



www.mobycon.nl



fotografie: www.sanderfoederer.nl

Investeren in verkeersveiligheid loont!

Auteurs: Ronald Jorna, Mobycon, Zwolle,
Krijn Verwey, RWS Noord-Nederland, Leeuwarden

SAMENVATTING

Lagere bedrijfseconomische kosten en daardoor ook lagere maatschappelijke kosten door het reduceren van het aantal schades en ongevallen met bestel- en vrachtwagens in Noord-Nederland. Dat is de basis van een aantal afgeronde en nog lopende projecten in Noord-Nederland. Door de (transport)bedrijven bewust te maken van de bedrijfseconomische kosten van schades en ongevallen, ontstaat er een 'drive' naar veiliger bestel- en vrachtverkeer, Via de Safety Scan worden deze bedrijven op de goede weg geholpen met tailor-made advies over hoe zij hun verkeersveiligheidsbeleid kunnen verbeteren.

Inleiding

Per jaar vinden in Nederland circa 500.000 schadegevallen plaats met bestelauto's. Deze schadegevallen variëren van ongevallen met dodelijke afloop tot het foutief inparkeren. Wat deze ongevallen gemeen hebben, is dat ze leiden tot aanzienlijke bedrijfseconomische en maatschappelijke kosten. En juist hier valt voor het bedrijfsleven nog flinke winst te boeken: de daadwerkelijke kosten van een schade zijn veel hoger dan men vaak denkt terwijl er veel goedkope en effectieve manieren zijn om schades te voorkomen.

Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat werkt actief aan de verkeersveiligheid van het bestelverkeer. Hier-

bij speelt de werkgever een belangrijke rol. Werkgevers hebben namelijk een veel grotere invloed op verkeersveiligheid dan vaak gedacht wordt. Investeren in veiligheid leidt niet alleen tot minder slachtoffers maar ook tot minder kosten voor een ondernemer. Een schade kost aanmerkelijk meer dan men denkt terwijl er veel eenvoudige manieren zijn om schades te voorkomen.

In Noord-Nederland is in dit kader door Mobycon¹ een aantal projecten uitgevoerd, waaronder 'Veiligheid en Bereikbaarheid: het Incentive Systeem', 'Pilot Bestelverkeer' en 'Safety Scan: naar een veiliger en zuiniger bestel- en vrachtverkeer in Noord-Nederland'. De belangrijkste resultaten van deze projecten vindt u in deze paper.



De bedrijfseconomische kosten van een ongeval

Ieder schadegeval is uniek. Dat geldt dus ook voor de bijbehorende kosten. De hogere verzekeringspremies en het eigen risico zijn voor wagenparkbeheerders direct herkenbare kostenposten. Toch zijn zelfs deze kosten vaak moeilijk te achterhalen, doordat ze 'verdisconteerd' zijn in het contract met de leasemaatschappij.

Helaas houdt het bij een ongeval niet op met deze directe kosten voor het bedrijfsleven. Om de totale kosten van een ongeval te bepalen dienen ook de indirecte kosten van bijvoorbeeld tijdverlies, vervangend vervoer, letselschade en administratie te worden meegenomen. Zo kunnen de kosten voor het bedrijfsleven dus behoorlijk oplopen, waardoor het steeds meer loont om op structurele wijze aan schadepreventie te doen.

Op grond van 25 onderzochte cases binnen het project 'Pilot Bestelverkeer' kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- Bedrijven zijn pas bereid om aan schadepreventie te doen wanneer de schade- en verzekeringskosten een substantieel deel van de totale bedrijfskosten uitmaken. Dit betekent dat schadepreventie vermoedelijk het beste aanslaat bij zogenaamde professionals (koeriers, distributiebedrijven, etc.), omdat hier het aandeel van de autokosten (en van de schade- en verzekeringskosten) aanzienlijk is.
- De schade- en premiekosten als percentage van de bedrijfskosten kan variëren van minder

dan 1% (bouw-, service- en installatiesector) tot meer dan 2% (koeriersbedrijven). Hierbij is geen rekening gehouden met alle bijkomende kosten zoals tijdverlies, schade aan lading, ziekteverzuim, etc.

- Zelfs bij relatief lichte schades treedt vaak een tijdverlies van minimaal 2 uur per schadegeval op (€ 50-70 per schade). Daarnaast is bij een groot aantal bedrijven sprake van een eigen risico. Dit varieert meestal van zo'n € 130 tot € 500, maar hogere kosten (tot € 3500) komen ook voor. Vervangend vervoer leverde in een paar gevallen een extra kostenpost op, met een maximum van € 214. In tien van de getoonde schadegevallen was de tegenpartij schuldig, en konden de meeste kosten worden verhaald. Toch bleef één partij nog met een schade van ruim € 1000 zitten. Tenslotte hebben zeven bedrijven te maken met een terugval in de no-claim korting; bij één bedrijf bedroeg dit zelfs ruim € 1000 over de komende 4 jaar.
- In extreme situaties kan het tijdverlies als gevolg van een schade een aantal dagen bedragen voor het opruimen en herinrichten van de laadruimte van zowel de eigen als de vervangende auto.
- De kosten van het eigen risico blijken in de praktijk vaak slechts een fractie te zijn van de totale financiële kosten van een schade. In een aantal gevallen blijken de financiële kosten 2, 3 of zelfs 6 keer zo hoog te zijn als de kosten van het eigen risico.

De gemiddelde financiële kosten van de 25 geregistreerde ongevallen bedragen € 690,-, bestaande uit € 273,- 'eigen risico', € 249,- tijdverlies en € 169,- aan

overige kosten (o.a. vervangend vervoer).

CASES

Laagstaande zon

De medewerker van een installatiebedrijf is door de laagstaande zon verblind en veroorzaakt met zijn bestelbus een botsing. Naast de kosten van het eigen risico (€ 500,-) is het installatiebedrijf nog eens € 351,- kwijt aan derving van inkomsten door het tijdverlies dat veroorzaakt wordt door het invullen van het schadeformulier, wachten en wegbrengen/ophalen van de bestelbus bij het schadeherstelbedrijf. Totale kosten voor de werkgever (die niet vergoed worden door de verzekeraar): € 851,-.

Achteruitrijden

Een medewerker van een winkel rijdt zijn bestelauto op een parkeerplaats achteruit tegen een personenauto aan. De schade is aanzienlijk, waardoor het eigen risico van € 750,- wordt aangesproken. De bijkomende kosten van € 1.050,- worden veroorzaakt door de terugval in no-claim, letselschade en vervangend vervoer. Totale kosten voor de werkgever (die niet vergoed worden door de verzekeraar): € 1.800,-.

Preventie, maar hoe?

Preventiemaatregelen om ongevallen te voorkomen zijn er in vele soorten, zowel voor het management als voor de chauffeur. Globaal zijn de preventiemaatregelen te verdelen in:

- het stimuleren van bewustwording en gedrag door bijvoorbeeld het invoeren van een schade-registratie, het monitoren van het rijgedrag of een ervaren chauffeur mee laten rijden met nieuwe chauffeurs.;
- technische systemen zoals spiegels, camera's, begrenzera's, boordcomputers etc.

Op een aantal van deze technische systemen bijvoorbeeld boordcomputers en snelheid- en toeren-talbegrenzera's is subsidie mogelijk vanuit de overheid. Ook kan een contact met een verzekeraar mogelijkheden bieden voor schadepreventie. Concreet kan een verzekeraar premiekorting geven op basis van afspraken over schadepreventie. Zowel bij verzekeraars als bij bedrijven met een bestelwagenpark bestaat belangstelling om dit verder uit te werken. U kunt dit dus aankaarten bij uw verzekeraar.



Safety Scan

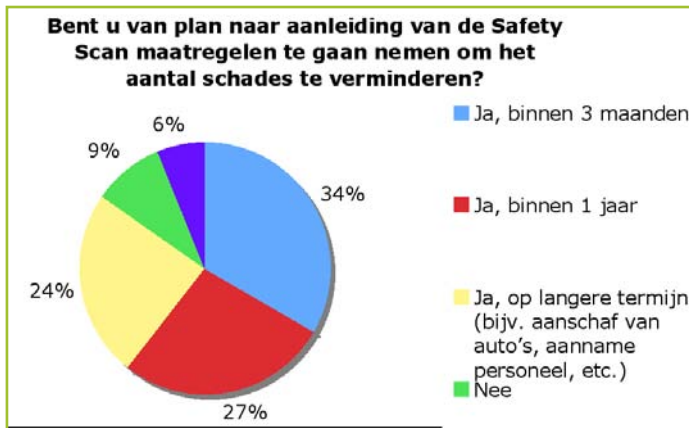
Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft, in samenwerking met de branche-organisaties EVO, KNV, TLN en VERN, de 'Safety Scan' ontwikkeld. Met deze scan kunnen bedrijven een zelfevaluatie uitvoeren om de sterkte en zwakte van hun veiligheidsbeleid in beeld te brengen. De Safety Scan levert vervolgens een advies op maat met maatregelen voor het bedrijf. Bovendien bevat de scan de 'Safety Monitor', een hulpmiddel om schades en boetes te registreren en te analyseren. De Safety Scan is zowel te gebruiken voor bedrijven met bestelauto als met vrachtwagens.

In Noord-Nederland heeft het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN)² het initiatief genomen om bedrijven actief te benaderen met de Safety Scan. Het betreft een driejarig project, waarbij per jaar bij circa 50 bedrijven de Safety Scan zal worden uitgevoerd door adviseurs van Mobycon, TLN of EVO. Het betreft bedrijven³ met bestel- en/of vrachtauto's. Het eerste jaar is nu afgesloten, en de deelnemende bedrijven hebben zeer positief op de Safety Scan gereageerd:

- Door het actief benaderen van de bedrijven is het gebruik van de Safety Scan enorm toegenomen.
- 73% van de bedrijven vindt de Safety Scan nuttig tot zeer nuttig.
- 70% van de bedrijven vindt dat de Safety Scan een goed beeld geeft van het huidige schadepreventie-

² SNN is een samenwerkingsverband van de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Het project Safety Scan is een initiatief van de Werkgroep Goederenvervoer van SNN.

³ In totaal hebben in het eerste jaar 44 bedrijven meegedaan aan de Safety Scan. Hiervan hebben 33 bedrijven (75%) achteraf telefonisch of per e-mail een vragenlijst ingevuld over hun ervaringen met de Safety Scan.



beleid binnen het bedrijf.

- Bij 70% van de bedrijven heeft het uitvoeren van de Safety Scan een aantal verbeterpunten opgeleverd.
- 24% van de bedrijven heeft naar aanleiding van de Safety Scan al maatregelen genomen, waaronder bewustwording van de werknemers vergroten, schades beter registreren, met leiding gesproken.
- 61% van de bedrijven is van plan binnen 1 jaar maatregelen te gaan nemen (zie bijgaande grafiek).
- Bijna 50% van de bedrijven is van plan op korte termijn het schaderegistratiesysteem te gaan gebruiken.
- 42% van de bedrijven staat open voor het bijwonen van regionale bijeenkomsten met betrekking tot schadepreventie.

Wat levert preventie op?

Uiteraard is het moeilijk om in algemene termen aan te geven wat schadepreventiebeleid binnen bedrijven kan opleveren. Maar dat schadepreventie echt kan lonen toont de Van der Heide Groep, een gespeciali-

seerd technisch installatiebedrijf met 120 bestelauto's⁴. In totaal 80% minder schades was de 'opbrengst' van een bewustwordingscampagne. Door chauffeurs aan te spreken en te confronteren met hun rijgedrag en door het bespreken van schadestatistieken bespaart dit bedrijf zo'n € 30.000,- per jaar. De verwachting is dat de vermindering van het aantal schades op termijn ook nog van invloed zal zijn op de verzekeringspremie, zodat een nog grotere besparing ontstaat.

Niet bij ieder bedrijf zal de directe besparing zo groot zijn. Wel is duidelijk dat het invoeren van preventieve maatregelen al vanaf het begin kan leiden tot financiële voordelen door:

- lagere kosten voor eigen risico
- lagere verzekeringspremies
- minder indirecte kosten (tijdverlies, administratie, vervangend vervoer).

Zoals reeds hierboven beschreven blijken deze kosten bij een 'kleine' bestelautoschade al snel op te lopen tot circa € 700,-.

CASE

Door het voeren van een gericht schadepreventiebeleid heeft Holland SB Logistiek een besparing van 25% op de verzekeringspremies behaald. Deze logistieke dienstverlener kon aantonen dat het tegenwoordig een duidelijk lager risicoprofiel heeft dan in het verleden. Daarnaast heeft het bedrijf een uniek stimuleringsfonds ontwikkeld, waardoor chauffeurs die schadevrij rijden een bonus kunnen ontvangen.