VAN EXCELLENCE TALK by J&T AUTOLEASE

LICHTE BEDRIJFSVOERTUIGEN EN VEILIGHEID

EEN AANDACHTSPUNT!

Van links naar rechts: Kirsten De Mulder, teamverantwoordelijke vorming professionals bij de VSV, Frank De Beuker, Fleet Manager van de onderneming Seris, en Patrick Jaspers, Lease Consultant en LCV Manager bij J&T Autolease.

In afwachting van systemen die elk risico van een ongeval uitsluiten – sommigen zijn er vast van overtuigd dat die er komen en waarom ook niet? – moet de veiligheid één van de belangrijkste bekommernissen van vlootbeheerders en bestuurders blijven. Om een stand van zaken op te maken, bracht VAN Management drie gesprekspartners samen die daarmee te maken hebben.

Michel Buckinx

Het panel van deze tweede Van Excellence Talk bestaat uit Patrick Jaspers, Lease Consultant en LCV Manager bij J&T Autolease, Frank De Beuker, Fleet Manager van het bewakings- en beveiligingsbedrijf Seris (ongeveer 340 voertuigen waarvan de helft lichte bedrijfsvoertuigen) en Kirsten De Mulder, teamverantwoordelijke vorming professionals bij de VSV (Vlaamse Stichting Verkeerskunde).

VAN Management: Er rijden almaar meer lichte bedrijfsvoertuigen rond. Hoewel het aantal ongevallen met LCV's (Light Commercial Vehicle) daalt, gaat die daling toch trager dan bij andere weggebruikers. Bent u het met die vaststelling eens?

K. De Mulder: «Het klopt dat er sinds 2017 een neerwaartse trend is. Die is minder uitgesproken dan bij personenauto's, maar de cijfers worden op een andere manier geteld. Bij LCV's en trucks worden de tegenpartijen bij de slachtoffers geteld, want niet het geval is bij personenauto's. Dat vertekent de resultaten doordat men de ernst van een ongeval met een bestelwagen of truck iets overschat. Toch waren er in 2017 nog 3.426 ongevallen met gekwetsten en 59 doden ter plaatse, wat nog altijd veel is. Ten opzichte van de zwakke weggebruikers vertonen de cijfers niet echt een verbetering. Problemen zijn er vooral bij het achteruitrijden, bij de afstelling van de achteruitkijkspiegels en bij het rechts

afslaan. Dat laatste is een situatie waarin de dode hoek speelt.»

F. De Beuker: «De meest voorkomende types van ongevallen zijn kopstaartbotsingen en botsingen bij het manoeuvreren, vooral dan in achteruit. Dat is te verklaren door het zicht rondom bij een LCV dat helemaal anders is dan bij een personenauto. Toch betreuren we maar weinig ongevallen met voetgangers en fietsers en wanneer dat toch gebeurt, is het niet per definitie de fout van onze chauffeur. Fietsers houden zich bijvoorbeeld niet altijd aan de regels, maar bij een ongeval wordt vaak de bestuurder van een truck met de vinger gewezen. Dan hebben we het nog niet over de elektrische fietsen die sneller gaan dan verwacht en zonder waarschuwing opduiken.»

P. Jaspers: «Fietsers moeten ook op een defensieve en preventieve manier rijden. Daarbij kunnen fietsersopleidingen helpen. Het kan ook nuttig zijn om die zwakke weggebruikers de kans te geven om eens met een bestelwagen te rijden zodat ze inzicht krijgen in het specifieke karakter van het besturen van een LCV.»

VERGISSEN IS MENSELIJK

VM: Houdt een bedrijf zoals Seris ongevallencijfers bij en worden die cijfers geanalyseerd? Past het een preventiebeleid toe?

F. De Beuker: «Uiteraard volgen we al die aspecten van nabij op. Over het algemeen kunnen we wel zeggen dat het gedrag van de bestuurder vaak aan de basis van het ongeval ligt, minstens in de helft van de gevallen. Te dicht bij een voorligger rijden bijvoorbeeld is een fout die we opmerken. Maar we hebben ook al verscheidene ongevallen met overstekend wild gehad. Dat gebeurt overigens almaar vaker …»

K. De Mulder: «Men gaat ervan uit dat in 94% van de ongevallen de menselijke factor speelt.»

F. De Beuker: «Op het vlak van de preventie zijn onze voertuigen met 'track & trace-systemen' uitgerust, hebben we de snelheid van bepaalde voertuigen begrensd en controleren we het gedrag van de chauffeurs. Een vaststelling: het aantal inbreuken ligt niet erg hoog in verhouding tot het aantal gereden kilometers. Sommige chauffeurs leggen 160.000 km per jaar af en toch hebben we bijvoorbeeld maar weinig boetes voor overdreven snelheid en een aantal van die boetes is te wijten aan het onsamenhangende systeem van snelheidsbeperkingen op het wegennet. Het is niet altijd eenvoudig om te weten wat de toegelaten maximumsnelheid is … Daar bestaan echter wel oplossingen voor, zoals het aanpassen van de kleuren van de lijnen op de weg volgens de toegelaten snelheid. Dat zou het leven van wie de hele dag onderweg is, eenvoudiger maken.»

P. Jaspers: «Vlootbeheerders worden er zich van bewust dat ze maatregelen moeten nemen of preventief actie nemen. Auto's die stilstaan en gerepareerd moeten worden, kosten immers veel en dan hebben we het nog niet over het imago van het bedrijf. Samen zoeken we oplossingen. Bijvoorbeeld opleidingen defensief rijden. Ook interne stimulansen, via een wedstrijd met een beloning, kunnen interessant zijn.»

VM: Een studie van de 'European Transport Safety Council' stelt dat de bedrijven een essentiële rol te spelen hebben bij de verkeersveiligheid …

F. De Beuker: «Dat klopt. Wat ik doe wanneer ik flagrante fouten vaststel, is de persoon in kwestie met zijn fout, met zijn manier van handelen confronteren. Je moet hem bewust maken, hem duidelijk maken dat hij bij een snelheid van 50 km/u iemand kan doden.»

VM: Sommige chauffeurs die pakjes aan huis leveren, doen op hun ronde 120 of 130 adressen aan. Dat is vermoeiend en vormt een veiligheidsrisico...

P. Jaspers: «We stellen vast dat koeriersdiensten in verhouding veel kleine schadegevallen hebben. U moet ook weten dat de lonen niet erg hoog zijn en dat de chauffeurs gemakkelijk van het éne bedrijf naar het andere overstappen. Dat type van chauffeur is moeilijk te sensibiliseren.»

F. De Beuker: «Voeg daarbij dat een zelfstandige chauffeur niet op zijn uren kijkt. Als hij 20 uur per dag wil rijden, zal hij dat doen met alle risico's dat dit inhoudt.»

TECHNISCHE OPLOSSINGEN?

VM: Kan een tachograaf in bestelwagens een oplossing zijn?

K. De Mulder: «Ik ben van mening dat het belangrijk is om de werkuren te respecteren, om een realistische planning op te stellen, om rekening te houden met de stress. Wat de tachograaf betreft, moeten we bekijken wat mogelijk is. Een kilometerheffing die voor iedereen geldt, kan echter wel de manier waarop we rijden veranderen en een invloed op de veiligheid hebben.»

Kirsten De Mulder (VSV): «In de eerste plaats moet men binnen de bedrijven aan de veiligheidscultuur werken.»

Patrick Jaspers (J&T Autolease): «Vlootbeheerders worden er zich van bewust dat ze maatregelen moeten nemen of preventief actie nemen.»

Wij hebben de mobiliteitsoplossing voor u!

Expert in leasing

Oplossingen op maat

Persoonlijk en betrokken

Uitgebreid aanbod

J&T AUTOLEASE

T: +32 (0)3 544 29 00 - I: www.jentautolease.be
E: contact@jentautolease.be

Frank De Beuker (Seris): «De kleuren van de lijnen op de weg veranderen volgens de toegelaten maximumsnelheid zou het leven van wie de hele dag onderweg is, vergemakkelijken.»

«De oplossing voor de verkeersveiligheid kan alleen maar van het autonoom rijden komen als alle voertuigen autonoom zijn.»
(F. De Beuker – Seris)

F. De Beuker: «Bij ons zou die heffing weinig effect hebben. Als we op een bepaald moment ergens moeten zijn, moeten we daar zijn. Punt uit. De kilometerheffing heeft ook een pervers effect. Trucks volgen vandaag wegen waar ze voordien niet kwamen.»

VM: Zou men de snelheidsbegrenzer en/of het alcoholslot moeten verplichten?
K. De Mulder: «De snelheidsbegrenzer is nuttig op snelwegen. Maar ik wil ook op andere technieken wijzen, zoals de ISA (Intelligent Speed Adaptation, nvdr) en het automatische noodstopsysteem. Zonder een voertuigontwerp te vergeten dat de ernst van de impact met een voetganger of fietser beperkt. Een alcoholslot daarentegen werkt niet als de chauffeur vermoeid is of medicijnen neemt … De systemen die voor vermoeidheid waarschuwen, overtuigen niet echt.»

VM: Kan het autonoom rijden een oplossing zijn?
F. De Beuker: «Als alle voertuigen autonoom rijden, is er geen probleem. Als de menselijke factor volledig geëlimineerd wordt, oké, maar dat is niet mogelijk. Dat kunnen we dus vergeten. Bovendien ben ik geen groot voorstander van al die elektronische hulpsystemen. Ik vind die gevaarlijk. Waarom? Omdat hun doeltreffendheid tot nul herleid kan worden door de aanwezigheid van één enkele menselijke factor in het verkeer.»
K. De Mulder: «In voorbehouden rijstroken kunnen zulke systemen werken, maar in de verkeerssituatie zoals die nu bestaat, lijkt me dat moeilijk.»

DE PRIORITEITEN

VM: Om af te sluiten. Wat zijn voor u de maatregelen die het eerst genomen moeten worden om de veiligheid van de LCV's te verbeteren?
K. De Mulder: «In de eerste plaats moet men aan de veiligheidscultuur binnen de bedrijven werken, de sensibilisering van het personeel. Bij de technische maatregelen denk ik dat de snelheidsbegrenzer, de Intelligent Speed Adaptation en de noodstop interessant zijn.»
F. De Beuker: «De laatste schakel blijft de chauffeur. Hij moet zich bewust zijn van wat hij doet en hij moet zich vooral rekenschap geven van de gevolgen die snelheid kan hebben. De fleetmanager moet de chauffeur met zijn fouten durven confronteren. Maar hij moet de dispatcher ook op een slecht uitgedokterde ronde aanspreken. De politici van hun kant moeten stoppen met nieuwe regels uit te vaardigen. De Belg kan er geen touw meer aan vastknopen.»
P. Jaspers: «Ik ben het daarmee eens, maar ik zou er nog de opleiding aan toe willen voegen. Truckchauffeurs moeten per schijf van 5 jaar bijscholing volgen. Waarom dat systeem niet uitbreiden tot lichte bedrijfsvoertuigen? De sensibilisering blijft echter wel prioritair.»

LCV'S EN DE VEILIGHEID IN CIJFERS

- Sinds 2007 is het aantal LCV's met 32% gestegen (auto's + 13%, trucks - 2%)
- Het aantal km/jaar is met 12% gestegen (auto's + 6%, trucks - 18%)
- Ongevallen met LCV's en lichamelijke letsels: een historisch laag niveau in 2017
- De gemiddelde snelheid van de LCV's in de bebouwde kom is te hoog
- Meer dan 50% van de inbreuken worden in de bebouwde kom begaan
- De betrokkenheid van chauffeurs met minder dan 6 jaar ervaring is 80% hoger dan die van chauffeurs met meer dan 10 jaar ervaring