

3 Technologie en verkeersveiligheid: het blijft mensenwerk!

Verslag van het congres ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van het Waarborgfonds Motorverkeer

Mw. mr. Lisette Schreuder *

Het Waarborgfonds Motorverkeer bestond in 2015 50 jaar. Voor het Waarborgfonds was dit een reden om daaraan op 4 november 2015 een congres te wijden onder de titel “Technologie en Verkeersveiligheid: het blijft mensenwerk!”. Het congres vond plaats in het Louman Automobielmuseum in Wassenaar.

De technologische vooruitgang in onze dagelijkse leefomgeving heeft veel invloed op ons gedrag. De verkeersveiligheid voor weggebruikers wordt bijvoorbeeld vergroot door een auto die zelf remt als die te dicht op de voorstander rijdt of een auto die signalen geeft als iemand in de dode hoek rijdt. Deze technologische ontwikkelingen roepen echter vragen op. Hoe passen wij ons gedrag aan de ontwikkelingen aan? Gaan wij niet teveel vertrouwen op technische systemen? Worden wij laks van deze techniek? Letten wij nog wel voldoende op achter het stuur? Vergroten de ontwikkelingen de verkeersveiligheid of is het een valse veiligheid? De verschillende sprekers op het congres belichtten dit thema vanuit verschillende invalshoeken.

50 jaar Waarborgfonds

Frits Blees, directeur van het Waarborgfonds Motorverkeer, opende het congres met een terugblik. In zijn 50-jarig bestaan heeft het fonds een bedrag van bijna € 1,6 miljard uitgekeerd in verband met ruim 1,8 miljoen schades. Daarmee heeft het Waarborgfonds zich ontwikkeld tot een onmisbare factor in de bescherming van verkeersslachtoffers. In 2014 keerde het fonds een bedrag van € 51,4 miljoen uit.

In de afgelopen jaren is veel veranderd rond schade in het verkeer. In 1965 waren er 3.000.000 verzekerde motorvoertuigen; in 2014 was dat aantal 11.000.000. Het aantal claims bij het Waarborgfonds bedroeg 1.666 in 1965 en de schadelast bedroeg toen € 1,7 miljoen. In 2014 was het aantal claims gestegen tot 45.288. Het grootste aantal claims ging om schade aan geparkeerde voertuigen (22.796), wegmeubilair (15.987) en personenschade (1.633). De schade werd voornamelijk toe-

gebracht door 43.344 doorrijders, 1.548 onverzekerde voertuigen, 302 gestolen voertuigen en 94 gemoedsbezwaarden. Het aantal onverzekerde voertuigen is met de toename van de controle op de verzekeringsplicht gedaald. Dit betreft overigens een meerjarige ontwikkeling.

Blees blikte niet alleen terug, maar richtte de blik ook op de toekomst. De overheersende opinie is dat de technologische ontwikkelingen een grotere verkeersveiligheid tot gevolg zullen hebben. Voor Blees is het nog maar de vraag of dat inderdaad zo is. Hij stipte enige vragen aan die met technologische ontwikkelingen samenhangen: Draagt de ontwikkeling naar de zelfrijdende auto wel bij aan een grotere verkeersveiligheid? Wat als de software wordt gehackt? Wie is aansprakelijk: de bestuurder, de fabrikant, de softwareleverancier of een andere partij? Dit zijn vragen die nu reeds moeten worden beantwoord en niet pas als die problemen zich voordoen.



Meldpunt Veilig Verkeer

Frits Blees en Felix Cohen, directeur Veilig Verkeer Nederland (VVN), maakten tijdens het congres bekend dat het Waarborgfonds het Meldpunt Veilig Verkeer voor minimaal drie jaar gaat ondersteunen. Met de samenwerking willen partijen het doen van meldingen van verkeersonveilige situaties stimuleren en bewoners ondersteunen hun eigen buurt verkeersveiliger te maken. Naast een financiële bijdrage aan VVN bestaat de samenwerking ook uit het delen van kennis en het verbeteren van de communicatielijnen tussen beide organisaties.

Smart cars, safer traffic(?)

Onder de titel ‘Smart cars, safer traffic’ belichtte Marieke Martens, hoogleraar Human Factors and Intelligent Transport Systems, wat de technologie betekent voor ons gedrag in het verkeer. In hoeverre kan technologie taken overnemen van de mens en wordt het verkeer daarvoor veiliger? Martens stelt dat 90% van alle ongelukken ontstaan door menselijk falen. Met de toepassing van nieuwe

* Medewerker ANWB Experts.

technologie in auto's, zo is de gedachte, zal de verkeersveiligheid toenemen. Technologie kan worden ingezet op die terreinen waarin mensen het laten afweten. Mensen laten zich makkelijk afleiden, raken vermoeid, onderschatten gevaar, hebben een minimale reactietijd en een beperkt begrip van systemen. Gaat het daarin mis, dan kan technologie ingrijpen. Maar mensen hebben ook capaciteiten die technische systemen niet kunnen overnemen, zoals het interpreteren van intenties, omgaan met nieuwe situaties en het leren door het observeren van anderen. Mens en techniek kunnen elkaar aanvullen en moeten leren met elkaar samen te werken.

De volledig zelfrijdende auto is nog toekomstmuziek en voor het zo ver is, zijn er nog wel een aantal punten die duidelijk moeten worden. Kan de nieuwe technologie bijvoorbeeld worden toegepast op alle wegen of alleen op snelwegen, alleen op nieuwe wegen, bij alle rijnsnelheden, met of zonder rijstrookwisseling en onder alle weersomstandigheden? Op weg naar de toekomst zijn er dan ook nog de nodige hobbels te nemen. Veiligheid is niet te garanderen en mensen zijn een cruciale factor.

Verkeersveiligheid in cijfers

Peter van der Knaap, directeur SWOV, stelt dat verkeersveiligheid een kwestie van systematisch en effectief mensenwerk is. Mobiliteit heeft positieve kanten; zo geeft mobiliteit vrijheid en brengt het mensen bij elkaar. Maar mobiliteit heeft ook een zwarte kant, namelijk verkeersslachtoffers. Vanaf de jaren '70 daalt het aantal verkeersdoden, maar er zijn wel zo'n 19.000 ernstig gewonden in het verkeer, waarvan 1/5 blijvend invalide raakt. Vooral oudere fietsers zijn verkeersslachtoffer. De kosten van verkeersongevallen bedragen 10 à 12 miljard euro per jaar. Ondanks deze cijfers doet Nederland het goed op het terrein van de verkeersveiligheid door systematische, risicogestuurde verkeersveiligheid. Zo worden verschillende functies van wegen onderscheiden (verblijven, ontsluiten en verkeersstromen) en zoveel mogelijk op basis daarvan ingericht. Als dat niet mogelijk is, dan kan de maximumsnelheid worden beperkt.

Van der Knaap besprak ook het nut voor de verkeersveiligheid van een training 'risicoherkenning in het verkeer'. Uit testen volgt dat de cursist die een training risicoherkenning heeft gevolgd, het risico eerder/beter herkent en daardoor ook veiliger gaat rijden dan iemand die zo'n

training niet heeft gedaan. Cursisten passen vaker hun rijgedrag aan de verkeerssituatie aan. Er wordt nu verder gekeken of dit ook een effect heeft op het ongevalsrisico en of het leidt tot minder schade.

Naar de mening van Van der Knaap is verkeersveiligheid geen toeval; het is het gevolg van mensenwerk. Ook gedragsbeïnvloeding heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Nieuwe technologie en data bieden nieuwe perspectieven voor het Nederlandse exportproduct verkeersveiligheid.

Paneldebat

Tijdens de panelsessie onder leiding van dagvoorzitter Elsemieke Havenga, gingen Thom Mallant (Allianz), Frits Bles (Waarborgfonds), Barbara Visser (Tweede Kamerlid voor de VVD en woordvoerder verkeer), Huub Dubbeldam (Mercedes-Benz Nederland) en Frits van Bruggen (ANWB) de discussie aan over de toekomst van de verkeersveiligheid in Nederland.

Over de eerste stelling 'Is verkeersveiligheid primair een taak van de overheid?' was de gedeelde mening dat verkeersveiligheid een gezamenlijke taak is. De overheid heeft een rol vanwege de zorg voor aanleg en onderhoud van wegen, het stellen van regels en de handhaving, maar het gaat ook om het verkeersgedrag van verkeersdeelnemers. Ongevallen zijn een gevolg van menselijk gedrag.

De tweede stelling luidde: 'Zelfrijdende auto's bieden een schijnveiligheid'. De techniek is nog niet uitontwikkeld. Er is nog te weinig nagedacht over de gevolgen van de zelfrijdende auto, zoals aansprakelijkheid en verzekeringen. Het risico voor de verkeersveiligheid is het gedrag van automobilisten. De komst van de zelfrijdende auto zal ook nieuwe, andere eisen aan het autorijden stellen. Voor (deels) zelfrijdende auto's zijn andere vaardigheden nodig. Automobilisten moeten met nieuwe technologieën kunnen omgaan. Met de ontwikkelingen naar de zelfrijdende auto zal ook moeten worden nagedacht over de gevolgen voor de bescherming van de privacy. Gepleit wordt voor zo open mogelijke wetgeving om zo de ruimte te geven aan nieuwe ontwikkelingen. Partijen kunnen zoveel mogelijk onderling aansprakelijkheid, verzekeringen e.d. regelen.

De psychologie van autorijden

Als laatste kwam verkeerspsycholoog Gerard Tertoolen aan het woord over verkeersveiligheid en het gedrag van de weggebruiker.

Met 'framing', in de vorm van campagnes als 'Onderweg ben ik offline', wil men het gedrag van verkeersdeelnemers beïnvloeden. De vraag is of dat altijd wel effectief is; de boodschap kan ook wel eens verkeerd uitpakken. Als een automobilist de hiervoor genoemde slogan onderweg leest, kan dit juist een reden zijn om even de telefoon te pakken om te kijken of er niet een bericht is gekomen. Autorijden is enerzijds leuk door ondermeer een gevoel van vrijheid en anonimiteit, anderzijds kan het tot explosieve situaties leiden, waardoor bij een verkeersruzie een dode valt. De verklaring hiervoor kan worden gevonden in de bouw van het menselijk brein en de invloed daarvan op ons gedrag. Het reptielenbrein maakt dat een persoon bij gevaar primair reageert (vechten, vluchten of bevriezen), het limbisch systeem is het gedeelte van de hersenen dat betrokken is bij emoties en invloed heeft op sociaal gedrag en ten slotte is de neocortex het deel van het brein dat betrokken is bij rationeel gedrag. Tertoolen is sceptisch over de zelfrijdende auto. Zijn boodschap is dat we bij de nieuwe technologie moeten nadenken: voor wie doe je het? Techniek is oké, maar zet dan wel de mens centraal!

Een safety deal

Om de dag feestelijk af te sluiten werd door een aantal verzekeraars, de ANBO en Veilig Verkeer Nederland een Safety Deal gesloten om het verkeer in Nederland ook in de toekomst nóg veiliger te maken. De partijen zullen zich actief inzetten om het aantal verkeersslachtoffers onder senioren terug te dringen.