

# STELLING:

# 'AUTOMOBILISTEN ZIJN GEVAAR- LIJKER DAN MOTOR- RIJDERS!'

■ De KNMV is naast sportbond ook vooral belangenbehartiger van motorrijdend Nederland. In dat opzicht tonen we een zeer brede inzet in de meest uiteenlopende belangen van zowel de recreatieve, de beroepsmatige als de zakelijke motorrijder. We richten ons hierbij vooral op veiligheid, politieke en technische ontwikkelingen.

In deze presentatie zetten we vraagtekens bij de 'juridisch' schuldige partij als het gaat om een aanrijding tussen een motorfiets en een auto. Tevens willen we hieraan de vraag koppelen: 'Is motorrijden gevaarlijker dan autorijden?'

Het is een gegeven dat uit onderzoekscijfers (van de SWOV) bovenstaande vraag positief beantwoord moet worden. De cijfers maken duidelijk dat motorrijders ongeveer 25 x meer kans op een ongeval hebben dan automobilisten. Bij dit gegeven blijft het antwoord op de schuldvraag nog even staan. Wel is duidelijk dat in de optiek van de motorrijder de schuld van een aanrijding vaak ligt bij de - in de ogen van de motorrijder vaak - 'domme' automobilist. De handhaver, die tevens de ongevalrapportage opmaakt, tellt vaak alleen de juridische feiten en ook hier is de automobilist regelmatig de partij naar wie gewezen wordt.

Verder is uit onderzoek gebleken dat oorzaken van ongevallen voortkomen uit mogelijk falen van de volgende factoren: mens, omgeving en voertuig. Het staat vast dat de 'factor mens' in bijna in alle gevallen de meest cruciale is waar het gaat om de oorzaak van een ongeval. Spreek je echter van een tweezijdig ongeval, dan blijft de vraag: welke mens, de motorrijder of de bestuurder van de auto?

Juridisch is deze vraag meestal snel te beantwoorden en valt het antwoord vaak negatief uit voor de automobilist. "Sorry, de motorrijder had wel voorrang, maar ik had hem totaal niet gezien", is een veel gehoorde reden. Theoretisch bekeken is dit juist, maar hoe zit dit praktisch in elkaar? Als je een dergelijk ongeval verder gaat onderzoeken blijven vragen onbeantwoord als: hoe snel reed de motorrijder, paste deze wel in het referentiekader van de automobilist, was de motorrijder überhaupt wel te zien? Kortom, welke actie heeft de motorrijder zelf ondernomen om dit ongeval te voorkomen? Wist hij dat zich een, voor hem, gevaarlijke situatie zou aandienen? Bedenk daarbij dat een gemiddelde motorrijder slechts 3.500 ervaringskilometers per jaar heeft.

Met deze gegevens in de hand kan men zich dus afvragen in hoeverre de motorrijder dit ongeval had kunnen voorkomen.

Om antwoorden op deze vragen te kunnen geven moeten we ons eerst afvragen wat is überhaupt risico? Als we dit in een formule samenvatten, kunnen we stellen: Risico = Kans x Gevolg. Invulvoorbeelden hiervan zijn: vliegen is relatief veilig en er bestaat maar een zeer kleine kans dat er iets gebeurt, maar als een vliegtuig neerstort zijn de gevolgen groot. Als ik een kind een hamer geef, is de kans dat het op zijn vingers slaat erg groot, echter de gevolgen zijn relatief klein, namelijk alleen een paar tranen. Bij motorrijden ligt dit echter anders.

Zoals aangegeven is de kans dat we bij een ongeval betrokken raken erg groot, maar de gevolgen zijn meestal ook vrij heftig. Daar bij komt nog dat we weinig of geen invloed kunnen uitoefenen op de factor 'gevolg'. Goede kleding en een helm helpen bij een ongeval slechts in beperkte mate. Infrastructurele maatregelen zoals onderplanken bij vangrails zijn of worden geplaatst, zodat ook hier weinig of geen winst meer te behalen is.

In technisch opzicht staan motorfietsen al op een hoog niveau. Wil je als motorrijder het resultaat toch beïnvloeden, dan zul je het dus vooral moeten zoeken in de menselijke factor 'kans'. Anders vertaald betekent dit dat de motorrijder zelf moet zorgen dat hij/zij het ongeval voorkomt, of er zelfs voor moet zorgen dat er helemaal geen conflict kan ontstaan!

Verdere scholing over het probleem 'niet gezien' richting de automobilist is niet haalbaar, omdat de prikkel, ook wel referentiekader genoemd, ten aanzien van motorrijden ontbreekt. Deze prikkel is er wel bij de motorrijder zelf. Het gaat tenslotte om zijn eigen veiligheid. Een motorrijder zal dus gemotiveerd moeten worden om zichzelf te laten trainen op zogenaamde hoge ordevaardigheden, waartoe risicoperceptie en vooral het gevoel rondom het zo genaamde 'subjectieve risico' behoort. Voorkomen is tenslotte altijd beter dan genezen.

Als iets niet gaat zoals we het graag zien, dan wordt een begrip als scholing snel geroepen. De vraag hoe dat dan moet, is niet altijd simpel te beantwoorden.

Voor de meeste motorrijders is het rijden op een motor een hobby. Het heeft het imago van stoer, vrijheid en snelheid. Ditzelfde imago belemmert een groot deel van de motorrijders om zich verder te scholen. Vaak gehoorde argumenten zijn: 'Ik kan het toch wel', 'veel te duur' en 'hoezo gevaarlijk, ik doe altijd rustig aan?' Verder is het zo dat vele motorrijders al jaren zonder enige schade rijden, dus hoe groot is de kans dat hen wat zal overkomen? Daarbij komt nog het al eerder genoemde fenomeen dat de oorzaak meestal ligt bij de automobilist en niet bij de motorrijder. Waarom zou men zich dan laten scholen?

Als we het als organisatie toch voor elkaar krijgen dat de motorrijder zich opeeft voor een vrijwillige training, dan is het wel zaak om in te spelen op zijn behoeften. Gezien de beleving moet het naast een leerzame dag ook een plezierige en ongedwongen dag worden. Verder is het voor de instructeur van belang zich te realiseren dat hij te maken heeft met volwassenen, die zich niet met de wijzende vinger de les willen laten lezen.

Het hanteren van de juiste onderwijsvorm is bepalend voor het slagen van de dag. Als lesmethode wordt daarom veel tijd gestoken in groepsdiscussies, in combinatie met video-opnames van de cursist tijdens de deelname aan het verkeer. Het voordeel van deze methode is het feit dat de training, met de eigen beelden, ten eerste over de cursist zelf gaat. Verder zijn het de medecursisten die de kritische en positieve opmerkingen maken over het rijgedrag en niet de docent (wijzende vinger). Tenslotte is er een positief effect van ervaringsuitwisseling tussen heel ervaren rijders en beginners. Een bijkomend voordeel is dat deze methode bijdraagt aan een actieve, afwisselende cursusdag.

Het doel van deze dag is een soort 'aha effect' te creëren, ofwel het ontwikkelen van een zesde zintuig waarmee je op een ontspannen manier door het verkeer gaat. Ondertussen maak je continu afwegingen waar risico's zich kunnen voordoen en geef je een antwoord op de vraag hoe je daar op moet inspelen. Het aanleren of trainen van standaard situaties heeft in onze beleving weinig effect, omdat de variabelen in het verkeer ontelbaar en vooral onvoorspelbaar zijn. De KNMV heeft met bovenstaande gedachte in haar hoofd een speciale training ontwikkeld. Deze training wordt gekenmerkt door een combinatie van theorie, praktijk met video en groepsdiscussies. De training wordt aan de motorrijders aangeboden onder de naam VRO-R, waarbij de R staat voor Risico.

Aan de ontwikkeling hiervan hebben diverse partijen met verschillende achtergronden meegewerkt en dat is mede tot stand gekomen door de kennis en financiële ondersteuning van het ROVG en de internationale motorbond FIM.

Tot op heden hebben zo'n 300 motorrijders deze cursus gevolgd. Allen waren zeer enthousiast over de manier waarop de cursus wordt aangeboden. Binnenkort zullen de eerste onderzoeken starten, waarbij we ca 1,5 jaar na de introductie de eerste deelnemers willen benaderen welke invloed de training heeft gehad op het rijgedrag.

Kortom, hoewel de ongevalcijfers de visie van de KNMV niet tegemoet komen, vinden wij dat motorrijden niet zo gevaarlijk hoeft te zijn. Ons credo in dit opzicht luidt:

**"VERBETER DE WERELD, MAAR BEGIN VOORAL BIJ JEZELF!"**



**KONINKLIJKE  
NEDERLANDSE  
MOTORRIJDERS  
VERENIGING**