

ZORG DAT ZE JE ZIEN!

■ **Ons visuele waarnemingssysteem voldoet niet in het drukke verkeer. In de helft van alle verkeersongevallen spelen waarnemingsfouten een doorslaggevende rol. Bij dag en op kruispunten is dat zelfs 80%! Automobilisten rijden op kruispunten motorrijders van hun fiets omdat ze niet gezien worden.**

► De automobilist ziet ons niet en geeft ons dus geen voorrang. Bij de afhandeling van het ongeval komt 'de schuld' meestal geheel bij de automobilist te liggen, die hield zich immers niet aan de verkeersregels. Hij 'hangt' voor het strafrecht en wordt aansprakelijk gesteld voor alle schade. Toch valt een groot deel van deze ongevallen ons te verwijten! Een groot deel van deze ongevallen had voorkomen kunnen worden, of de gevolgen minder ernstig, als we alle opties leren ken-

nen en ze beter gebruiken. Hoewel we geen invloed hebben op het waarnemings- en beslissingsproces van de automobilist, kunnen we wel onze waarneembaarheid vergroten, zeker door onze manier van rijden. Wij moeten - vooral in de buurt van kruispunten - anticiperen op onze slechte waarneembaarheid. Hoe werkt dat? Hou je aan de volgende aanwijzingen: wantrouw automobilisten altijd en helemaal op kruispunten. Hou veel afstand. Rij jezelf in de kijker. Verminder snel-

heid vóór het naderen van een kruising met auto's: gas dicht!! Verminder je reactietijd door je handen alvast op de voorrem en de koppeling te leggen. Zoek naar de vluchtwegen vóór je bij de kruising bent. We moeten leren inzien dat deze regels véél belangrijker zijn dan het beheersen van een goede rem- en uitwijktechniek. Wie het op de laatste vaardigheden laat aankomen, heeft het niet begrepen. Verkeersinzicht is ook hier belangrijker dan vaardigheden!

VERGROOT JE WAARNEEMBAARHEID

1. RIJ JEZELF IN DE KIJKER

Hou afstand en ga naar behoefte links of rechts rijden, zodat je vanuit het gezichtspunt van de automobilist op het kruispunt loskomt van andere voertuigen. Als het hoofd van de automobilist schuil gaat achter een paal, boom, voetganger of een van zijn raam- of deurstijlen, dan gaat hij je zeker niet zien! Verkort je reactietijd: draai je gas dicht, bedek rem- en koppelingshendel met de handen. Zoek vast naar een vluchtweg. Kun je een zijdelingse beweging maken om uit de blinde hoek te komen? Vertrouw je het nog niet, overweeg dan te gaan remmen tot je zekerheid hebt!

2. REGEL JE SNELHEID

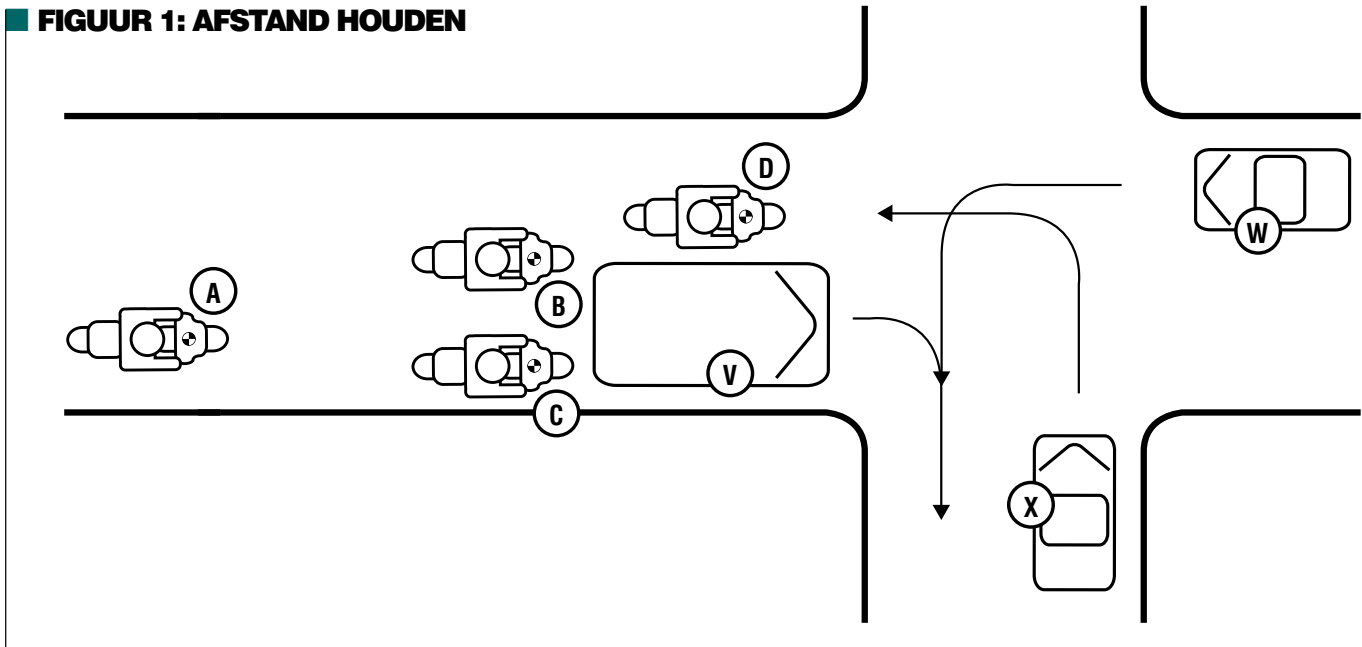
Hoe hard rij jij bij het naderen van een kruispunt? Hard rijden kan leuk zijn. Er zijn plaatsen denkbaar waar het ook veilig kan. Alleen is de buurt van een kruising nadrukkelijk niet zo'n plaats! Motorrijders rijden vaak te hard in de buurt van kruisingen. Hogere snelheden keren zich hier op allerlei manieren tegen je, in het Engelse taalgebied kernachtig samengevat tot 'speed kills in many ways'. We nemen een paar nadelen van hoge snelheden bij een kruising door.

Een aantal factoren bepalen het succes van het visuele waarnemingsproces bij de automobilist. Het grootste deel van die factoren is 'intern', je kunt daar geen invloed op uitoefenen. Er zijn dus maar enkele factoren waar je invloed op hebt. Gebruik die dan ook maximaal! Hoe kun je de automobilist attent maken op je aanwezigheid? Dat kan door: het voeren van de juiste verlichting, je eigen beeld 'los rijden' van obstakels en van het beeld van andere voertuigen en het regelen van je eigen snelheid en positie.

3. VOER DE JUISTE VERLICHTING

Denk eraan: er is een enorm verschil tussen de aandacht van een automobilist trekken met felle koplampen en hem in staat stellen je te herkennen als motorfiets en je afstand en snelheid te schatten. Een helder - en nog beter: een flikkerend - licht veroorzaakt bij de automobilist een dwingende reflex. Hij wendt de ogen naar het licht en fixeert dat met het scherpe centrum van zijn blikveld. Het voeren van gekleurd licht trekt daarnaast de aandacht omdat het nieuw is. Het voeren van verlichting vergroot dus de kans dat de automobilist op het kruispunt je kant op kijkt. Hij 'ziet' nu iets uit jouw richting naderen. Maar dat is dan ook alles! In het slechtste geval is hij zich alleen bewust van 'dat licht daar'. De volgende - veel belangrijkere - vraag is of hij je ook herkent als 'motor', of hij je plaats kan bepalen (hoever weg is-ie?) en je naderingssnelheid kan schatten. Die gegevens heeft hij immers nodig bij zijn besluit om niet vóór je neus de kruising

op te komen! Overstraling van het beeld dat je biedt door een te sterke koplamp (groot licht of een te hoog gericht dimlicht) neemt andere informatie over jouw beeld weg. Overstraling knipt het beeld in een onderste en bovenste helft. De genoemde herkenning en inschattingen worden daarmee bemoeilijkt. Groot- en dimlicht zijn ontworpen om zelf beter te kunnen zien bij donker. Beter lijkt een koplamp die wel de aandacht trekt, maar daarnaast het beeld niet overstraalt. Dat soort koplampen is in de handel verkrijgbaar. Daarnaast zou je je richting-aanwijzers permanent kunnen laten branden. Dit geeft je verlichting kleur - wat de aandacht trekt -, geeft je beeld meer symmetrie - die beter opvalt - en geeft breedte - wat de schatting van je snelheid door anderen verbetert. Laat je de richtingaanwijzers 'flashen' zodra je een rem aanraakt, dan trekt dit nog meer de aandacht. Ook dit soort verlichting is te koop.

FIGUUR 1: AFSTAND HOUDEN


HET NADEREN VAN KRUISPUNTEN

► Stelling: kruispunten met auto's zijn voor ons statistisch gezien het gevaarlijkst. Conclusie: inzake onze veiligheid kunnen we grote winst boeken met een goede strategie voor het naderen van zulke kruispunten. Je belangrijkste wapen is het besef dat kruispunten met auto's levensgevaarlijk zijn. Wantrouw automobilisten altijd en onder alle omstandigheden. Ga uit van het slechtste scenario: die automobilist op dat kruispunt gaat mij in de problemen brengen!

VERTROUW NIET OP AUTORIJDERS

► Een van de grootste fouten die je kunt maken is erop vertrouwen dat automobilisten op kruispunten je zullen zien. Automobilisten falen om allerlei redenen bij het waarnemen van motoren. Op kruispunten (waaronder ook zijwegen en -straten, in- en uitritten) leidt dat tot allerlei problemen. Motorrijders krijgen geen voorrang of worden niet voorgelaten. Het zal duidelijk zijn dat de kwetsbare motorrijder altijd de verliezer is. Als je als een kruising met automobilist nadert leg je, als je zonder meer doorrijdt, je leven in de handen van die automobilist. Komt de automobilist onverwacht vlak voor je neus de kruising oprijden, dan is het te laat. Ga er van uit dat automobilisten

ongelooflijk onkundige knoeiers zijn. Ze kunnen de auto nauwelijks besturen, kennen de verkeersregels niet, nemen niet de moeite serieus om zich heen te kijken, hebben haast, zijn ergens anders mee bezig, mankeren van alles aan hun ogen en/of zijn ronduit agressief. Toch voelen wij ons hier niet ongemakkelijk bij. Fluitend en op volle snelheid passeren we kruispunten met wachtende automobilisten, er blindelings op vertrouwend dat ze ons gaan zien en voorlaten. We moeten leren hier anders mee om te gaan. Wie een kruising met auto nadert moet dat met het grootst mogelijke wantrouwen doen. Ga ervan uit dat de automobilist je niet gaat zien en op het ongunstigste moment de kruising op zal komen. Bedenk wat je zult doen als die auto je plotseling de weg verspert. Heb je je snelheid genoeg gereduceerd? Hoe hard kun jij eigenlijk remmen? Oefen je de noodstop geregeld? Heb je naar een vluchtweg gezocht? Waar ligt de ruimte voor een uitwijkmanoeuvre? Ga je voor- of achter de auto langs? Beheers je de uitwijkmanoeuvre wel, oefen je die? Nee? Waarom rij je dan gewoon door? Hoe meer potentieel probleem je op de kruising ziet, hoe verstandiger het is je snelheid meer te reduceren, dicht dat gas! Ervaren autorijders hebben voor-geprogrammeerde zoekpatronen

Alleen motorrijder A doet het goed, hij houdt altijd en overal veel afstand, en al helemaal in de buurt van kruispunten. B zit daar héél fout, hij wordt door X geschept als deze linksaf om vrachtauto V heen rijdt. Voor C geldt hetzelfde, hij wordt het slachtoffer van de haast van auto W die vlak achter vrachtauto V linksaf zal slaan. D mag z'n rijbewijs inleveren. Wie in de buurt van een kruispunt gaat inhalen heeft het helemaal niet begrepen; hij houdt geen opties open; hij geeft ze allemaal weg! Vraag je je af wat hier een goede volgafstand is? Oefen dan eens de volgende duizend kilometer of een paar weken lang met overal en altijd twee seconden afstand te houden tot je er zonder te tellen gevoel voor krijgt. Hou in de buurt van grotere en ondoorzichtige voertuigen nóg meer afstand, met een absoluut minimum van een meter of vijftien!





◀ **Tip.** Hoe zie je het snelst aan een auto wat hij gaat doen? Het zoeken van oogcontact met de bestuurder kan helpen. Kijk ook eens naar het voorwiel! Staat het wiel stil en wijst het recht naar voren? Voorlopig geen alarm. Komt het wiel op gang? Alarm! Draait het wiel en stuurt het bovendien jouw kant op? Groot alarm!

REMWEG ▶ De remweg neemt toe met het kwadraat van de snelheid. Als je door maximaal te remmen juist met je voorwiel tegen het portier van een auto tot stilstand komt, heb je geluk gehad en bedraagt je botssnelheid nul. Zou je dezelfde remming op hetzelfde punt beginnen met een iets hogere snelheid dan leidt dat tot een onevenredig hoge botsnelheid. Een verhoging van de beginsnelheid vóór de remming met slechts 2 km/u leidt al tot botssnelheden van 10 en 12 km/u uitgaande van beginsnelheden van 50 respectievelijk 80 km/u. Begin je de remming met een 10 km/u hogere snelheid dan hoor je in het obstakel met botssnelheden van 24 respectievelijk 27 km/u. Bedenk hierbij verder dat botsingen tegen de flank van een auto vanaf 35 km/u al opmerkelijk vaak dodelijk aflopen. Zie het nu eens andersom. Door je gas vóór een kruising dicht te draaien en je snelheid enigszins te verlagen vermijd je een botsing of verlaag je je botsnelheid onevenredig veel. **Conclusie: een snelheidsverlaging vóór een kruising is voor je overlevingskansen zéér doelmatig!**

ontwikkeld voor het kijken op kruispunten. Daarbij richten ze de blik héél kort op het gebied dat naar hun ervaring de meest relevante informatie bevat. Op een 50km weg is dat bijvoorbeeld gebied X (zie figuur 2). Gebied X ligt zo ver van de kruising dat verkeer dat 50 km/u rijdt en zich precies daar bevindt op het moment dat automobilist A er naar kijkt, daarna zijn pad zal kruisen als hij vervolgens zou besluiten de weg op te komen. Bevindt zich in gebied X geen verkeer op het moment dat automobilist A daar kijkt, dan is de hele weg links van hem 'oké' en zal hij besluiten de weg op te komen.

Motorrijder B rijdt in dit voorbeeld 80 km/u en bevindt zich op het moment dat A kijkt ver buiten het kritieke gebied X. Zijn afstand tot de kruising is (80/50 is) 1,6 maal die van gebied X. A neemt de motorrijder doodeenvoudig niet waar. Het beeld van de motorrijder bevindt zich in de periferie van zijn gezichtsveld, is door de grote afstand extra klein en wordt om die redenen door zijn visueel systeem uitgefilterd. Zelfs als A de motorrijder wel zou zien, is de kans groot dat hij tot 'oké' zal besluiten, omdat hij domweg niet ziet dat de motorrijder 80 km/u rijdt en/of dat niet verwacht. A besluit de weg op te komen en de

motorrijder boort zich met 80 km/u in zijn auto. Beiden overlijden. Conclusie: pas je snelheid aan! Rij hoogstens de snelheid waar automobilisten rekening mee houden als ze naar kruisend

verkeer zoeken. Binnen de bebouwde kom is dat - je raadt het al - hoogstens 50 km/u, erbuiten op z'n hoogst 80. Rij jezelf binnen in de visuele zoekstrategie van de automobilist!



◀ Dit is een levensgevaarlijke situatie!!

CONCLUSIES VOOR MOTORRIJDERS

Wij worden op kruispunten door automobilisten van onze fiets gereden omdat ze 'wel keken maar niet zagen'. Vaak wordt de schuld bij de automobilist gelegd, hij gaf immers geen voorrang of liet je niet voorgaan! Wij moeten leren inzien dat het visuele systeem van de automobilist om allerlei redenen niet geschikt is om ons optimaal waar te nemen. Daarnaast maken wij het hem door ons rijgedrag ook nog eens onnodig moeilijk. Slimme motorrijders houden hier rekening mee. In dit artikel heb je kunnen lezen dat wij veel zelf kunnen doen om een ongeval te voorkomen. De 'schuld' ligt zelden geheel bij de automobilist!

BRAIN SHUTDOWN ► Rijdt voor je neus een auto de kruising op en is je snelheid hoog in relatie tot de beschikbare stopweg, dan is sprake van een 'noodgeval'. Je mag best van 'paniek' spreken. Naarmate de nood c.q. paniek hoger is, zullen primitievere delen van je brein het commando over je handelen meer overnemen. Normaal nadenken gaat minder goed tot helemaal niet meer. Op basis van de overheersende gedachte 'dit gaat héél veel pijn doen' willen die primitieve delen van je brein (de paniekkabouter) maar één ding: de snelheid eruit! De paniekkabouter grijpt de voorrem en knijpt die zo snel en zo krachtig mogelijk in, dat is nu eenmaal het automatisme bij de relatief ongetrainde gemiddelde motorrijder. De kans is groot dat je je voorwiel blokkeert en valt. Daarmee geef je alle controle uit handen en verslechter je je kansen bij de aanstaande botsing. Die paniekkabouter verhindert ook dat je rustig kunt blijven kijken om bijvoorbeeld vervolgens te besluiten dat je moet stoppen met remmen en een uitwijkmanoeuvre inzetten. Bedenk dat de nood c.q. de paniek bij een onverwachte gebeurtenis op de kruising minstens stijgt met het kwadraat van je snelheid, dat is immers ook de relatie tussen snelheid en remweg of de benodigde afstand voor een uitwijkmanoeuvre.

Conclusie: geef je paniekkabouter geen kans, hou de controle over je eigen brein door het gas op tijd te sluiten!



CONCLUSIES VOOR ONDERZOEKERS EN BELEIDSINSTANTIES

Als we ervoor kiezen met verlichting aan de voorzijde van de moto te rijden, vallen aan die verlichting, voor de waarneembaarheid van deze verkeersdeelnemers verschillende functies te onderscheiden. Die verlichting dient niet alleen om de automobilist op een kruising op onze nadering te attenderen. De functie van die verlichting is óók - en misschien nog wel meer - dat de automobilist in staat wordt gesteld ons te herkennen als 'motor' en onze plaats en snelheid te schatten. Het lijkt erop dat ons huidige dim- en groot licht niet geschikt zijn voor die laatste functies. Ze lijken die herkenning en inschattingen zelfs te kunnen hinderen. Ligt hier een terrein voor nader onderzoek?

FIGUUR 2

