

Veilig onderweg

Bewust gebruik én gedrag in het verkeer

Verkeersveiligheid is iets wat ons allemaal raakt en waar we allemaal invloed op uitoefenen. Van overheid, leasemaatschappijen, bedrijven tot werknemers. Met deze factsheet helpt de VNA u op weg met informatie, cijfers, feiten, inzichten en tips op twee belangrijke assen als het gaat om verkeersveiligheid: gedrag en technologie. U kunt deze informatie vrij gebruiken in uw eigen vorm en communicatie richting klanten en leaserijders.

Samen gaan voor een betere verkeersveiligheid in Nederland!

We richten ons in deze factsheet op twee belangrijke pijlers binnen verkeersveiligheid: afleiding in het verkeer door het gebruik van mobiele telefoon en rijtaakondersteunende hulpsystemen (ADAS). Voordat we ingaan op de deze hoofdthema's, eerst nog een toelichting op de cijfers.

Waarom de noodzaak om verkeersveiligheid als thema op de agenda te zetten?

Telegraaf 5 oktober 2022: 'Het wordt maar niet veiliger in het verkeer en het aantal slachtoffers blijft stijgen. De eerste negen maanden van 2022 nam het aantal ongevallen waarbij doden of gewonden te betreuren waren met 3.194 toe tot 16.224 in vergelijking met de eerste drie kwartalen van een jaar eerder. Dat is bijna een toename van bijna 25 procent. Ook het aantal ongelukken waarbij alleen bliksschade viel te noteren steeg fors met 6104 incidenten tot een totaal van 55.534 aanrijdingen. Dat blijkt uit ongevalsdata van Smart Traffic Accident Reporting (STAR), waar onder andere politie, overheid en ANWB in samenwerken'. Een eerdere doelstelling van de overheid om het aantal verkeersdoden te verlagen naar maximaal 500 in 2020 werd helaas niet gehaald.

De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen, die deels voor rekening komen van werkgevers, zijn door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geschat op €17 miljard (stand 2018).

Verkeersongevallen leveren niet alleen veel persoonlijk leed op, ook de maatschappelijke kosten van verkeersveiligheid zijn enorm. Voor de overheid, voor bedrijven, verzekeraars en andere maatschappelijke partijen. Denk alleen al aan de uitval van medewerkers en productieverlies, maar ook de materiële kosten kunnen hoog zijn.

De maatschappelijke kosten van verkeersongevallen, die deels voor rekening komen van werkgevers, zijn door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) geschat op €17 miljard (stand 2018). Dat is ruim 2% van het bruto binnenlands product. Met andere woorden: veilig verkeer is om meerdere redenen ook goed voor de BV Nederland.

De Rijksoverheid heeft daarom samen met provincies, gemeenten en vervoersregio's en in overleg met maatschappelijke organisaties een nieuwe visie ontwikkeld in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Het uiteindelijke streven, dat aansluit bij de ambitie van de Europese Commissie, is stappen te zetten naar 0 verkeersdoden in 2050. Onderdeel van het plan is mensen alerter maken in het verkeer.

Veilig gedrag en zonder afleiding veilig rijden

Als we het hebben over verkeersveiligheid, dan hebben we het vooral over het gedrag van bestuurders. Bij een groot deel van de ongevallen speelt afleiding een rol. Dat het bij wet verboden is om een mobiele telefoon vast te houden tijdens het rijden, weerhoudt nog niet elke automobilist daarvan. Vooral bij jonge bestuurders is dat een groeiend probleem. Zo blijkt uit de SWOV Barometer 2021 dat zelfs een stijgend percentage (71,5%) van de volwassenen weleens zijn/haar telefoon gebruikt tijdens deelname aan het verkeer. Als het dan ook aan de overheid ligt, rijdt iedereen in 2027 dan toch echt MONO: zonder afleiding door smartphone.



MONO-campagne

Om gedrag van verkeersgebruiker positief te beïnvloeden is de overheid in 2019 een MONO-campagne gestart. Het doel van de MONO-campagne is om mono, dus 'alleen' te rijden en minder fietsers en automobilisten sociale media te laten gebruiken tijdens het rijden.

In 3 seconden een bericht lezen betekent dat je binnen de bebouwde kom bijna 42 meter aflegt zonder op te letten. Op de snelweg wordt deze afstand bij 100 km/u verdubbeld.

Het gedrag van verkeersdeelnemers speelt een cruciale rol bij de verkeersveiligheid. SWOV schat dat jaarlijks enkele tientallen tot ruim honderd dodelijke slachtoffers vallen door afleiding. Het risico op een ongeval verdubbelt als je belt en als je een bericht leest of schrijft is het risico 6x groter! In 3 seconden een bericht lezen betekent dat je binnen de bebouwde kom bijna 42 meter aflegt zonder op te letten. Op de snelweg wordt bij 100 km/u deze afstand verdubbeld.

Een van de doelstellingen in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is dat verkeersdeelnemers alert en ontspannen deelnemen aan het verkeer. Zij hebben hun aandacht bij de rijtaak en maken gebruik van veilige rijtaakondersteunende systemen. Dit is dan ook het doel van de MONO campagne.

De term MONO staat daarbij voor met één ding bezig zijn: als je rijdt, houd je je aandacht alleen op het verkeer. MONO is ongestoord onderweg zijn, zonder afleiding van appjes of social media posts. Mark Harbers Minister IenW: 'De ambitie van MONO-Zakelijk is om deze kabinetsperiode het aantal werkgevers dat concrete maatregelen treft tegen afleiding in het verkeer te verdubbelen van 33% naar 66%'.

De ambitie is 100% MONO in 2027.

VNA: een veiligere wereld begint bij jezelf

Renate Hemerik, voorzitter VNA: "Een veiligere wereld begint bij jezelf zou ik zeggen en ik wil werkgevers en leaserijders dan ook oproepen om smartphone gebruik een onderwerp van gesprek te maken binnen de organisatie en met elkaar stevige en werkbare afspraken te maken. Verkeersveiligheid verdient een hoge prioriteit. Breed in de maatschappij, maar zeker ook bij VNA, de leasemaatschappijen, werkgevers en werknemers. We moeten onze verantwoordelijkheid nemen.

Het feit dat een derde van de berijders aangeeft dat het lastig is om de smartphone te negeren, wordt veroorzaakt door het verslavende effect van de smartphone. Wat mij betreft moeten we dan ook heel snel naar een nieuwe sociale norm ten aanzien van afleiding in het verkeer en specifiek het gebruik van de smartphone toe."

MONO-rijden: zo werkt het

MONO-rijden is van en voor iedereen. Van overheid, werkgevers, verzekeraars tot leasemaatschappijen en fabrikanten. Dat is vastgelegd in het zogeheten MONO-convenant, ook ondertekend door VNA. De normen van het convenant:

1. Gebruik apparatuur voor navigatie, waarschuwingen bij te hard rijden of andere rijtaakondersteuning.
2. Beperk communicatie onderweg tot korte handsfree telefoongesprekken, maar lees of schrijf geen berichten.
3. Gebruik apparatuur, die zo min mogelijk afleidt om ogen en aandacht op de weg te houden (bijvoorbeeld geen adres of telefoonnummer invoeren tijdens het besturen van een voertuig).

Kortom, de kern van MONO draait om volledige aandacht in het verkeer door alleen gebruik te maken van die smartfuncties die je niet afleiden van veilige uitvoering van de rijtaak. Daarbij gefaciliteerd door producenten (die hun producten 'MONO' aanbieden) én werkgevers, die MONO integreren in hun bedrijfsvoering, passend bij de aard en het karakter van de organisatie.

MONO en werkgevers

In september 2022 startte er een opnieuw een campagne rondom MONO. Deze campagne heeft als doel om werkgevers te motiveren afspraken te maken met werknemers over het gebruik van de telefoon in de auto. Op de webpagina www.monozakelijk.nl staan tips en casussen van werkgevers en hoe zij het onderwerp hebben opgepakt binnen hun eigen organisatie.

Waarom Mono voor werkgevers?

Hoe ga ik het gesprek met een klant aan en met welke argumentatie? Onderstaand geven we 5 mogelijke thema's, die voor een leasemaatschappijen een ingang kunnen zijn om het thema verkeersveiligheid op de agenda te zetten bij onze klanten, de werkgevers van Nederland:

- Lagere schadekosten, minder productieverlies en minder uitval van medewerkers.
- Verhoging van de veiligheid van werknemers.
- Duurzame inzetbaarheid van werknemers.
- Voorbeeldgedrag zorgt voor positief imago en aantrekkelijk werkgeverschap
- Meer kansen voor innovatie.



Wat kunnen werkgevers doen?

Een werkgever kan denken aan de volgende acties om MONO rijden te stimuleren:

1. Ken het probleem voor uw organisatie: maatschappelijke urgentie tegenover de gevolgen voor de organisatie. Dat verschilt per bedrijf.
2. Maak met het team heldere afspraken over smartphonegebruik in het verkeer en eventueel incentives voor goed gedrag.
3. Bepaal samen welke telefoongesprekken en berichten u onder 'noodzakelijk' verstaat en welke niet. En hoe u met spoedgevallen omgaat.
4. Bekijk de mogelijkheid om afspraken vast te leggen in de arbeidsvoorwaarden.
5. Meet en weet. En pas daar de aanpak op aan. Wat voor gevolgen heeft MONO-rijden bijvoorbeeld op uw bedrijfsresultaat of het werkgeluk van uw medewerkers?
6. Maak er een teamprestatie van. Welke rol kan elke afdeling binnen de organisatie spelen om MONO-rijden te stimuleren? Breng samen in kaart wat hiervoor nodig is.
7. Denk vooral breder dan voorlichting over rijden zelf. Stimuleer zo ook bruto plannen bij medewerkers: de benodigde reistijd in de agenda plannen en niet alleen de afspraak. Dan kan iedereen daar rekening mee houden.
8. Zet ambassadeurs in en zorg dat directie en management het goede voorbeeld geven.
9. Deel het beleid met klanten en partners zodat zij daar rekening mee kunnen houden.
10. Laat medewerkers hun zakelijke telefoons onderweg instellen op MONO of 'niet storen'.
11. Maak gebruik van wat er al is, zoals de bestaande MONO-toolkit.
12. En investeer in andere ondersteunende smartfuncties.

Bekijk meer praktische tips op www.monozakelijk.nl

Veilig rijden: de techniek

Zelf zijn weggebruikers tot in bepaalde mate in staat om verkeersveiligheidsrisico's van afleiding voldoende in te schatten. Zoals gezegd is beleid vanuit de werkgever een belangrijke stimulans om de veiligheid te bevorderen. Maar ook zogeheten Smart Mobility-diensten kunnen een belangrijke rol spelen. Wanneer ze de autobestuurder helpen veilig en vlot deel te nemen aan het verkeer.

Als we het hebben over Smart Mobility, gaat het om diensten die helpen in het verkeer, zoals verkeersinformatie, navigatie en veiligheidstechnieken. En om diensten die daarvan kunnen afleiden, zoals entertainmentdiensten en communicatiediensten. Ze worden via smartphone, in-car systemen, smartwatches, navigatieschermen en ADAS (rijhulpsystemen van de auto zelf) aangeboden.

- Smart-Mobility-diensten zijn op verkeersveilige wijze te gebruiken, maar kunnen ook leiden tot onveilig gedrag.
- Sommige Smart Mobility diensten richten zich specifiek op het vergroten van verkeersveiligheid. Maar er is nog onvoldoende onderzocht of ze dat daadwerkelijk doen.
- Het is verleidelijk om tijdens het rijden diensten te gebruiken, die niet bedoeld zijn voor het verkeer.
- Apparaten met Smart Mobility-opties bieden ook mogelijkheden voor communicatie (bellen of WhatsApp) en niet verkeersgerelateerde informatie (Facebook en Twitter).
- Afleiding kan zo lang duren dat de automobilist onvoldoende doorkrijgt dat verkeersomstandigheden ondertussen meer aandacht nodig hebben. Smart Mobility diensten kunnen helpen de aandacht weer op het verkeer te vestigen. Bijvoorbeeld door te waarschuwen voor een object op de weg of een filestaart.

ADAS: wie stuurt?

Om het rijden veiliger te maken, zijn steeds meer auto's uitgerust met zogeheten ADAS (Advance Driver Assistance Systems). Deze rijhulpsystemen werken op basis van eigen waarnemingen en beslissingen en worden daardoor gezien als voorportaal van zelfrijdende auto's.

Het aantal rijhulpsystemen is ten opzichte van 2018 met 59% gestegen. Omdat ze steeds vaker voorkomen, is het belangrijk dat bestuurders zich ook steeds meer verdiepen in deze rijhulpsystemen. De komende jaren zal dit aantal alleen maar groter worden, zeker nu de EU verplicht heeft gesteld dat nieuwe personenauto's die vanaf juli 2022 op de markt komen en alle nieuw verkochte personenauto's vanaf juli 2024 met diverse rijhulpsystemen moeten zijn uitgerust. Het gaat dan onder meer om een noodremsysteem, detectiesystemen voor slaperigheid van de bestuurder, parkeersensoren en rijstrookwaarschuwingssystemen. Klik [hier](#) voor een volledige lijst van systemen die verplichte worden.

ADAS en onderzoek	Uitkomst onderzoek
Het is niet zonder reden dat deze rijhulpsystemen een opmars maken. Zo verwacht BOVAG dat ADAS leidt tot 23% minder schadegevallen in 2030. Andere onderzoeksresultaten bieden ook veel hoop (zie tabel onder). Of er dan ook keerzijden zijn? In ieder geval eentje: de schade die nog optreedt zal door de kostbare techniek complexer en duurder worden. Type ADAS	
Adaptive Cruise Control (ACC) <i>Regelt automatisch de snelheid en volgafstand van het voertuig.</i>	Bij snelheden vanaf 60 kilometer per uur: kan leiden tot 7% minder dodelijke verkeersongevallen en 4% minder ongevallen met gewonden als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt.
Adaptive Headlights <i>Zorgt automatisch voor optimale verlichting aangepast aan de omstandigheden.</i>	Kan 2,5% van alle verkeersongevallen voorkomen als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt.
Blind Spot Assistent <i>Geef een signaal wanneer een voertuig zich in de blinde hoek van de bestuurder bevindt.</i>	Kan 6,8% van alle verkeersdoden voorkomen als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt. Zorgde in een praktijktest voor 3,6% minder aansprakelijkheidsclaims voor lichamelijk letsel, 26,5% lagere ziekenhuisrekeningen en 7,2% minder claims voor persoonlijk letsel.

Forward Collision Warning (FCW) <i>Geeft op basis van sensoren een waarschuwing wanneer de kans op een botsing met de voorligger te groot wordt.</i>	Kan 20% van de gerapporteerde verkeersongevallen voorkomen als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt. Kan in combinatie met Adaptive Cruise Control 6 tot 11% van alle kop-staartaanrijdingen voorkomen.
Automatic Emergency Braking <i>Voert automatisch de remdruk op in noodsituaties.</i>	Kan 38% van alle kop-staartaanrijdingen voorkomen als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt. Kan 30% van de dodelijke ongevallen met een ander voertuig voorkomen als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt. Kan zorgen voor 42% minder kop-staartaanrijdingen met letsel als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt.
Lane Departure Warning <i>Geeft een waarschuwing wanneer de bestuurder zonder richting aan te geven een rijstrook verlaat.</i>	Kan 7% van alle dodelijke ongevallen en 9% van ongevallen met gewonden voorkomen als het systeem op de juiste manier wordt gebruikt.
Parkeersensoren <i>Helpen de afstand tot andere objecten te bepalen bij het parkeren.</i>	Kan 31% van alle cascoschades voorkomen.

Bron: Verkeersveiligheidscoalitie

ADAS en de bestuurder

Technieken zoals ADAS kunnen nu al veel rollen van de bestuurder (al dan niet deels) overnemen: van remmen, sturen tot gas geven. Op dit moment zijn consumenten echter nog niet altijd voldoende op de hoogte van de systemen: wat zit er op mijn auto, hoe werkt het en staat het überhaupt aan? Dit mede doordat de technologie zich in razend tempo ontwikkelt. Om bestuurders te helpen aan duidelijke informatie hebben 40 organisaties, waaronder VNA, de handen ineen geslagen in een ADAS alliantie. Daarnaast zijn er e-learnings op de markt en verzorgen partijen als VVCR-Prodrive gebruikerstrainingen.

Maar wie stuurt eigenlijk?

Het is belangrijk te bouwen aan meer kennis. Op dit moment benutten we namelijk nog niet de volledige mogelijkheden die deze technieken bieden, blijkt ook uit onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV). 70% van de bestuurders maakt geen optimaal gebruik van de beschikbare veiligheidssystemen waardoor het veiligheidspotentieel veelal onbenut blijft.

De OVV concludeert verder dat ADAS de rol van de bestuurder verandert. Autorijden wordt steeds

meer ingrijpen wanneer nodig en het proces in de gaten houden. Dit vergt concentratie terwijl automatisering juist minder alert maakt. Kortom, ADAS maakt in die zin autorijden moeilijker en makkelijker tegelijkertijd. Bovendien: wie stuurt nu eigenlijk? De mens of de auto?

Welke veranderingen zijn nodig?

De OVV concludeert verder dat er onvoldoende wetgeving in ontwikkeling is voor de huidige generatie rijhulpsystemen. Met name doordat de overheid onvoldoende inzicht heeft in hoe nieuwe systemen werken in verschillende omstandigheden. Voor een deel is ook niet duidelijk welke invloed deze systemen hebben op de verkeersveiligheid. Het ontbreekt aan goede monitoring en evaluatie ervan. De politie kan de gegevens na een ongeval vaak niet uitlezen en het is niet altijd bekend welke systemen de auto bevat. Wanneer er meer geleerd wordt van ongevallen en ervaringen, kunnen innovaties de verkeersveiligheid aantoonbaar verbeteren.

Dat vraagt volgens de OVV om inzet van tal van verschillende partijen:

Fabrikanten en koepelorganisaties:

- Toon aan dat ontwikkeling en introductie van ADAS plaatsvindt volgens Maatschappelijk Verantwoord Innoveren.

Mobiliteitssector:

- Geef klanten goede instructie over mogelijkheden en beperkingen van hun auto met ADAS.
- Help bedrijven hun klanten goed te instrueren.

De overheid:

- Neem initiatief om binnen de Europese Economische commissie van de Verenigde Naties human factors en Maatschappelijk Verantwoord Innoveren op de agenda te krijgen.
- Steun initiatieven van Euro NCAP om human factors en consumenteninformatie over ADAS onderdeel te laten uitmaken van veiligheidsbeoordelingen van auto's.
- Verbeter mogelijkheden om te leren van verkeersongevallen (algemeen en rol ADAS).
- Tref op basis van onderzoeksresultaten maatregelen voor veiliger verkeer.
- Kaart bij de Europese Commissie aan dat voertuigregelgeving moet aansluiten bij de huidige generatie ADAS (SAE level 2 en lager).
- Toon bij fabrikanten aan dat nieuwe ADAS de veiligheid verbeteren.
- Besteed aandacht aan de eisen op het gebied van human factors, opleiding van gebruikers, toegankelijkheid van data uit ADAS na ongevallen en ongevalsonderzoek door fabrikanten.

En autoleasebedrijven?

Ook autoleasebedrijven spelen een belangrijke rol in het benutten van alle mogelijkheden van ADAS. Ook door heldere informatie te bieden aan klanten. We helpen u alvast op weg met deze 4 tips:

1. Maak op uw website en bijvoorbeeld in beschrijvingen van auto's helder welke auto's welke ADAS bevatten.

2. Check of de schaderapportages de klant voldoende handvatten geven om ADAS op te nemen in de autoregeling.
3. Ga in gesprek met de klant over de aanpassing van de autoregeling.
4. Maak een stappenplan met de klant.

Bronnen

www.vvn.nl

www.onderzoeksraad.nl

<https://verkeersveiligheidscoalitie.nl>

www.adasalliantie.nl

www.swov.nl

<https://www.interpolis.nl/lab/verkeer>

www.monozakelijk.nl

Filmpjes

https://www.youtube.com/watch?time_continue=180&v=Yv8qNPvU3NQ&feature=emb_logo

<https://www.euroncap.com/nl/veiligheid-voertuig/veiligheidscampagnes/2020-rijhulpsystemen/>