

Verslag kennissessie “Innovatieve fietsen voor meer verkeersveiligheid” - Nationaal Verkeersveiligheidscongres 2016, 21 april, Den Bosch

- Voorzitter van de kennissessie, Peter Morsink (Royal HaskoningDHV), geeft een korte introductie op het onderwerp. De verkeersveiligheid kan vergroot worden door fietsen te innoveren, door het gedrag van fietsers positief te beïnvloeden én door het investeren in veilige (fiets)infrastructuur.
- Rozemary Dubbeldam (Roessingh R&D) en Stefanie de Hair-Buijssen (TNO) lichten tijdens de sessie twee voorbeelden van nieuwe innovatieve fietsen toe.
- Door nieuwe technologieën toe te passen zijn de SOFIE fiets en de Intelligente Fiets ontwikkeld, twee elektrische fietsen die het zeker voor zwakkere weggebruikers (ouderen, maar ook bijvoorbeeld zwangere vrouwen) veiliger maken om de weg op te gaan.
- Voorbeelden van deze technologieën:
 - Automatische aanpassing van de zadelhoogte en een aangepast frame (niet meer het conservatieve driehoeksframe), waardoor op- en afstappen wordt vergemakkelijkt.
 - Een weg-rij-hulp, zodat de fietser wordt ondersteund bij het wegfietsen en andere lagere snelheden.
 - Een vibrerend zadel, dat trilt wanneer er een weggebruiker van achteren nadert. Zo hoeft een oudere fietser zijn of haar stijve rug niet te belasten om achterom te kunnen kijken. Tegelijkertijd is het gevaar dan wel op tijd opgemerkt en wordt de kans op schrikreacties en vallen verkleind.
- Waarom een vibrerend zadel? TNO heeft ondervonden dat dit voor de fietser een prettige en vooral veiligere manier van waarschuwen is dan bijvoorbeeld een computerschermje of spiegel op het stuur van de fiets. Deze laatste twee opties zorgen namelijk voor teveel afleiding.
- Het voordeel: door middel van innovatieve fietsen kunnen kritische situaties, waarbij nu ongevallen ontstaan, worden voorkomen. Zo kan de fietsveiligheid, zeker voor zwakkere weggebruikers, worden vergroot.
- Het struikelblok: de innovatieve fietsen zijn nog niet erg sexy. Ouderen geven aan niet snel op een zichtbaar aangepaste fiets te willen stappen (“ouderen willen niet op een driewieler”). Daarnaast zien ze het nut van bijvoorbeeld vooruitkijkassistentie op de fiets niet: “ik zie dat paaltje toch?” Dus hoe vermarkt je zo’n fiets? Dit inzicht biedt tegelijkertijd ook kansen om de slimme fiets aan de man te brengen.
- De marktbereidheid van ouderen om intelligente fietsen te gaan kopen moet nog ontwikkelen, zo is de verwachting.
- Ook de fietsindustrie investeert in de ontwikkeling van nieuwe soorten (slimme) fietsen, zo lichten René Bolt (van Accell Group, bekend van o.a. Batavus en Sparta) en Steef Niesing (Gazelle) toe. Daarbij hebben zij een uitgesproken commercieel belang en kijken ze vooral naar wat de klant wil.
- De fietsfabrikanten zien ook een veiligheidsparadox bij ouderen. Ze vinden veiligheid en stabiliteit in het verkeer erg belangrijk, maar toch lijken ze niet echt bereid tot het aanschaffen van een slimme, extra veilige fiets. De reactie is vaak “zo’n extra veilige fiets, die koop ik wel als ik écht niet meer kan”. De oudere van nu wil zijn fitte, jonge imago immers zo lang mogelijk vasthouden.

- Mensen moeten er dus op gezien willen worden. Als veiligheid beter geïndustrialiseerd wordt op de fiets, door te werken aan het “gadget-gehalte”, dan zal de bereidheid tot aanschaf bij de klant stijgen. Zo wordt veiligheid weer cool.
- Ten slotte ziet de industrie een toekomstperspectief van het werken richting *connected* fietsen. Hierbij zouden straks alle verkeersvoertuigen met elkaar kunnen communiceren, zodat er op tijd ingegrepen kan worden wanneer er gevaar dreigt. Bijvoorbeeld wanneer een vrachtwagenchauffeur een melding in de cabine krijgt van een fietser in zijn dode hoek.
- Fietsinnovatie draagt dus zeker bij aan de verkeersveiligheid, maar daarnaast moeten we ook zeker blijven werken aan de infrastructuur en aan het gedrag van de fietser zelf.

Verslag door:
Frank de Vries
Frank.de.vries@minienm.nl