



SAMENVATTING

Verkeersveiligheid is één van de vier branchebrede strategische thema's van RAI Vereniging, naast duurzaamheid, smart mobility en Onderwijs en Arbeidsmarkt. RAI Vereniging focust op de veiligheid in en rondom voertuigen en andere producten en diensten die de leden van RAI Vereniging op de markt brengen. Dit position paper sluit deels aan bij de agenda (dan staat het nummer van het agendapunt vermeld) van het AO Verkeersveiligheid op 18 december 2019.

Extra middelen voor Verkeersveiligheid

11 december kondigde de minister van I&W aan dat er de komende 10 jaar 50 miljoen Euro per jaar wordt geïnvesteerd in verkeersveiligheid. RAI Vereniging is aangesloten bij de Verkeersveiligheidscoalitie en juicht toe dat het pleidooi van dit samenwerkingsverband gehoor hebben gevonden bij de minister. RAI Vereniging verwelkomt deze investeringen. Tegelijkertijd blijft RAI Vereniging, net als de coalitie, benadrukken dat er nog veel nodig is om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Andere betrokken overheden en met name provincies en steden zullen ook de handschoenen moeten oppakken en ook extra geld vrij te maken voor verkeersveiligheid. Daarnaast is geld nodig voor handhaving.

Kentekenplicht voor tractoren en andere landbouwvoertuigen

Landbouwvoertuigen rijden steeds vaker op de openbare weg (ook in milieuzones) en ze worden veelvuldig gebruikt voor andere activiteiten dan landbouw, zoals kiepautovervoer en transporttaken. In tegenstelling tot andere voertuigen hoeven trekkers nog niet te voldoen aan vele wettelijke eisen, zonder dat er een goede reden is aan te voeren voor dit privilege. De kentekenplicht zal bijdragen aan de betere handhaving op veiligheids- en milieuaspecten van trekkers. Een kenteken heeft bovendien een sterk preventieve werking, doordat de bestuurder kan dan niet langer anoniem overtredingen begaan.

Veiligheid motorrijders

Motorrijders blijven een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Een slimme rijder is ook een veilige rijder. De campagne *De slimme rijder is een motorrijder* van RAI Vereniging speelt daarom mede in op dit aspect. Daarnaast is RAI Vereniging al jaren deelnemer van het Motorplatform, dat als breed samenwerkingsverband, onder regie van lenW, samenwerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van motorrijders. Motoren beschikken overigens steeds vaker over veiligheidsbevorderende rijtaakondersteuning (ADAS), net zoals personenauto's en trucks. RAI Vereniging gaat zich voorts inzetten om motorrijders te stimuleren tijdig hun helm te vervangen en te kiezen voor veilige motorkleding. Motorkleding is overigens al lang niet meer zwaar, stug en oncomfortabel en deze vooruitgang verdient aandacht. Ook gehoorbescherming is onderdeel van de campagne.



Helmplicht

Bij voertuigen met een maximumsnelheid van 25 km per uur ziet RAI Vereniging een helmplicht als onwenselijk. Een helmplicht voor de snorfietser maakt de snorfiets onaantrekkelijker en per saldo kan een helmplicht juist onveiliger uitpakken, doordat snorfietzers kunnen kiezen voor een ander vervoermiddel met een groter ongevalsrisico. Bovendien elektrificeren snorfietzen in een veel hoger tempo dan bromfietsen, en dat betekent dat een verschuiving van de snorfiets naar de bromfiets de verduurzaming van gemotoriseerde tweewielers onnodig vertraagt.

RAI Vereniging adviseert wel om op de racefiets of mountainbike een helm te dragen, wat nu trouwens al op grote schaal gebeurt, zonder dat de wet daartoe verplicht. Een speed pedelec kan snelheden behalen boven de 25 km per uur en moet, net als bromfietsen, in beginsel op de rijbaan rijden. Voor deze snelle fietsen ondersteunt RAI Vereniging daarom wél de helmplicht. RAI Vereniging is trots op de NEN norm die in samenwerking met het ministerie van IenW is gerealiseerd voor de speciale speed pedelec helm, die zowel veilig als comfortabel is voor de berijder. RAI Vereniging is voorzitter van een werkgroep die in navolging van de Nederlandse helmnorm werkt aan een Europese Norm (CEN) voor de speed pedelechhelm. De Europese norm is op dit moment in de afrondende fase.

2. Toezicht machines en bijzondere bromfietsen

Het traditionele onderscheid tussen voetgangers, fietsers en automobilisten en brom- en snorfietzen verdwijnt en ze groeien in verschijningsvorm ook naar elkaar toe, zoals de Twizy, Biro, e-bikes, speed pedelecs, scooters, e-steps en cargobikes. De Wegenverkeerswetgeving sluit niet meer naadloos aan bij de hedendaagse hybride vervoersmiddelen. Dit heeft gevolgen voor de veiligheid van verkeersdeelnemers en de inrichting van de openbare ruimte. Om antwoord te geven op deze problematiek ontwikkelt RAI Vereniging een nieuw systeem, waarmee de verschillende voertuigen beter kunnen worden ingedeeld. De inrichting van dit systeem moet zodanig worden dat zowel de voertuigen die nu al op de weg zijn op een veilige manier naast elkaar kunnen bestaan, maar ook dat toekomstige nieuwe vervoermiddelen moeiteloos inpasbaar zijn. Het nieuwe voertuigcategoriesysteem willen we combineren met een project dat in opdracht van de ANWB wordt uitgevoerd, waarbij vier nieuwe stedelijke verkeersmilieus worden ontwikkeld. Begin 2020 verwacht RAI Vereniging een congres te organiseren om de resultaten van dit project wereldkundig te maken aan bestuurders van steden en provincies.

7. Voertuigverlichting

Goede zichtbaarheid in het verkeer is letterlijk van levensbelang. Dit geldt ook voor fietsers. De belangrijkste twee functies van fietsverlichting is enerzijds goed gezien worden door anderen en anderzijds zelf beter zicht hebben. Hoewel fietsers maar 10% van de fietskilometers in het donker afleggen, vindt maar liefst 20% van de ongevallen in het donker plaats en goede verlichting helpt enorm. Naar schatting verlaagt het voeren van fietsverlichting de kans op een ongeval met een motorvoertuig bij duisternis met zo'n 17 procent. Veilige fietsverlichting heeft dus een groot positief effect op de verkeersveiligheid. De Nederlandse verkeerswetgeving kent echter nog altijd minimale regelgeving voor fietsverlichting: aan de voorzijde enige vorm van wit licht en aan de achterzijde rood is al genoeg om te voldoen aan de wet.



Aan de kwaliteit van fietsverlichting, bijvoorbeeld de felheid van het licht of formaat van de lamp, worden verder geen wettelijke eisen gesteld. Op e-bikes is de kwaliteit van de verlichting doorgaans wel een stuk beter, maar de kwaliteit van verlichting op andere fietsen laat vaak te wensen over. Zeker in de herfst en winter in het donker en de regen levert dat gevaarlijke situaties op voor fietsers. Ze kunnen bovendien medeweggebruikers plotseling in de rol van veroorzaker van letsel -of zelfs erger- manoeuvreren.

Een eenvoudige oplossing om slachtoffers te voorkomen is om de -reeds beproefde- kwaliteitseisen van het RAI Keurmerk Fietsverlichting om te zetten in wettelijke eisen. Eerder werd een motie die omriep tot strengere eisen aan fietsverlichting door de minister ontraden, met als reden dat er al een keurmerk bestaat. Maar de vraag is hoe serieus Nederland de verkeersveiligheid van fietsers neemt wanneer de *wettelijke* eisen aan fietsverlichting onverminderd laag blijven en het dus van de assertiviteit en/of bezorgdheid van de fietser (of ouders/verzorgers) afhangt of werkelijk veilige verlichting gevonden en aangeschaft wordt.

9. Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) rapport 'Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer'

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft vastgesteld dat personenauto's steeds veiliger zijn geworden en dat bepaalde ADAS kunnen helpen om auto's nog veiliger te maken. Een combinatie van verschillende ADAS kan zelfs leiden tot substantieel minder kop-staartbotsingen met letsel. Maar om dit te bereiken is het wél van belang dat de bestuurder weet welke ADAS er in zijn auto aanwezig zijn en hoe die op een veilige manier te gebruiken. De OVV gaat daar op in haar recente rapport over Automatisering in het wegverkeer. Zij stelt vast dat ADAS autorijden tegelijkertijd makkelijker en moeilijker maken, want automatisering kan een bestuurder minder alert maken, terwijl hij nog wél verantwoordelijk is voor de besturing van de auto. Daarnaast speelt informatie die de consument krijgt via advertenties en bij aflevering van zijn auto een grote rol bij de verwachtingen aan ADAS en het veilige gebruik daarvan.

De conclusies en aanbevelingen van de OVV, die mede ingaan op het informeren van autokopers, neemt RAI Vereniging zeer serieus. RAI Vereniging is mede-initiatiefnemer van de ADAS Alliantie (52 publieke en private partners) en van het ADAS-convenant dat eerder dit jaar werd gesloten tijdens het congres ITS Europe. Dit convenant bevat onder meer afspraken over het bevorderen van aanschaf en veilig gebruik van ADAS, waarin het verbeteren van de informatievoorziening en kennisoverdracht naar de gebruiker een essentieel element is. Daarnaast staan er afspraken in over de centrale registratie van aanwezige ADAS (ook relevant voor de kopers van gebruikte auto's) en waarborgen dat ADAS -ook na schade- op termijn goed blijven werken.