

Samenvatting

Verkeersveiligheid is één van de drie branchebrede strategische thema's van RAI Vereniging, naast duurzaamheid en smart mobility. RAI Vereniging focust op de veiligheid in en rondom voertuigen van de leden. Dit position paper sluit deels aan bij de agenda van het AO Verkeersveiligheid op 5 februari 2019.

Extra middelen voor Verkeersveiligheid

11 december jl. 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 vindt het goed dat de pleidooien van dit samenwerkingsverband gehoord hebben gevonden bij de minister. RAI Vereniging verwelkomt deze investeringen. Tegelijkertijd blijft RAI Vereniging, net als de coalitie, benadrukken dat er nog ontzettend veel nodig is om het aantal verkeersslachtoffers omlaag te krijgen. Andere betrokken overheden en met name provincies en steden zullen ook de handschoen 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, want de bestuurder kan niet langer anoniem overtredingen begaan.

Veiligheid motorrijders

Motorrijders blijven een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Een en 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 IenW, samenwerkt aan verbeteren van de veiligheid van motorrijders. Motoren beschikken overigens steeds vaker over veiligheidsbevorderende rijtaakondersteuning (ADAS), net zoals personenauto's en trucks. RAI Vereniging zet zich voorts in

om motorrijders te stimuleren tijdig hun helm te vervangen en te kiezen voor veilige motorkleding. Motorkleding is al lang niet meer zwaar, stug en oncomfortabel en dit verdient aandacht.

Helmplicht

Bij een maximumsnelheid van 25 km per uur ziet RAI Vereniging een helmplicht als onwenselijk. In de consultatie hierover die nog geopend moet worden zullen we nader toelichten waarom. RAI Vereniging adviseert om op de racefiets of mountainbike altijd een helm te dragen. Dit gebeurt ook al op grote schaal, 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 de helmplicht. RAI Vereniging is trots op de NEN norm die in samenwerking met het ministerie van IenW is gerealiseerd voor een 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.

Snorfiets op de rijbaan

Amsterdam is zeer positief over afname aantal snorfietssslachtoffers na invoering van de maatregel snorfiets op de rijbaan. Wie het rapport goed bestudeert ziet echter dat er inmiddels zo'n 30% minder snorfietsen op de weg zijn en dat die per stuk ook veel minder kilometers rijden. Logisch natuurlijk dat er dan minder snorfietsongevallen gebeuren. Daarmee kan echter niet automatisch worden gesproken van een succes. Eerst moet daarvoor de vraag worden beantwoord hoe die voormalig snorfietsers zich nu verplaatsen (e-bike, speed pedelec, brommer, auto, ov?) én welke consequenties de verschuiving naar die modaliteiten heeft, bijvoorbeeld voor de ongevallencijfers, de drukte op het fietspad en beslag van de openbare ruimte. Groningen heeft recentelijk besloten om de snorfiets niet naar de rijbaan te verbannen, mede omdat vanaf 2025 alleen nog elektrische snorfietsen worden verkocht en volgens de gemeente één van de argumenten voor verplaatsing naar de weg is komen te vervallen. Het klopt weliswaar dat de typisch Nederlandse snorfiets dankzij het Klimaatakkoord sneller elektrificeert dan de bromfiets die voor de hele Europese markt worden geproduceerd. Maar dat zou feitelijk niets mogen uitmaken, omdat gemeentes volgens de betreffende AMvB expliciet alleen mogen overgaan tot verplaatsing naar de rijbaan in 'situaties van grote drukte op bepaalde fietspaden waardoor de doorstroming ernstig belemmerd wordt'. RAI Vereniging betwijfelt de noodzaak van verplaatsing wegens drukte op het fietspad op alle geselecteerde wegvakken in Amsterdam en spreekt opnieuw haar zorg uit over het snelheidsverschil op die wegen waar de maximumsnelheid van 50 KM per uur is. Een eventuele helmplicht doet daaraan niets af.

2. Toezicht machines en bijzondere bromfietsen

Het traditionele onderscheid tussen voetgangers, fietsers en automobilisten verdwijnt met de opkomst van e-bikes, speed pedelecs, scooters en cargobikes. Dit heeft grote gevolgen voor de veiligheid van verkeersdeelnemers en de inrichting van de openbare ruimte. De Wegenverkeerswetgeving sluit niet meer naadloos aan bij de hedendaagse hybride vervoersmiddelen. Om antwoord te geven op deze problematiek wil RAI Vereniging een nieuw systeem ontwikkelen waarmee de verschillende voertuigen beter kunnen worden ingedeeld in categorieën.

Dit systeem moet zodanig ingericht worden dat niet alleen de voertuigen die nu op de weg zijn hiermee beter op elkaar afgestemd kunnen worden, maar ook dat toekomstige nieuwe vervoermiddelen ingepast kunnen worden. Het nieuwe voertuigcategoriesysteem kan vervolgens gecombineerd worden met een project dat momenteel in opdracht van de ANWB wordt uitgevoerd waarbij vier nieuwe stedelijke verkeersmilieus worden ontwikkeld. Deze nieuwe indeling van de openbare ruimte is beter afgestemd op de moderne mobiliteit en kan samen met het nieuwe voertuigfamilies als leidraad dienen voor de inrichting van de binnensteden. Op deze manier kan RAI Vereniging een belangrijke bijdrage leveren aan het leefbaar en bereikbaar houden van de binnensteden en de verkeersveiligheid bevorderen. Begin 2020 verwacht RAI Vereniging een congres te organiseren om te 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 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, 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 de fietser, die ook medeweggebruikers plotseling in de rol van veroorzaker van letsel -of zelfs erger- kunnen manoeuvreren. Naar schatting verlaagt het voeren van fietsverlichting de kans op een ongeval met een motorvoertuig bij duisternis met zo'n 17 procent en is dit laaghangend fruit voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. 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 natuurlijk wél van belang dat de bestuurder weet welke ADAS er in zijn auto aanwezig zijn en hoe die op een veilige manier gebruikt kunnen worden. De OVV gaat daar in haar recente rapport over Automatisering in het wegverkeer verder op in en stelt vast dat ADAS autorijden tegelijkertijd makkelijker en moeilijker maken. 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 rol bij verwachtingen aan ADAS en het veilige gebruik daarvan.



VERENIGING

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.

14. Uitvoering van de gewijzigde motie van het lid Postma c.s. over aangeven van de maximumsnelheid op matrixborden

ADAS die de snelheid voor de bestuurder monitoren werken optimaal op basis van de informatie op matrixborden. Dit kan betekenen dat automobilisten met dergelijke ADAS aan boord minder vaak ongemerkt te snel zullen rijden. En steeds meer auto's beschikken over dergelijke technieken. In het algemeen is wel te zeggen dat de automobilist is gebaat bij duidelijkheid over de juiste maximumsnelheid op elke locatie waar hij zich bevindt, al was het maar omdat er dan minder boetes op de mat vallen die niet nodig waren geweest. Voor de effecten van een dergelijke maatregel op de verkeersveiligheid is gespecialiseerd onderzoek nodig, bijvoorbeeld door SWOV.