

# GO! MOBILITY

THEMA: VERKEERSVEILIGHEID

SWOV: 'KIEZEN OF DELEN  
MOTORFANAAT • STICHTING  
CASTODIAN • EMERGENCY PLUG  
ACTIEPLAN ADAS-ALLIANTIE



# Verkeersveiligheid vraagt om meer urgentie

FRITS VAN BRUGGEN

Algemeen voorzitter RAI Vereniging



Het afgelopen jaar kwamen er bijna 700 mensen om in het verkeer. Een aantal dat helaas de laatste jaren weer een stijgende lijn laat zien. Verkeersongevallen zorgen niet alleen voor onnoemelijk menselijk leed, maar kosten de samenleving jaarlijks ook een sordige 33 miljard euro. Des te belangrijker is het om vast te blijven houden aan de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te halveren – met als stip op de horizon – nul verkeersslachtoffers in 2050,

Dat vraagt om een gezamenlijke inspanning van de overheid, de politiek en de mobiliteitsbranche.

Aan de mobiliteitsbranche zal het niet liggen. Die ontwikkelt voortdurend levensreddende innovaties en zowel actieve als passieve veiligheidsvoorzieningen die de kans op een ongeval drastisch reduceren of voorkomen.

Moderne auto's zijn inmiddels rijdende computers die zitten bomvol met geavanceerde ADAS (Advanced Driver Assistance Systems)-veiligheidsbevorderende rijkhulpsystemen die een substantiële bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Punt van zorg is wel dat die veiligheidswinst alleen kan worden verzilverd als gebruikers deze ADAS-systemen ook daadwerkelijk gebruiken. Daar schort het nogal eens aan. In deze editie kunt u lezen dat de ADAS-Alliantie daarom een speciaal actieplan heeft opgesteld om het kennisgebrek over de werking en reikwijdte van rijkhulpsystemen weg te nemen.

Interessant is het om te zien dat de Stichting CASTODIAN (zie pag. 13) zich als uniek platform profileert als gamechanger op het gebied van helmveiligheid. Deze organisatie stelt zich ten doel om het aantal dodelijke slachtoffers onder (gemotoriseerde) twee-

wielrijders wereldwijd binnen tien jaar met 30 procent te reduceren. Onder andere door op basis van 7 criteria voor helmveiligheid de 'veiligste helm voor iedereen' te promoten. Uitgangspunt van de stichting is dat mensen vanuit een intrinsieke motivatie een voor hun veilige helm gaan dragen.

De vraag is of dit allemaal genoeg is om een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te realiseren. Volgens de SWOV (zie pag. 9) vereist het structureel verlagen van verkeersslachtoffers extra maatregelen en is het bedrag van 500 miljoen euro dat de

overheid in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) voor een periode van 10 jaar heeft uitgetrokken volstrekt onvoldoende. Daarvoor zou eerder een budget van enkele miljarden nodig zijn. Ondertussen lijkt het nieuwe kabinet geen enkele prioriteit te geven aan verkeersveiligheid. Het woord verkeersveiligheid komt überhaupt niet in het hoofdlijnenakkoord voor. Daarmee dreigen de ambities om het aantal verkeersdoden en – gewonden omlaag te brengen in de ijskast te

verdwijnen. Sterker nog, met dit beleid zal het aantal verkeersdoden en –gewonden stijgen. Dat willen we als samenleving toch niet? Om verkeer en verkeersgedrag veiliger te maken is een samenspel van veilige infrastructuur, campagnes en adequate handhaving nodig. Verkeersveiligheid is een proces van de lange adem en veronderstelt doorzettingsvermogen van alle betrokken partijen. En daarbij horen uiteraard voldoende financiële middelen. We zullen het samen moeten doen. Verkeersveiligheid is sowieso een van de beleidsspeerpunten van RAI Vereniging. Op ons kun je wat dat betreft rekenen. Maar we hebben vanzelfsprekend ook de overheid nodig die het op dit punt volledig laat afweten. ●

**‘Met dit kabinetsbeleid zal het aantal verkeersdoden en – gewonden verder stijgen’**



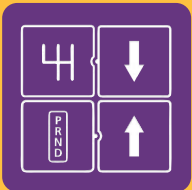
**ECO-TRENDS - pag. 21**

DAF treedt toe tot internationaal platform voor reserveren laadpalen.



**IN DE SPOTLIGHTS - pag. 22**

Oprichters Ralf Adams en Jan Wijnans van Total Safety Solutions hanteren voertuigveiligheid als handelsmerk.



**MARKTANALYSE - pag. 24**

Nederlanders omarmen in steeds grotere getale de automatische transmissie, zo blijkt uit Mobiliteit in Cijfers Auto's.



**GO!FACTOR - pag. 26**

Rob Soeters bezoekt als zelfstandig mobiliteitsadviseur zijn klanten zoveel mogelijk met zijn nagelnieuwe BMW R1300 GS.



**UITGESPROKEN - pag. 27**

Theo Kruythof, Deputy Branch Manager Kawasaki Benelux, geeft zijn mobiliteitsvisie.



16

**ADAS-Alliantie start actieplan**

Onderzoek heeft aangetoond dat ADAS (Advanced Driver Assistant Systems) een substantiële bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid en doorstroming op de weg. Deze veiligheidswinst kan alleen worden verzilverd als gebruikers meer kennis hebben over het veilig gebruik van deze rijhulpsystemen. Om dat te bereiken heeft de ADAS-Alliantie een speciaal actieplan opgesteld.

13

**Wereldwijd 30 procent minder gemotoriseerde tweewielerslachtoffers als missie**

Elk jaar overlijden wereldwijd zo'n 400.000 motor-, brommerrijders en fietsers in het verkeer. Deze kwetsbare groep vertegenwoordigt bijna een derde (28%) van alle slachtoffers van verkeersongelukken met een dodelijke afloop. Dat moet veranderen, vindt Bart Groothuijze, founding father van Stichting CASTODIAN. Dit wereldwijd unieke platform profileert zich als gamechanger op het gebied van helmveiligheid en stelt zich ten doel om het aantal dodelijke slachtoffers onder (gemotoriseerde) tweewielrijders wereldwijd binnen tien jaar met 30 procent te reduceren.

**COLOFON**

GO!Mobility is een uitgave van RAI Vereniging, postbus 74800, 1070 DM Amsterdam, telefoon (020) 504 49 49, [www.raivereniging.nl](http://www.raivereniging.nl).

GO!Mobility verschijnt drie keer per jaar en is o.a. bestemd voor politici, overheidsinstanties, de media en leden van RAI Vereniging. Verspreiding vindt plaats op basis van controlled circulation.

GO!Mobility is ook als digitaal magazine te lezen op [www.raivereniging.nl](http://www.raivereniging.nl)

**PRODUCTIE**  
Markant Media

**REDACTIE**  
Menno Timmer, hoofdredacteur

**REDACTIERAAD**  
Jeroen van de Braak, Tom van Steijn, Chantal Roelofs, Nadieh van Kesteren en Linda van Dijk

**REDACTIEADRES**  
GO!Mobility  
Markant Media  
César Francklaan 12  
1272 EC Huizen  
E-mail: [markantmedia@kpnmail.nl](mailto:markantmedia@kpnmail.nl)  
[www.markant-media.com](http://www.markant-media.com)  
Tel. 06-551 35 559

**MEDEWERKERS**  
Sjoerd van der Linden

Ontwerp: Studio Baba Anousch (Iwan Daniëls)  
Vormgeving: MB voorheen VMTB  
Fotografie: Ton van Til  
Illustraties: Onno Kortland  
Druk: Drukkerij Aeroprint  
ISSN: 2212-8182



© 2024 RAI Vereniging - alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen, of enige andere wijze, in elke vorm, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Dit magazine is gedrukt op duurzaam papier.



**VERENIGING**

## Electric Motorcycles Nederland treedt toe tot RAI Vereniging

Met de toetreding van Electric Motorcycles Nederland wordt het draagvlak van sectie Motoren van RAI Vereniging opnieuw versterkt. Eigenaar Marchel Bulthuis verwacht via het collectief van RAI Vereniging de vele voordelen die elektrisch (motor)rijden biedt nog beter op het netvlies van zowel de potentiële gebruikers als overheden te krijgen. Want, zegt hij: 'samen staan we sterker.'

Electric Motorcycles Nederland, gevestigd in het Groningse Eenrum, is sinds 2013 gespecialiseerd op het gebied van elektrische motoren. De onderneming houdt zich bezig met onder andere import, verkoop, verhuur, distributie en service en beschikt in Nederland over vier dealers. Klanten kunnen bij de onderneming terecht voor alle disciplines van de motorfietswereld: racen, toeren, off-road en sportief rijden. Het verkooppalet omvat op dit moment onder meer de merken Energica, Tacita en Pohlbock. De vele mogelijkheden die motorfietsen bieden als praktische en relatief goedkope mobiliteitsoplossing

in het algemeen en elektrische machines in het bijzonder, zijn helaas niet altijd voldoende zichtbaar. Vaak wordt in het elektrificatieproces de motorfiets vergeten. Om die beeldvorming om te buigen is lidmaatschap van een breder platform cruciaal. Via het collectief van RAI Vereniging sta je als onderneming sterker. De standpunten van RAI Vereniging sluiten bovendien goed aan bij onze visie. ●

**Martijn van Eikenhorst (links), manager sectie Motoren van RAI Vereniging, verwelkomt Marchel Bulthuis, eigenaar van Electric Motorcycles Nederland.**



## DAF Museum nu Erkend Leerbedrijf

Het DAF Museum is door de Samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven (SBB) uitgeroepen tot 'Erkend Leerbedrijf'. Dat biedt jongeren de mogelijkheid om in het museum praktische vaardigheden te leren in hun specifieke vakgebied.

De kwalificatie als Erkend Leerbedrijf biedt mbo-, vmbo- en hbo-studenten, maar ook omscholers de kans om in het DAF Museum praktijkervaring op te doen als onderdeel van de beroepsopleiding. 'Daarmee leveren we een positieve bijdrage aan de ontwikkeling van vakmanschap, zegt Marc Hendrikse, voorzitter van de Stichting Vrienden van het DAF Museum. 'Tegelijkertijd krijgen we op deze manier toegang tot enthousiaste studenten die recente kennis inbrengen. Zo snijdt het mes aan twee kanten.' Het DAF Museum ontving het



predicaat Erkend Leerbedrijf, met name gekregen op het gebied van facilitaire dienstverlening, de organisatie van evenementen, marketing & communicatie en techniek. 'Het is voor ons eveneens belangrijk dat we via de erkenning onze contacten en samenwerking met regionale opleidingscentra verder kunnen uitbreiden. We zijn er trots op deze erkenning te hebben mogen ontvangen.' ●

**Jongeren krijgen de mogelijkheid om in het DAF Museum praktijkervaring op te doen als onderdeel van de beroepsopleiding.**

## Volvo introduceert nieuwe service voor thuisladen e-trucks

De nieuwe service Charging Management van Volvo Trucks helpt transportbedrijven bij het efficiënt monitoren van het laden van elektrische trucks op het eigen terrein. Het zorgt ervoor dat de trucks binnen de vloot voldoende opgeladen zijn voor geplande werkzaamheden en het vermindert het aantal ongeplande laadsessies.

Met Charging Management kunnen oplaadsessies via het platform Volvo Connect worden gepland, beheerd en gerapporteerd. De dienst biedt een visueel overzicht van het laadproces van de vrachtwagens en inzicht in het accuniveau en de laadstatus. Ook is het mogelijk om een laadplan te maken, waarbij wordt berekend wanneer de voertuigen moeten beginnen met opladen en wanneer de accu's vol zijn. Afwijkingen van het plan worden aan de gebruiker gemeld, om een laag batterijniveau te voorkomen. Verder zijn rapporten over laadsessies van zowel voertuigen als laders voor een follow-up



Charging Management maakt efficiënt thuisladen van e-trucks mogelijk.

beschikbaar. Vorig jaar introduceerde Volvo Trucks al Volvo Open Charge, een dienst die ontworpen is om het opladen onderweg voorspelbaarder en betrouwbaarder te maken. Volvo Open Charge helpt transportbedrijven bij het vinden van en toegang krijgen tot openbare laadstations, waaronder de laadstations van Milence. In de nabije toekomst zal het mogelijk zijn om een laadsessie te boeken via deze tool, waardoor de laadplanning kan worden geoptimaliseerd. De Volvo Open Charge service is intussen uitgerold in Zweden en Nederland. ●

## Europese automotive industrie grootste investeerder in R&D

De Europese auto-industrie heeft haar positie als grootste investeerder in R&D opnieuw weten te consolideren. De sector gaf vorig jaar 73 miljard euro uit aan R&D. Dat is niet alleen 14 miljard euro meer dan het jaar daarvoor, maar ook tweemaal zoveel als de nummer 2 op de ranglijst; de farmaceutische en biotechnologie sector.

Inmiddels komt een derde van het totale bedrag dat de EU investeert in R&D voor rekening van de Automotive industrie, zo blijkt uit de nieuwe ACEA Pocket Guide 2023/2024, die de economische betekenis van de auto-industrie in de EU in kaart brengt. De uitgave onderstreept het belang van de Europese waardeketen in de automobielsector, die werk biedt aan 13,2 miljoen mensen. Volgens de ACEA Pocket Guide werden vorig jaar in de EU 15 miljoen voertuigen (w.v. 12,2 mln personenauto's) vervaardigd,

Twee miljoen meer dan in 2022. De productie van bedrijfswagens veerde op met 20 procent. ACEA tekent daarbij wel aan dat de volumes voor alle voertuigcategorieën in 2023 nog altijd onder het niveau van voor de coronapandemie lagen. Uit de Pocket Guide blijkt verder dat de personenautoregistraties in de EU afgelopen jaar voor het eerst sinds 2019 weer op een hoger niveau lagen (10,5 mln), waarvan 14,6 procent volledig elektrisch aangedreven. Opvallend is het relatief hoge aandeel van

elektrisch aangedreven bussen in de registraties (15,9%), vergeleken met dat bij bestelwagens (aan-

deel elektrisch 7,4%) en trucks (aandeel elektrisch 1,5%). ●



De Europese auto-industrie gaf vorig jaar 73 miljard euro uit aan R&D.

Fries Heinis, directeur RAI Vereniging:

# ‘Passie met ondernemerschap is voor mij een aanstekelijke drijfveer’

**Sinds 1 augustus is Fries Heinis aan de slag als directeur van RAI Vereniging. De nieuwe directeur was bijna tien jaar lang verantwoordelijk voor Bouwend Nederland. Met de overstap naar de mobiliteitsbranche betreedt Heinis een wereld met een andere dynamiek en interessante uitdagingen, zegt hij. Tegelijkertijd ziet hij parallellen met zijn vorige werkgebied. ‘De leden van Bouwend Nederland zijn verantwoordelijk voor de bouw en de aanleg van infra. De leden van RAI Vereniging bouwen met z’n allen aan een toekomstbestendige mobiliteit. Het is mijn taak om hen daarin optimaal te faciliteren, te ondersteunen en de juiste randvoorwaarden te creëren.’**

Fries Heinis (56) is getrouwd en heeft twee kinderen. Hij groeide op in Hilversum en verhuisde in de jaren tachtig naar Leiden waar hij Bestuurskunde heeft gestudeerd. Zijn voornameste overweging om de overstap naar RAI Vereniging te maken werd volgens hem vooral ingegeven door de wens zijn lerend vermogen te vergroten en zelfontplooiing. ‘Dat is zowel voor mijn eigen ontwikkeling goed, maar een organisatie heeft er zelf ook baat bij als er af en toe een frisse wind waait.’

## Uitgebreid CV

Uitdagingen zegt Heinis, overeenkomstig zijn adagium ‘we zien wel waar het schip strandt’ niet snel uit de weg te willen gaan. Dat is waarschijnlijk de reden dat hij inmiddels een redelijk uitgebreid C.V heeft opgebouwd. Zijn eerste baan begon als persoonlijk medewerker van Johan Remkes van de VVD-fractie. ‘Die was voor mij een belangrijke inspirator. Omdat ik uiteindelijk geen serieuze carrière in de politiek ambieerde, ben ik vervolgens bij de KNVB als beleidsadviseur Veiligheid en plaatsvervangend manager van de afdeling Wedstrijdzaken aan de slag gegaan. Daar hield ik mij voornamelijk bezig met voetbalvandalisme en stadionverboden. En ik trad voor de KNVB, vanwege mijn eerdere in de Haagse politiek opgedane ervaring, op als lobbyist.’

## Veiligheid en verenigingsmanagement

Na een uitstapje naar Euro 2000, waar Heinis verantwoordelijk was voor de veiligheid in de stadions, maakte hij de overstap naar VNO-NCW waar hij zich zes jaar inzette voor admini-

mijn functie als verenigingsdirecteur bij Bouwend Nederland die met 140 medewerkers de belangen behartigt van 4.600 leden, bestaande uit ondernemers.’

## *Je bent inmiddels een paar maanden actief bij RAI Vereniging. Wat zijn je ervaringen tot nu toe?*

Wat mij opvalt is dat er veel betrokkenheid en commitment bestaat bij zowel onze leden als bij de medewerkers van het secretariaat. Tijdens mijn ‘wittebroodsweken’ heb ik inmiddels kennis kunnen maken met een grote diversiteit aan bedrijven. Met als grootste gemene deler dat er overal sprake was van passie en liefde voor het ondernemerschap. Die passie voor ondernemerschap is voor mij aanstekelijk. Het inspireert mij namelijk om iedere dag opnieuw met extra energie aan het werk te gaan. Ik ben zelf weliswaar geen ondernemer, maar wel ondernemend. Los daarvan is mijn overtuiging dat leden iemand nodig hebben die enthousiast wordt van ondernemerschap. De gedrevenheid die ik bij onze achterban ervaar krijgt overigens een extra dimensie, omdat die drive niet stopt bij het eigen bedrijf. Ook de belangen van de sector als geheel worden niet uit het oog verloren. Dat is precies het moment dat RAI Vereniging als spreekbuis voor de branche in beeld komt. Dat RAI Vereniging in het mobiliteitsdomein een spilfunctie vervult blijkt duidelijke

**‘De leden hebben iemand nodig die enthousiast wordt van ondernemerschap’**

stratieve lastenverlichting en regeldruk. In 2006 trad hij, zoals hij het zelf formuleert in de spreekwoordelijke voetsporen van zijn vader. ‘Die werkte jarenlang op de handelsvaart als baggerman. Als directeur van de Vereniging van Waterbouwers kwam ik in zijn leefwereld terecht. Daar leerde ik de fijne kneepjes van verenigingsmanagement kennen. Die expertise vormde in 2014 een mooie springplank voor



A portrait of Fries Heinis, a middle-aged man with light brown hair, wearing a dark blue blazer over a light blue patterned shirt. He is smiling and looking slightly to the left. His hands are resting on a wooden railing in front of him. The background is a blurred blue wall.

Fries Heinis: 'RAI Vereniging moet een vanzelfsprekende sparring partner zijn voor alle stakeholders'



**'De zichtbaarheid van de sector als geheel vergroten is een van de prioriteiten'**

lijkt uit ons ledentevredenheidsonderzoek dat met een gemiddelde score van bijna een 8 een stijgende lijn laat zien. Het is mijn ambitie om die opgaande trend nog verder omhoog te krijgen. Het is onze taak om die trots van het ondernemerschap en het binnen de sector aanwezige innovatieve vermogen nog nadrukkelijker over het voetlicht te brengen. Er gebeuren echt enorm veel fantastische dingen bij onze achterban en die moeten vooral niet onderbelicht blijven.

***Van de bouw- en infrawereld naar de mobiliteitsbranche. Wat denk je met jouw kennis en achtergrond voor de mobiliteitssector te kunnen betekenen?***

Er is natuurlijk veel overlap. Het hele spectrum rondom infrastructuur en de mobiliteit die daarmee samenhangt zit ook bij Bouwend Nederland. Daarnaast zijn er tal van andere raakvlakken met de thema's die binnen RAI Vereniging prominent op de agenda staan. Denk aan veiligheid: nul incidenten in de bouwwereld versus nul verkeersdoden in de mobiliteitsbranche. Dan gaat het om zaken als (arbo)veiligheid, gecertificeerde helmen en het voorkomen dat makkelijk opvoerbare (bouw)machines de weg op komen. Beide sectoren hebben te maken met zero-emissiezones, CO<sub>2</sub>-/stikstofreductie

en verduurzaming van het voertuigpark en bouw materieel. Genoeg parallellen dus, waarbij ik mijn bij Bouwend Nederland opgedane expertise kan toepassen.

***Waar liggen de komende maanden jouw prioriteiten?***

De diversiteit en complexiteit van de sector brengt met zich mee dat het inwerken nog wel enige tijd vergt. Je kunt mij het best omschrijven als een hands-on directeur. Dit houdt in dat ik goed op de hoogte wil zijn van alle dossiers. Ik ken de mobiliteitsbranche zelf weliswaar niet heel goed, maar daar staat tegenover dat ik veel ervaring meebreng. Ik ken het spel, weet hoe het bestuur met het secretariaat, de stakeholders en de leden dient om te gaan. Veel stakeholders, zoals de BOVAG en TLN, zijn bij mij overigens goed bekend. Dat maakt mijn start wel eenvoudiger.

***Hoe zie je de samenwerking met algemeen voorzitter Frits van Bruggen? Is er een bepaalde taakverdeling als het gaat om het profileren van RAI Vereniging?***

De relatie tussen de algemeen voorzitter en mij als directeur is vanzelfsprekend cruciaal. Er moet een klik zijn. Onze werkgebieden zijn in principe duidelijk afgebakend. Het bureau-

management is mijn verantwoordelijkheid. Daar moeten een voorzitter en het bestuur zich niet mee hoeven te bemoeien. Als het gaat om optredens naar buiten toe, dan is Frits van Bruggen het boegbeeld. Maar de praktijk is weerbarstig, omdat RAI Vereniging op zoveel verschillende terreinen acteert en actief is richting de stakeholders, leden, de politiek, de media, etc. Dus zetten we, omdat Frits van Bruggen dat onmogelijk allemaal alleen kan doen, afhankelijk van het onderwerp, het 'beste paard van stal' in.

***Zijn er zaken die je nu al zou willen veranderen/verbeteren?***

De zichtbaarheid van de sector als geheel vergroten is een van de prioriteiten. Ik denk dat we als branche nog iets te bescheiden zijn. Niet voor niets luidt de geveugelde uitspraak in de communicatie: 'be good and tell it.' Investeren in relaties is en blijft ook een ongoing proces. Er zit nu een nieuw kabinet met een volstrekt andere samenstelling. Dat relatienetwerk moet opnieuw worden opgebouwd. Verder is RAI Vereniging een breed collectief dat niet uitsluitend steunt op één pijler: de auto. Dat wij alle vervoersmodaliteiten vertegenwoordigen is jammer genoeg lang niet altijd bij iedereen bekend. Dat moeten we breder uitdragen.

***Waar liggen jouw ambities als het gaat om de positionering van RAI Vereniging, de belangenbehartiging voor de leden en de contacten met stakeholders, de politiek en de media? Waar wil je met RAI Vereniging naar toe?***

We moeten nog meer, daar blijf ik op hameren, als dé spreekbuis en autoriteit van de mobiliteitssector worden gezien. Relevante ambtenaren raadplegen RAI Vereniging als specialist op het gebied van mobiliteitsonderwerpen. Dat moeten we vasthouden en uitbouwen. Sterker nog, RAI Vereniging moet een vanzelfsprekende sparring partner zijn voor alle stakeholders. Laten we niet vergeten dat we een club zijn die wekelijks groeit. Het draagvlak verbreedt voortdurend. Dit laat zien, en dat toont het ledentevredenheidsonderzoek eveneens aan, dat RAI Vereniging dingen doet, waarvan ondernemers die er nog niet bij horen zeggen: 'bij die club wil ik mij graag aansluiten.' ●



SWOV: Kiezen of delen om verkeersveiligheidsambities te realiseren

# Structureel verlagen verkeersslachtoffers vraagt om extra maatregelen

De SWOV heeft al in 2022 de opdracht gekregen om te onderzoeken wat er voor verlaging van verkeersslachtoffers, op basis van 'bewezen effectieve maatregelen', haalbaar is. Een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 lijkt, ook met aanvullende maatregelen, te ambitieus. Deze doelstelling lijkt in het meest gunstige scenario wel bereikbaar voor verkeersdoden, maar alleen in combinatie met maatregelen die de verkeersveiligheid voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers vergroten, zegt SWOV-directeur Martin Damen.

Voor de ernstig verkeersgewonden is volgens Damen nog wel een forse slachtofferreductie mogelijk maar een halvering ligt, ook in het meest gunstige scenario, buiten bereik. Hij legt uit dat de Tweede Kamer in 2021 op voorstel van oud-kamerlid Jaco Geurts heeft besloten voor 2030 een tussendoel te formuleren. De SWOV is gevraagd om te onderzoeken met welke bewezen effectieve maatregelen er nog verkeersveiligheidswinst valt te behalen. 'Dan gaat het om maatregelen waarvan we weten dat ze werken, maar die nog niet overal worden toegepast. Denk bijvoorbeeld aan het duurzaam veilig inrichten van 50/60 km/u wegen; fysiek gescheiden rijbanen bij 80 km/u wegen; handhaving; het dragen van een fietshelm en een limiet van 30 km/u – met bijpassende inrichting - op plekken waar fietsers niet worden gescheiden van het overige verkeer. Al deze aanvullende en nog niet geplande maatregelen zijn opgenomen in ons rapport 'Kiezen of delen'. Daarnaast is het cruciaal om te blijven investeren in voertuuginnovatie (incl. de fiets), ondersteunende rijhulpsystemen (ADAS), nieuwe vormen van politietoezicht en de interactie tussen voertuigen met weginfra.

**Martin Damen: 'Het wegnemen van obstakels op en langs de weg kan zomaar vele honderden fietsslachtoffers per jaar schelen'**

.....



***Een zorgelijke ontwikkeling betreft het risico dat fietsers en motorrijders in het verkeer lopen. De meeste slachtoffers in 2023 waren fietsers (39%), terwijl het aantal verkeersdoden per afgelegde kilometer het hoogst is onder motorrijders. Welke maatregelen zouden er moeten worden genomen om deze verkeersdeelnemers beter te beschermen?***

Het is cruciaal om fietsers zoveel mogelijk te scheiden van het gemotoriseerd verkeer, of om de snelheidslimiet te verlagen. Een recent verschijnsel hierbij is de zogeheten GOW30: gebiedsontsluitingswegen die nu nog een limiet van 50 km/u hebben, maar die daar niet veilig op kunnen worden ingericht. Wat we verder zien is dat oudere kwetsbare fietsers vaker slachtoffer zijn van eenzijdige ongevallen als gevolg van slechte bermen, paaltjes, obstakels, opstaande stoepranden, etc. Dat is echt een inrichtingsvraagstuk dat zomaar vele honderden slachtoffers per jaar kan schelen. Ook voor motorrijders helpt het enorm als de weginrichting optimaal is: motorvriendelijke geleiderails (met een onderplank) en geen glad wegdek en verdrijvingsvlakken. Andere veiligheidsbevorderende zaken zijn ABS op motoren, het dragen van beschermende kleding en het volgen van een voortgezette rijopleiding.

***Voor een groeiend aantal gemeenten zijn de meestal opgevoerde fatbikes, die voor bovengemiddeld veel ongevallen zorgen en waarop vooral jongeren van 12 tot 15 jaar zich op hoge snelheid voortbewegen, een doorn in het oog. Een minimale leeftijdsgrens invoeren voor deze voertuigcategorie of de fatbike als een speed-pedelec bestempelen (verzekeringplicht en helmdraagplicht) zou waarschijnlijk al veel leed voorkomen. Wat is jullie oordeel?***

Dat zijn zeker maatregelen die de verkeersveiligheid ten goede komen. Ik wil daar wel bij opmerken dat de zorgen over jongeren op opgevoerde fatbikes vooral zijn gebaseerd op een maatschappelijk gevoel. Officiële cijfers ontbreken namelijk en om de toekomst goed te kunnen voorspellen hebben we als wetenschappelijke organisatie nu eenmaal cijfers over het verleden nodig.



**'Alle bewezen effectieve aanvullende en nog niet geplande maatregelen zijn opgenomen in ons rapport 'Kiezen of delen'**



*RAI Vereniging pleit al langere tijd voor het invoeren van doelgroepstroken waarop uitsluitend gelijkwaardige verkeersdeelnemers, met voertuigen die een vergelijkbare snelheid hebben, toegang krijgen. Hoe kijkt de SWOV daar tegenaan?*

Voertuigen op basis van homogeniteit in snelheid en massa een eigen plek op de weg geven is iets waar de SWOV zeker een groot voorstander van is. In aanvulling hierop is het wel belangrijk om kruispunten, waar al die gescheiden voertuigcategorieën uiteindelijk weer bij elkaar komen, zo veilig mogelijk in te richten. Ons kruispuntenonderzoek moet daar een bijdrage aan leveren.

*Bij het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers wordt veel verwacht van Verkeersveiligheid en smart mobility systemen (ADAS). Het is evident dat die de verkeersveiligheid kunnen verbeteren, maar de verantwoordelijkheid voor het voorkomen van een ongeval ligt primair bij de bestuurder. Worden die smart mobility systemen zo langzamerhand niet overgewaardeerd met het*

**‘ADAS-systemen moeten zowel op elkaar als op de bestuurder worden afgestemd’**

*risico dat er bij de berijder compensatiegedrag optreedt en de aandacht van berijders verslapt.*

Ik zou daarbij onderscheid willen maken in systemen die ingrijpen en systemen die waarschuwen. Systemen die ingrijpen zijn over het algemeen effectiever dan systemen die alleen waarschuwen. Het effect van systemen die zowel ingrijpen als waarschuwen kan echter wel teniet worden gedaan als mensen die uitzetten. En die kans is/wordt groter als mensen ervaren dat het systeem foutief reageert en ze





**'Het wegnemen van obstakels in en langs de weg kan zomaar vele honderden fietsslachtoffers per jaar schelen'**

het dus niet meer vertrouwen. Dat is soms begrijpelijk omdat bepaalde ADAS-functionaliteiten met elkaar in conflict kunnen komen. Wanneer bijvoorbeeld het lane keeping systeem actief is, kan het lastiger zijn om uit te wijken. Terwijl dit wel gewenst kan zijn, bijvoorbeeld op het moment dat de auto abrupt gaat remmen voor een te dicht genaderde voorligger en de bestuurder ziet dat dit vervolgens tot een botsing met het achteropkomende voertuig kan leiden. Uitwijken is dan een betere optie, maar kan worden bemoeilijkt door het lane keeping systeem. Idealiter zouden de verschillende rijhulpsystemen zowel op elkaar als op de bestuurder moeten zijn afgestemd. Er is

echter wettelijk nog niet geregeld waar al die ADAS-systemen aan moeten voldoen en hoe die met elkaar – door middel van een human interface – moeten samenwerken. Eén ADAS-systeem iets laten doen is niet zo lastig, maar om meerdere systemen tegelijkertijd in samenwerking met de bestuurder optimaal veilig te laten functioneren is complex. Daar zijn uniforme Europese richtlijnen voor nodig.

***Zou er tijdens de rijopleidingen niet veel meer aandacht moeten komen voor de werking van ADAS-systemen in auto's?***

***Een groeiende groep berijders weet überhaupt niet hoe die systemen werken, schakelen ze***

***uit, schrikken van waarschuwingssignalen die de auto op enig moment geeft of weten niet wat die signalen betekenen.***

Het CBR is daar al volop mee bezig. Sinds dit jaar kan een examenkandidaat vooraf aangeven of hij/zij gebruik maakt van rijhulpsystemen. Het enige dat mag worden gebruikt is het systeem van automatisch inparkeren. Ik denk dat het verkeerd gebruik van ADAS-systemen die veel voorkomen zeker een onderdeel zou moeten gaan vormen van rijopleidingen. Wat op dit moment nog wel een probleem is, is dat niet in iedere auto ADAS-systemen aanwezig zijn. Moet je dan een examenkandidaat die les heeft gehad in een auto waarin die systemen ontbreken gaan ondervragen over ADAS?

***In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is een groot aantal maatregelen opgenomen waarmee de Rijksoverheid het aantal verkeersongevallen wil reduceren. Denk aan campagnes voor fietsverlichting, wegen en fietspaden veiliger maken voor fietsers, het verminderen van afleiding in het verkeer en het verplicht volgen van een cursus bij overtredingen. Is dat voldoende om binnen zes jaar het aantal verkeersdoden te verminderen van 684 naar ongeveer 350?***

Het SPV gaat uit van een risicogestuurde aanpak die is (momenteel) geënt op vijf 'Safety Performance Indicators'. Dan moet je denken aan veilige infra, veilige voertuigen, veilige verkeersdeelnemers, veilige snelheid en hoogwaardige traumazorg. De overheid heeft hiervoor 500 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een periode van tien jaar. Dit budget, waarvan de helft inmiddels is uitgegeven, is bestemd voor gemeenten en provincies. Die kunnen vervolgens kiezen uit een menu van bewezen effectieve maatregelen. Het is een prima programma dat goed werkt en waarvan het geld maatschappelijk goed wordt besteed. Maar 500 miljoen euro voor een tijdsbestek van tien jaar is helaas volstrekt onvoldoende om in 2030 het aantal verkeersslachtoffers te kunnen halveren tot 300 à 350. Daar zou eerder een budget van enkele miljarden euro's voor nodig zijn. ●

Stichting CASTODIAN:

# Wereldwijd 30 procent minder gemotoriseerde tweewielerslachtoffers als missie

**Elk jaar overlijden wereldwijd zo'n 400.000 motor-, brommerrijders en fietsers in het verkeer. Deze kwetsbare groep vertegenwoordigt bijna een derde (28%) van alle slachtoffers van verkeersongelukken met een dodelijke afloop. Dat moet veranderen, vindt Bart Groothuijze, founding father van Stichting CASTODIAN.**

Dit wereldwijd unieke platform profileert zich als game-changer op het gebied van helmveiligheid en stelt zich ten doel om het aantal dodelijke slachtoffers onder (gemotoriseerde) tweewielrijders wereldwijd binnen tien jaar met 30 procent te reduceren.

Samen met Bart Balm, die verantwoordelijk is voor de marketing en zitting heeft in de Raad van Advies, zet Groothuijze zich in voor "de veiligste helm, voor iedereen", door het promoten van de 7 criteria van helmveiligheid. 'Gezamenlijk hebben wij een plan ontwikkeld om onder andere helm- en voertuigfabrikanten en aanpalende industrie, ervan te overtuigen dat de helm een cruciale rol vervult in de reductie van het aantal verkeersslachtoffers en hen daarbij te betrekken. Actief samenwerken aan méér veiligheid moet resulteren in minder slachtoffers, terwijl dit tegelijkertijd een positieve impuls moet geven aan klantbehoud, omzet én imago van de betrokken partijen. Uiteraard met als secundair doel dat zij ons uiteindelijk ook gaan ondersteunen in onze missie'.

## Bewustwordingsproces

Balm voegt toe dat 'veiligheid niet te koop moet zijn.' 'Het gaat primair om het op gang brengen van een bewustwordingsproces op basis van overtuigingskracht. Vandaar dat de activiteiten van de Stichting zich toespitsen op het verspreiden van kennis en inzichten. Gratis! Tegelijkertijd is niets voor niets. Om dit te kunnen blijven doen, is het ook nodig om mobiliteit gerelateerde aanbieders van producten en diensten aan ons te binden.'



**Bart Groothuijze (r) en Bart Balm: 'Waar we naar toe willen is dat iedereen eens in de zoveel tijd vrijwillig zijn/haar helm, in combinatie met zijn/haar hoofd, laat controleren op basis van de zeven criteria van helmveiligheid.'**



Veel helm dragers, maar ook verkopers en helmfabrikanten weten volgens Groothuijze niet wat een helm veilig maakt. Althans niet voor de specifieke gebruikers. Met als gevolg dat veel mensen, veelal onbewust, een voor hen onveilige helm dragen. Volgens het WHO sterven jaarlijks 400.000 berijders van een (gemotoriseerde) tweewieler: dat is ruim 28 procent van het mondiaal aantal verkeersdoden. Overigens is dat percentage in Nederland nog veel hoger: in 2023 was 51 procent van de verkeersdoden een motor-, brommerrijder of fietser!

Uit data van de WHO blijkt ook dat méér dan driekwart van al die 400.000 doden sterft aan een hoofdverwonding. Ook in landen met een helmplicht, dus óók in Nederland!

### **Te groot of over de datum**

Uitgangspunt van Stichting CASTODIAN is dat mensen op vrijwillige basis en vanuit een intrinsieke motivatie een voor hun veilige helm gaan dragen. Groothuijze vindt het belangrijk om te vermelden dat er, óók in Nederland, helmen worden verkocht die überhaupt niet zijn goedgekeurd. 'Mensen kopen dus een helm die per definitie niet veilig is, vaak zonder bewust te zijn van de risico's daarvan.'

Verder komt het voor dat men helmen die wél zijn goedgekeurd onjuist gebruikt, of dat deze niet passen en met name te groot zijn. 'In de coronatijd werden er meer brom- en motorfietsen verkocht, waarvan ook veel meer online. Daar werd dan ook vaak een helm bij meegeleverd, dus zonder deze te kunnen passen. De kans dat die helm de gebruiker goed past is vanzelfsprekend gering. Dit geldt overigens ook voor de helmen die bij een huur-scooter worden meegeleverd. En dan te beseffen dat iemand die een gekeurde helm aanschaft die te ruim is, in feite een guillotine koopt. Sterker nog, je kunt de allerduurste helm kopen (ca. 4.000 euro), maar als die te groot is (en lekker zit!), is het weggegooid geld.'

Balm merkt op dat ook een goedgekeurde helm die pakweg 5 tot 8 jaar bij een distributeur of dealer op de plank lag te wachten op zijn nieuwe eigenaar, over de houdbaarheidsdatum is. 'De helm is dan feitelijk wel nieuw, maar de weekmakers in de binnenschaal van de helm zijn dan verdwenen en dus is het absorptievermogen nihil. Eenzelfde soort effect kan ook ontstaan wanneer motorrijders hun helm even op de tank leggen. Dat lijkt op zich onschuldig, maar het is levensgevaarlijk. Een tankdop heeft namelijk een ontluichtingsventiel waardoor ook benzeendampen ontsnappen. Die zijn zeer schadelijk voor de binnenschaal van de helm, die bij een crash de energie van de klap moet opvangen.'

### **7 criteria van helmveiligheid**

Om maximale veiligheid van de helm voor zijn gebruiker te garanderen heeft Stichting CASTODIAN op basis van onderzoek zeven criteria vastgesteld, die met elkaar bepalen hoe veilig een specifieke helm is voor zijn gebruiker; ongeacht merk, maat, type én toepassing! Zo is een

veilige helm gecertificeerd, heeft geen defecten of beschadigingen, sluit overall om het hoofd strak aan, is goed zichtbaar, is niet ouder dan 7 jaar, is schoon én hygiënisch en wordt ook gebruikt zoals bedoelt.

Groothuijze: 'Veel gebruikers, maar ook verkopers, overheden en agenten (die daar juist op zouden moeten toezien), kennen deze zeven criteria niet of zijn zich er niet van bewust. Om dat te veranderen onderhoudt onze Stichting wereldwijd intensieve contacten met overheden en belangengroepen. Naast het verzamelen en analyseren van data, delen we onze kennis ten behoeve van meer veiligheid voor motor- en brommerrijders en fietsers. Dat gebeurt onder andere door kennisverspreiding via events, zoals de TT Assen, lokale evenementen, Intertraffic en door een actieve benadering van alle mediakanalen die zich bezighouden met (gemotoriseerde) twee- en driewielers.'

### **Hoofd/helm check**

Hij geeft aan dat het SWOV heeft becijferd dat een verkeersdode de samenleving 7,2 miljoen euro kost en elke zwaargewonde 1,2 miljoen euro. 'In 2023 vielen 348 doden en ruim 2.500 zwaargewonden onder motor-, brommerrijders en fietsers in Nederland. Dan gaat het om een bedrag van 5,5 miljard euro! Als je dan beseft dat ruim 75 procent van

de dodelijke slachtoffers overlijdt aan een hoofdverwonding, terwijl een deel simpelweg voorkomen had kunnen worden door het dragen van een veilige helm, dan is dat denk ik de beste illustratie van de impact van ons werk. Binnen de 7 criteria voor helmveiligheid heeft Stichting CASTODIAN méér dan zestig relevante punten vastgesteld op basis waarvan de helm én het hoofd van de gebruiker kunnen worden

gecheckt voor optimale veiligheid. Groothuijze: 'Hieromheen ontwikkelen we nu een service, om helm dragers onafhankelijk te kunnen informeren en adviseren omtrent de staat van de veiligheid van hun helm. Waar we naar toe willen is dat iedereen eens in de zoveel tijd vrijwillig zijn helm, in combinatie met zijn hoofd, laat controleren op de veiligheid ervan.'

### **Hoofdletsels onderbelicht**

Beiden benadrukken nogmaals dat zij onder andere fabrikanten van helmen en (gemotoriseerde) tweewielers gaan benaderen om de Stichting in het bereiken van hun ambitieuze doelstelling te ondersteunen. 'Uiteraard juichen we alle andere ontwikkelingen die bijdragen aan de verkeersveiligheid, zoals innovatieve motorkleding, gordels en airbags op motoren, veiliger vangrails en slimmere voertuigen toe. Maar alle belanghebbenden moeten eveneens goed beseffen dat er aan het direct voorkomen van hoofdletsel vrijwel niets gebeurt, terwijl dat gelet op de data en de onderzoeken de voornaamste doodsoorzaak is.' Wij zijn werkelijk de enige partij in de hele wereld die zich druk maakt om helmveiligheid, besluit Groothuijze. 'Dat is eigenlijk onbegrijpelijk. Want: if you loose your head, you loose your life!' ●

**'Een gecertificeerde helm die te ruim is, is feitelijk een guillotine'**



'Veel mensen dragen zonder het te weten een onveilige helm'

---

# ADAS-Alliantie start actieplan om veilig gebruik rijhulpsystemen in auto's te vergroten

Onderzoek heeft aangetoond dat ADAS (Advanced Driver Assistant Systems) een substantiële bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid en doorstroming op de weg. Deze veiligheidswinst kan alleen worden verzilverd als gebruikers meer kennis hebben over het veilig gebruik van deze rijhulpsystemen. Om dat te bereiken heeft de ADAS-Alliantie een speciaal actieplan opgesteld.

De ADAS Alliantie richt zich via haar netwerk op de autobestuurders met als doel de kennis over rijhulpsystemen en bewustwording over veilig gebruik te vergroten, vertellen Ward Koopmans, voorzitter van de ADAS-Alliantie, en Auke van Wersch die namens het ministerie van IenW deel uitmaakt van het kernteam van de ADAS-Alliantie. 'Bij dit soort systemen moet je denken aan bijvoorbeeld het autonoom noodremstelsysteem en adaptive cruise control. Of aan systemen die ervoor zorgen dat je auto binnen de lijnen blijft. Het is dan belangrijk dat iedereen weet welke systemen er in hun voertuig aanwezig zijn én hoe ze daarmee moeten omgaan. De systemen kunnen zich bijvoorbeeld niet altijd aanpassen aan wegwerkzaamheden en bij hevige sneeuwval of regen kunnen ze de lijnen niet meer goed detecteren.'

## ADAS-convenant

Een belangrijke eerste stap om gezamenlijk het veilig gebruik van ADAS-rijhulpsystemen te stimuleren betrof de totstandkoming van het ADAS-convenant dat in december vorig jaar door het ministerie van IenW, ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, het Verbond van Verzekeraars, RDW en de Vereniging Nederlandse Leasemaatschappijen (VNA) werd ondertekend. Inmiddels is een belangrijk onderdeel van de Europese wetgeving voor voertuigen in werking getreden. Deze wetgeving, als gevolg van de algemene veiligheidsverordening of 'General Safety Regulation', schrijft voor dat er bij nieuw verkochte voertuigen vanaf juli 2024 verplicht een aantal rijhulpsystemen aanwezig zijn. Volgens de Monitor Smart Mobility van het ministerie van IenW zal het aantal auto's in het Nederlandse wagenpark met meerdere rijhulpsystemen de komende jaren fors toenemen. Des te belangrijker is het, zegt Koopmans, dat automobilisten deze systemen, die een aantoonbare bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming op de weg, op een veilige en verantwoorde manier gebruiken.

## Drie speerpunten

Van Wersch voegt hier aan toe dat uit onderzoek is gebleken dat nog altijd meer dan de helft van de automobilisten over onvoldoende kennis beschikt als het gaat over de werking en reikwijdte van rijhulpsystemen. 'Om dat kennisgebrek te verminderen heeft de ADAS-Alliantie een actieplan met drie speerpunten opgesteld: 1) Het vergroten van de kennis over de aanwezigheid van ADAS in het voertuig (bestuurders zijn steeds beter op de hoogte van welke systemen in hun voertuig aanwezig zijn); 2) Het vergroten van de kennis van en over rijhulpsystemen (bestuurders begrijpen de functionaliteit van de verschillende rijhulpsystemen in hun voertuig) en 3) Het vergroten van het veilig gebruik van ADAS (bestuurders maken op de juiste wijze gebruik van systemen).'

## ADAS Woordenboek

Daarnaast werkt het kernteam van de alliantie op dit moment aan een update van het 'ADAS Woordenboek', een geharmoniseerde namenlijst van de meest voorkomende rijhulpsystemen. Een actueel ADAS Woordenboek verschaft alle betrokken partijen duidelijkheid over de terminologie van rijhulpsystemen.

Het kernteam onderzoekt bovendien nut en noodzaak om de aanwezigheid van de diverse ADAS-systemen in Nederlandse voertuigen te gaan registreren. Door registratie kan in het onderzoek naar de relatie tussen verkeersveiligheid en het gebruik van ADAS inzicht worden verkregen ten behoeve van relevante verbeteringen.

In het eerste kwartaal van 2025 gaat de ADAS Alliantie een evenement organiseren waarvoor ADAS-stakeholders in heel Nederland worden uitgenodigd. Van Wersch: 'Dit evenement is bedoeld als kick-off van het werkplan en de acties die voortkomen uit het nieuwe convenant. We willen de kracht van het brede netwerk inzetten en hiervoor om samenwerking en inzet van alle partijen vragen.'





Ward Koopmans (r) en Auke van Wersch: 'Meer dan de helft van de automobilisten beschikt over onvoldoende kennis als het gaat over de werking en reikwijdte van rijhulpsystemen.'

---

Verder gaat het kernteam van de Alliantie de komende periode de banden aanhalen met (overige) organisaties die betrokken zijn bij ADAS, waaronder de partijen die ook betrokken waren bij het eerste convenant uit 2019.

***De ADAS-Alliantie is een Nederlands samenwerkingsverband. Bestaat een vergelijkbaar initiatief ook in andere Europese landen of is Nederland hier uniek in?***

Ook in andere Europese landen ontstaan samenwerkingsverbanden rondom het gebruik van rijhulpsystemen. Er bestaat echter nog geen constellatie waarin overheden en marktpartijen zijn vertegenwoordigd zoals dat nu in Nederland het geval is. Wel bestaan er internationale contacten om relevante informatie over het veilig gebruik van ADAS-systemen te delen, zoals de ontwikkeling van een ADAS Woordenboek om terminologie en naamgeving van systemen te harmoniseren.

***Is er iets te vertellen over de concrete veiligheidswinst die ADAS-systemen opleveren? Zijn er resultaten van veiligheidsonderzoeken?***

Door onderzoek van onder andere het Verbond van Verzekeraars weten we hoe de systemen die nu op de weg rijden bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dit onderzoek laat zien dat voertuigen met rijhulpsystemen de kans om betrokken te raken bij een ongeval verlagen. De twee systemen die het meest bijdragen aan de veiligheid op de weg zijn de zogeheten 'Lane Keep Assist' (LKA) en de 'Rear Collision Warning' (RCW), ook wel de 'achteropkomend-verkeerswaarschuwing' genoemd. Een systeem als Adaptive Cruise Control (ACC) toont een negatief verband. Voor het einde van het jaar publiceert SWOV een rapportage waarin zij de impact van geavanceerde rijhulpsystemen op verkeersveiligheid uiteenzetten. Zij doen dat door een overzicht te geven van kwantitatieve data over verschillen in ongevallencijfers tussen voertuigen mét en zonder rijhulpsystemen, grotendeels gebaseerd op daadwerkelijke ongevals cijfers.

***Welke ADAS-systemen zitten er op basis van Europese wetgeving nog in de pijplijn?***

Er komen steeds meer geavanceerde rijhulpsystemen op de markt die aanschuiven tegen de functionaliteit van autonome systemen. Het is echter belangrijk om het onderscheid te blijven maken tussen autonoom rijden en het rijden met geavanceerde rijhulpsystemen. Sommige bestuurders denken onterecht dat zij niet meer hoeven op te letten bij het gebruik van rijhulpsystemen, terwijl de bestuurder van het voertuig gewoon verantwoordelijk is. Op dit moment wordt er gewerkt aan regelgeving voor zo'n geavanceerd rijhulpsysteem genaamd DCAS (Driver

Controlled Assistance Systems). Dit zijn geavanceerde rijhulpsystemen waarbij de bestuurder nog steeds verantwoordelijk is, maar het voertuig bijvoorbeeld zelf, zonder dat de bestuurder dit initieert, handelingen verricht, zoals het wisselen van baan of het inhalen van een ander voertuig op de snelweg. Zo'n systeem is natuurlijk niet verplicht, maar het is wel belangrijk dat hier regelgeving voor is.

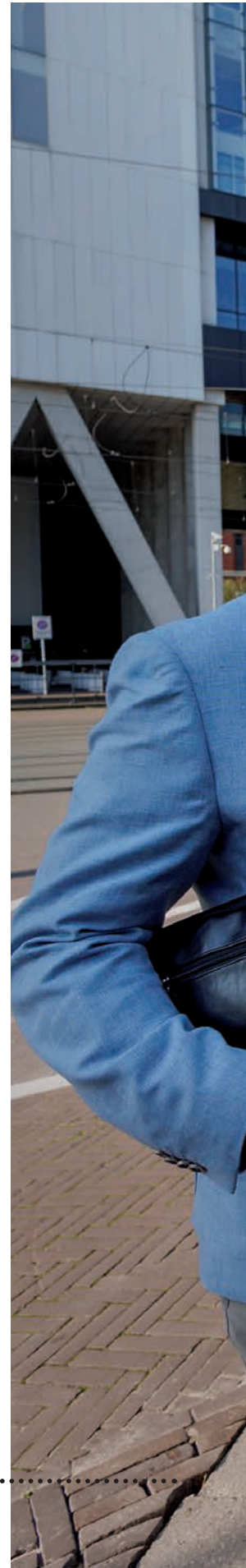
***Wordt er bij rij-examens voldoende aandacht besteed aan de werking en het gebruik van ADAS-systemen?***

Mocht je in 2024 gaan afrijden voor het autorijbewijs B, dan kun je tijdens de voorbereidings- en controlehandelingen van het praktijkexamen, naast vragen over de bandenspanning en het oliepeil, ook vragen verwachten over rijhulpsystemen. Te denken valt aan vragen over parkeersensoren, lane-assist en verkeersbordherkenning. Op die manier worden rij-examens stapsgewijs aangepast aan de nieuwe ontwikkelingen van auto's. Als we kijken naar de toekomst, dan zal er met de herziening van de rijbewijsrichtlijn mogelijk ook aandacht komen voor rijhulpsystemen in het theorie-examen.

***Leiden al die ADAS-systemen uiteindelijk niet tot een soort compensatiegedrag bij bestuurders waardoor zij teveel op deze functies gaan vertrouwen en hun alertheid in het verkeer afneemt?***

Daarom is ons werk zo belangrijk. De juiste kennis en dus verwachting van bestuurders is essentieel. Het is en blijven uiteraard hulpsystemen, die bedoeld zijn de bestuurder te helpen zich veiliger en waar mogelijk comfortabeler in het verkeer te begeven. Automobilisten blijven echter te allen tijde zelf verantwoordelijk voor het veilig besturen van een voertuig en voor veilig gedrag in het verkeer. Uiteraard staan technologische ontwikkelingen niet stil en werkt de auto-industrie hard aan de ontwikkeling van systemen die richting autonoom rijden gaan. Op dit moment is het nog niet mogelijk dat dit soort voertuigen, die daadwerkelijk (delen van de) rijtaak overnemen, op de Nederlandse wegen mogen rijden. Dit is niet alleen een technisch vraagstuk, maar houdt ook verband met adequate weginfrastructuur, heldere wet- en regelgeving en juridische aspecten (zoals aansprakelijkheid). Eén ding is duidelijk: voertuigen met rijhulpsystemen rijden op dit moment al wél op de weg, dus laten we vol inzetten op het benutten van de potentie om het verkeer veiliger te maken. ●

***'Het gebruik van rijhulpsystemen moet de verkeersveiligheid verbeteren en mag nooit grotere onveiligheid creëren.'***





## DAF treedt toe tot internationaal platform voor reserveren laadpalen

Om de inzetbaarheid van elektrische vrachtwagens te verhogen, met name voor het vervoer over lange afstanden, heeft DAF Trucks zich aangesloten bij het consortium HDV Booking. Dit conglomeraat werkt aan een platform voor het reserveren van publieke laadpalen voor vrachtwagens in Europa.

HDV Booking is een nieuw consortium, waarvan onder meer ook aanbieders van laadfaciliteiten, kaartlees-systemen, transporteurs en softwareontwikkelaars deel uitmaken. Het werkt aan een platform voor transporteurs om beschikbare laadpalen te vinden en te reserveren. Hierdoor kan voor elektrische voertuigen de meest efficiënte planning en route bepaald worden. Door het laden goed te plannen, worden wachttijden beperkt en zijn langere, zelfs internationale routes mogelijk. HDV Booking streeft ernaar om in de loop van 2026 in heel Europa operationeel zijn.

Voor een goed functionerend en effectief boekingsysteem moeten elektrische voertuigen, laadpalen en planningssoftware volgens Bart Bosmans, directeur Marketing & Sales en lid van de Board of Management van DAF Trucks, met elkaar verbonden zijn. 'Door verder rekening te houden met onder andere files en rij- en rusttijden van de chauffeur is het mogelijk de publieke oplaadinfrastructuur en elektrische vrachtwagens optimaal in te zetten.'

Met de XD en XF Electric beschikt DAF volgens hem over perfecte



Het reserveren van beschikbare laadpalen kan de actieradius van elektrische trucks fors vergroten.

trucks die ook voor lange afstanden tot en met 500 km geschikt zijn. Dit kan verder worden vergroot tot 1.000 kilometer per dag door de batterijpakketten, bijvoorbeeld tijdens de pauze van de chauffeur, bij te laden. ●

## Simon Loos verdubbelt elektrische vloot

Met de ingebruikname van 75 Mercedes-Benz eActros trucks heeft Simon Loos het elektrische wagenpark meer dan verdubbeld tot 135 voertuigen. '

Deze zomer startte Simon Loos, als eerste bedrijf buiten Duitsland, met het testen van de eActros 600. Hiervoor zijn drie beroepschauffeurs speciaal opgeleid door testingenieurs van Daimler Truck AG. Deze testtrekker heeft

in een paar maanden tijd 25.000 kilometer gereden tussen leveranciers en de regionale en landelijke distributiecentra van Albert Heijn.

Wim Roks, wagenparkbeheerder bij Simon Loos, zegt enthousiast te zijn over de komst

van de trucks. 'De eActros 600 is een gamechanger. Waar we tot op heden elektrisch zo'n 250 tot 300 kilometer veilig in konden plannen per rit, gaan we met deze trucks de 500 kilometer aantikken. Daarmee is voor onze operatie de ritafstand geen planrestrictie meer en maken we een enorme sprong voor-

waarts met het integreren van elektrisch vervoer.' Naast de standaard CCS-laadaansluiting, waarmee de truck kan worden opgeladen met maximaal 400 kW, worden de trucks ook geleverd met een voorbereiding voor MCS-laden (MegaWatt Charging System; megawatt laden). Zodra de MCS-technologie beschikbaar en gestandaardiseerd is voor alle fabrikanten, wordt het mogelijk om met 1.000 kW op te laden. Hierdoor kan de truck in minder dan een half uur van 20 naar 80 procent worden opgeladen. Verder krijgen de trucks een zogeheten e-PTO om de koelmachine op de trailer elektrisch te laten koelen. Dit alles maakt de eActros 600 een meer dan volwaardig alternatief voor de dieseltruck. ●



Met een actieradius tot 500 kilometer is er qua ritafstand voor Simon Loos geen planrestrictie meer.

## 75 procent recyclebare auto

**Phoenix is de nieuwste en zeer duurzame elektrische auto die studenten van de TU Eindhoven hebben ontwikkeld. Door slimme assemblage en het gebruik van zogeheten monomateriaalstructuren kan het voertuig voor maar liefst 75 procent worden hergebruikt. Bij bestaande auto's in Europa ligt het recyclingpercentage een stuk lager, namelijk op 21 procent.**

Studententeam TU/ecomotive hoopt met Phoenix autofabrikanten te inspireren, nu nieuwe wetgeving vanuit Brussel in aantocht is. Het team heeft met Phoenix als doel om een zo hoog mogelijk recyclingpercentage, waarbij materialen kunnen worden herwonnen en in oorspronkelijke staat hergebruikt worden in nieuwe producten van dezelfde aard. Het geheim zit hem voornamelijk in de monomateriaalstructuren, waarbij een minimale variëteit aan materialen is gebruikt, en de slimme bevestigingsmethodes waarbij de materialen niet



permanent met elkaar verbonden worden. Hierdoor gaat de kwaliteit van de materialen minder snel achteruit na hergebruik en is de recyclingefficiëntie verhoogd. Met Phoenix speelt TU/ecomotive ook in op veranderende regelgeving vanuit Brussel. Een nieuwe verordening van de Europese Commissie moet er namelijk voor zorgen dat de circulariteit in de auto-industrie bij het ontwerp en productie verbetert, en schrijft voor dat voertuigen voor een vastgesteld percentage van 25 procent uit gerecycled plastic moeten bestaan. ●

**Studententeam TU/ecomotive hoopt met de voor 75% recyclebare Phoenix autofabrikanten te inspireren, nu nieuwe wetgeving vanuit Brussel in aantocht is.**

## Mega Citea order voor VDL Bus & Coach

**Arriva heeft maar liefst 157 nieuwe elektrische bussen besteld bij VDL Bus & Coach. De bussen zijn bestemd voor de nieuwe concessie West-Brabant, die start per 6 juli 2025.**

VDL Bus & Coach start vanaf de eerste helft van 2025 met het leveren van 58 nieuwe generatie Citea's van het type LE-122 en 99 bussen van het type LE-135 aan Arriva. Deze voer-

tuigen worden ingezet voor het openbaar vervoer in West-Brabant. Eerder bestelde Arriva al, samen met provincie Noord-Brabant, voor Oost-Brabant 64 nieuwe generatie Citea's in verschillende uitvoeringen.

Alle Citea bussen zijn voorzien van een zowel links als rechts geplaatste CCS Combo 2-laadaansluiting voor optimale laadflexibiliteit op depotlocaties. Daarnaast zijn de voertuigen uitgerust met cameramonitoringsystemen in plaats van conventionele spiegels. Verder zijn de bussen volledig emissievrij en

uitgerust met een innovatief klimaatsysteem. De ergonomische chauffeursomgeving is in iedere bus ingericht om de chauffeur maximaal te ondersteunen, waarbij de chauffeurscabine is voorzien van een elektrisch verstelbare, geklimatiseerde chauffeursstoel met geheugenfunctie.

Naast het rijke uitrustingsniveau is veiligheid een centraal thema in de verdere uitvoering. Zo krijgen alle bussen een elektrische rolstoeloprijplaat, Isofix en een AED. De voertuigen beschikken over diverse veiligheids- en ADAS-systemen, zoals cruise control (inclusief snelheidsbegrenzer), een bandenspanningscontrolesysteem, cameraspiegels (inclusief dodehoek-camera), licht- en regensensor, dodehoek-waarschuwing, verkeersbord- en snelheidsherkenning en een achteruitrijcamera. ●



**De volledig emissievrije Citea bussen zijn rijk uitgerust met tal van ADAS-rijhulpsystemen.**

Total Safety Solutions:

# Voertuigveiligheid als handelsmerk

Vanuit de overtuiging dat er op het gebied van voertuigveiligheid nog veel winst valt te behalen is Ralf Adams, samen met Jan Wijnans in 2019 Total Safety Solutions (TSS) gestart. De onderneming heeft zich ten doel gesteld het aanbod van slimme en innovatieve veiligheidsproducten naar een hoger niveau te tillen.



**Ralf Adams: 'Onze garageplug biedt automotieve bedrijven tal van veiligheidsvoordelen'**

Een goed voorbeeld is de 'emergency plug' die voorkomt dat volledig elektrische of hybride auto's in noodsituaties onvoorspelbaar gedrag vertonen. Voor deze noodstopplug, in eerste instantie ontwikkeld voor de brandweer en hulpverleners, ontving het bedrijf dit jaar zelfs de Automotive Innovation Award (AIA).

## Garageplug

We zagen al snel goede toepassingsmogelijkheden met deze emergency plug voor de automotieve sector, zegt Adams. 'Voor garagebedrijven is het immers van groot belang dat hun monteurs veilig aan elektrische voertuigen kunnen werken. Dit heeft inmiddels geleid tot een doorontwikkelde versie van deze plug die afgelopen september op de Automechanica in Frankfurt is gepresenteerd. Voor deze innova-

tie hebben wij, nog vóór de marktintroductie, de internationale IF Design Award ontvangen.'

## Veiligheidsvoordelen

Deze 'garageplug' biedt automotieve bedrijven tal van veiligheidsvoordelen. Zo is het systeem dankzij een wisselbare kop universeel toepasbaar. Een digitaal schermje geeft aan of er een juiste verbinding met het voertuig is. De plug is bovendien met een code te vergrendelen, waardoor een andere monteur deze er niet onverhoopt uit kan halen. Gebeurt dit wel dan gaat er een alarm af. Verder is het mogelijk om via een app de laadcommunicatie te testen (zowel AC als DC), storingscodes en de laadstatus van de accu uit te lezen en te zien of het voertuig überhaupt gereed is om te laden. Ten slotte monitort de plug zodra die is geplaatst voortdurend met licht en geluid of het veilig is om aan de auto te werken (zonder weg te kunnen rijden).

## Stingray One

Total Safety Solutions (TSS) werkt ondertussen hard aan nieuwe veiligheidsproducten. In samenwerking met AVL, de grootste automotieve toeleverancier van testsystemen, is onlangs de Stingray One geïntroduceerd. Dit systeem is speciaal bedoeld voor eerstehulpverleners (brandweer) die hiermee een batterij efficiënt en snel kunnen afkoelen door bluswater direct in de batterij te injecteren.

## Marktkansen

Adams laat weten hoge verwachtingen te hebben van de garageplug. 'De emergency plug voor hulpverleners leveren wij al via 45 distri-

buteurs in 60 landen en het is de bedoeling om de garageplug eveneens wereldwijd, via een ander verkoopkanaal, te gaan leveren.' Met de voortschrijdende elektrificatie van het mondiale wagenpark en de zero emissie ambities bestaat er volgens hem een uiterst interessante markt voor de garageplug. De mededirecteur van Total Safety Solutions vindt het te vroeg om over aantallen te speculeren. 'Het zou zomaar kunnen gaan om 10.000 exemplaren per jaar of zelfs meer.'

## Toekomstperspectief

Als pleitbezorger voor nog betere voertuigveiligheidssystemen zou Adams graag zien dat het mogelijk wordt om de batterijtemperatuur op de laadaansluiting van de auto te monitoren. Dan kan er namelijk preventief worden ingegrepen wanneer de temperatuur van het accupakket onverhoopt te hoog oploopt bij een 'thermal runaway'. 'Onze garageplug is daarvoor nu al geschikt, maar de laadunit van auto's moet, om een signaal af te kunnen geven, daarvoor softwarematig wel worden aangepast. Als dat gebeurt maakt dit het werk voor garagisten, monteurs en hulpverleners aanzienlijk veiliger. Zij kunnen dan een voertuig tijdig naar een veilige omgeving verplaatsen. Daar hebben zowel verzekeringsmaatschappijen, de voertuigbranche zelf als de maatschappij al geheel veel baat bij. Wij zijn druk in gesprek met de automotieve sector en verzekeringsmaatschappijen om dit voor elkaar te krijgen.' ●



**'Als het mogelijk wordt om de batterijtemperatuur op de laadunit van de auto uit te lezen, biedt dat garagisten, monteurs en hulpverleners enorme veiligheidsvoordelen'.**

.....

## Elektrificatie Nederlandse wagenpark zet door

Van de 9,4 miljoen personenauto's die er begin 2024 in ons land stonden geregistreerd zijn inmiddels meer dan 1,3 miljoen exemplaren voorzien van een volledig elektrische of hybride aandrijving. Daarmee is bijna 14 procent van het wagenpark deels of geheel geëlektrificeerd. Dit aandeel is ruim een factor vier hoger dan vijf jaar geleden toen het aantal EV's en hybride auto's uitkwam op 323.898 eenheden (3,7%), zo blijkt uit de nieuwe editie Mobiliteit in Cijfers Auto's 2024 – 2025 van RAI Vereniging en BOVAG.

Volgens de uitgave telde Nederland vorig jaar 848.972 hybride auto's (+31%) en 462.307 volledig elektrische auto's (+36%).

Met name de laatste paar jaar heeft elektrisch rijden een groeispurt doorgemaakt. In 2023 werden 113.961 nieuwe volledig elektrische auto's aangeschaft, een plus van 56 procent vergeleken met het jaar daarvoor. Tegelijkertijd groeide de vraag naar hybride modellen met 22 procent tot 137.063 voertuigen. Met als resultaat dat ruim twee derde (68%) van alle nieuw geregistreerde auto's in meer of mindere mate elektrisch is. ●



Bron: Mobiliteit in Cijfers Auto's

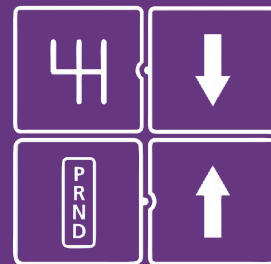
### Nederlands personenautopark naar brandstof (per 1 januari)

	2024	2019
<b>Totaal</b>	<b>9.413.69</b>	<b>8.787.283</b>
w.v.		
Benzine	7.197.651	6.995.515
Diesel	795.381	1.334.719
LPG	96.750	119.489
Hybride	848.972	278.832
Volledig elektrisch	462.307	45.066
CNG	8.00	10.241
Biobrandstof	3.893	3.341
Overige	735	80

## Automatisch schakelen wordt de norm

Nederlanders omarmen in steeds grotere getale de automatische transmissie, zo blijkt uit de jongste editie Mobiliteit in Cijfers Auto's, een gezamenlijke uitgave van RAI Vereniging en BOVAG. Dat is niet verwonderlijk, want de moderne automaat biedt immers veel gebruiksgemak, is comfortabeler en vaak zelfs zuiniger dan een handgeschakelde versnellingsbak. Bovendien functioneren de sterk in opkomst zijnde rijhulpsystemen (ADAS) vaak

beter in combinatie met een automaat; denk bijvoorbeeld aan adaptive cruise control. Vorig jaar was 70 procent van alle nieuw verkochte auto's voorzien van een automaat of Continu Variabele Transmissie (CVT). ●



Bron: Mobiliteit in Cijfers Auto's

### Verkoop personenauto's in Nederland naar transmissie

	2023	2022	2021
<b>Totaal</b>	<b>369.608</b>	<b>312.073</b>	<b>322.318</b>
w.v.			
Handgeschakeld	107.378	108.849	122.259
Automaat	235.693	178.042	167.543
CVT	23.114	22.176	20.644
Onbekend	3.414	3.006	2.872



## Truck- en trailermarkt rolt uit na extreme jaren

Na een investeringsgolf en uitgelopen leveringen is de voet in 2024 van het gas voor investeringen in nieuwe trucks en trailers, stelt ING in de sectorstudie Assetvisie Trucks en Trailers 2024 'Truck- en trailermarkt rolt uit na extreme jaren'. Met de terugval van transportvraag zitten veel transporteurs ruim in de capaciteit en maken zij volgens het rapport een pas op de plaats. Terwijl de instroom van dieselbakwagens met het oog op overgangsregels voor binnensteden de truckafzet in 2024 nog steunt, zakken traileraankopen al sterk terug. Normalisering van

nieuwprijzen, een aantrekkelijke transportmarkt en vervangingsvraag kunnen in de loop van 2025 bij een lagere rente voor nieuwe investeringen zorgen, maar door de uitgelopen leveringen is het langer wachten op herstel. ●



Bron: CBS, ING Research

### Nederland: ontwikkeling vrachtvolume in het wegtransport

2020	-1,0%
2021	4,0%
2022	1,0%
2023	-3,0%
2024	0,5%
2025	1,0%

## Ingezamelde autobatterijen verdubbeld

In 2023 is er in totaal 263.373 kg aan autobatterijen via ARN voor recycling aangeboden. Dat is ruim een verdubbeling vergeleken met het jaar ervoor. In totaal zijn 741 complete batterijpakketten ingezameld en voor recycling aangeboden (456 in 2022) en 5.535 modules die deel uitmaken van een batterijpakket (3.411 in 2022).

Van de vorig jaar via ARN ingezamelde lithium-ion batterijen is 193.302 kg (74%) bij batterijrecyclingbedrijven verwerkt. Een jaar eerder was dit 86.018 kg (77%). De overige 70.071 kg batterijen (26%) kwam in aan-

merking voor 'second use'-toepassingen in de vorm van bijvoorbeeld stationaire energieopslag. Met een gewogen gemiddelde over de beide routes is een nuttige toepassing van afgedankte aandrijfbatterijen uit elektrische auto's van 63,6 procent behaald. Dat is ruim boven de recyclingverplichting van 50 procent van het gewicht voor lithium-ion batterijen. ●



Bron: ARN

### Recyclingprestatie voor batterijen 63,6% in 2023

Aantal batterijen verwerkt	741
Aantal modules verwerkt	5.535
Aantal kg verwerkt	263.373
Aantal kg naar 2nd use	70.071
Aantal kg naar recycling	193.302
Aantal kg transportzeker	244.050
Aantal kg transportonzeker	19.323
Aantal EV-voertuigen geregistreerd als demontage	280
Aantal EV-ORAD batterijen door ARN verwerkt	26

# Doorgewinterde motorfanaat

Rob Soeters  
BMW R1300 GS

Als er iemand gemotoriseerde tweewielers een warm hart toedraagt dan is het wel Rob Soeters. Als zelfstandig mobiliteitsadviseur bezoekt hij al zijn klanten zoveel mogelijk op de motorfiets. Sinds kort doet hij dat met zijn nagelnieuwe BMW R1300 GS die thuis op de oprit alle aandacht opeist. 'Ik heb hem net bij de dealer opgehaald. Er staat nog amper 400 kilometer op de teller, zegt Soeters trots. Het is echt een sublieme machine om lange afstanden op af te leggen en de styling vind ik oogstrelend.' Hij vertelt al van jongs af aan te zijn besmet met het motorvirus. 'Als kind greep ik iedere gelegenheid aan om bij iemand achterop de motor te springen. Alle motorcatalogi uit de jaren tachtig stonden bij mij op de boekenplank te pronken. Toen ik voor mijn beginnende baan als mobiliteitsadviseur in Utrecht aan de slag ging aarzde ik geen seconde om van mijn aller-eerste maandsalaris motorrijles te gaan nemen. Kort daarna volgde de aanschaf van een Honda CB400 Four. Inmiddels rijd ik al meer dan twee decennia motor en heb er veel versleten. Vooral BMW's, waarvan een aantal boxer motoren, verschillende K 1200 GT en K 1600 GT exemplaren en sinds juli dit jaar dus deze R 1300 GS. Ik leg best veel kilometers af, zo'n 15.000 per jaar. Dan is het, hoewel ik een defensieve rijder ben, ook wel fijn om over een veilige machine te beschikken. Deze is wat betreft veiligheidsbevorderende rijkhulpsystemen 'fully loaded'. Werkelijk alles wat je kunt bedenken zit erop: ABS, adaptive cruise control, radar in de spiegels die een signaal afgeven wanneer iemand zich in de dode hoek bevindt tot en met een SOS-noodknop. Los van het plezier dat motorrijden sowieso biedt zorgt zijn verschijning op de motor bij klanten volgens Soeters eveneens voor vaak leuke inleidende gespreksstof. 'Motorrijden heeft gewoon veel voordelen. Je staat nooit in files, parkeerproblemen behoren tot het verleden en voor zakelijke rijders levert het nog wat extra fiscale voordelen op. En, niet onbelangrijk, zodra je naar huis rijdt krijg je direct al een beetje vakantiegevoel. ●



In deze rubriek laten we personen aan het woord die betrokken zijn bij of werkzaam in de mobiliteitswereld. Dit keer Theo Kruythof, Deputy Branch Manager Kawasaki Benelux.

**Wat is uw favoriete vervoermiddel?**

Dat is mijn Kawasaki Versys 1000SE motorfiets. Een ware globetrotter met de rijeigenschappen en het comfort van een sportieve toermotor. Het ideale vervoermiddel voor woon-werkverkeer en recreatief gebruik, zowel in Nederland als voor tochten in het buitenland.

**Wat vindt u van het mobiliteitsbeleid in Nederland?**

Daar moet naar mijn oordeel veel meer aandacht voor komen en een meer oplossingsgericht beleid. Alles loopt zo langzamerhand vast, omdat ons huidige wegennet helemaal niet is ingericht op 18 miljoen inwoners. Tel daarbij op dat het herstel van wegen, tunnels en bruggen een enorme mobiliteitsdruk zal veroorzaken en het fileleed is niet meer te overzien. Ondertussen is het openbaar vervoer voor veel reizigers te onbetrouwbaar geworden en zijn de parkeerproblemen in stedelijke gebieden, zowel qua ruimtebeslag als qua kosten, onacceptabel hoog. Stimuleer dus het gebruik van gemotoriseerde tweewielers zou ik zeggen, want die kunnen daar een prima oplossing voor bieden.

**Wat zou u als eerste veranderen als u het voor het zeggen had?**

Ik zou direct de maximumsnelheid op snelwegen terugbrengen naar 120km p/u om zo de doorstroming te verbeteren. Verder zou ik



**Theo Kruythof  
'Het wordt hoog tijd de rijbewijseisen in de EU gelijk te trekken'**

de motorrijbewijs categorieën A1 en A2 direct laten vervallen. In Nederland mag je op je 18e alleen op een lichte motorfiets van 125 cc rijden en vanaf 20 jaar krijgt iemand uitsluitend toegang tot een middelzware machine van 35 kw. Pas op 24-jarige leeftijd is het mogelijk om op een motorfiets te stappen met maximaal vermogen,

terwijl je met 18 jaar ook al in een Ferrari mag rijden met een vermogen van 750 kw (1.000 pk). Nederland heeft als enige land voor het meest zware rijbewijsregime gekozen. De meeste omringende landen kennen veel minder strenge eisen. Het wordt dus hoog tijd om die eisen in de EU gelijk te trekken.

**Vindt u dat het kabinet voldoende aandacht schenkt aan vervoersalternatieven, zoals de bus, de fiets of gemotoriseerde tweewielers?**

Neen, dat kan veel beter. Eigenlijk zie ik niets concreets gebeuren dat het gebruik van deze vervoermiddelen bevordert. Ik lees in de media uitsluitend negatieve zaken als het om mobiliteit gaat. Laat de overheid in ieder geval een begin maken met het versoepelen van de rijbewijsrichtlijn en zorgen voor meer parkeerplekken voor motoren.

**Zou u zelf bereid zijn tenminste 1 keer per week de auto voor het werk te laten staan?**

Absoluut. Ik pak als het even kan de motor. Dat zouden meer mensen moeten doen.

**Met welke politicus zou u wel eens van gedachten willen wisselen?**

Met premier Schoof. Die staat voor enorme uitdagingen om alle (mobiliteits)plannen en de uitvoering daarvan in goede banen te leiden. Van hem zou ik willen horen welke oplossingen het kabinet in petto heeft voor de door mij eerder aangekaarte problemen.

**Hoe ziet het Nederlandse verkeersbeeld er over tien jaar uit?**

Als er op korte termijn geen concrete actie wordt genomen nemen dan is Nederland tegen die tijd volledig dichtgeslibd en staan we straks de hele dag in de file. Op knelpunten beginnen de files steeds vroeger en duren ook in de middagspits langer. Dat is precies de reden waarom ik de motor pak. De overheid zou wat mij betreft gemotoriseerde tweewielers meer moeten faciliteren in plaats van alleen gedogen. ●

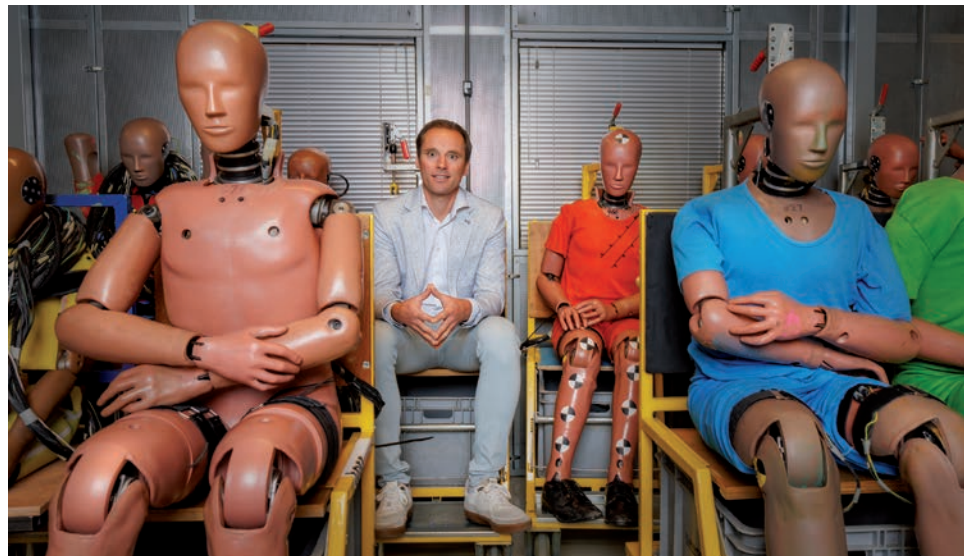
# Naar nul verkeersongevallen

RAI Automotive Industry NL heeft een drietal ambitieuze doelen gesteld voor de komende jaren: nul uitstoot, nul files en andere knelpunten en nul ongelukken. Om deze doelstellingen te bereiken zijn de activiteiten van de sectie ondergebracht in 5 programmalijnen: Smart Mobility, Green Mobility, Manufacturing and Materials en Human Capital. Nul verkeersslachtoffers, is de belangrijkste drijfveer binnen de pijler Smart Mobility, vertelt Bram Hendrix, programma manager Smart Mobility & Internationalisation van RAI Automotive Industry.

Hij legt uit dat er wereldwijd jaarlijks meer dan 1,3 miljoen mensen omkomen bij verkeersongevallen. 'Vooral bij jongeren is een verkeersongeval de belangrijkste doodsoorzaak. RAI Automotive Industry NL zet zich in om in samenwerking met Nederlandse bedrijven, kennisinstellingen en overheden de verschillende ontwikkelingen te ondersteunen om zo een veiliger, flexibeler en comfortabeler mobiliteitsnetwerk te creëren.'

## Smart mobility partijen

Lag de nadruk in het verleden op passieve veiligheidssystemen (airbags, autogordels, kruelzones, etc.), tegenwoordig ligt het accent vooral op actieve veiligheidssystemen (ADAS) die ervoor zorgen dat iemand überhaupt geen ongeval krijgt. De Automotive Campus in Helmond, waar een groot aantal toonaangevende spelers actief zijn, verenigt beide werelden. Een goed voorbeeld noemt Hendrix TASS International dat op uitgebreide schaal autogordels, crash en ADAS testen uitvoert voor voertuigcertificering. 'Autofabrikanten over de hele wereld laten hier complete voertuigen en trucks onderwerpen aan crashtests om die vervolgens te



**Bram Hendrix: 'De acceptatiegraad van ADAS-systemen moet omhoog door de kwaliteit van de systemen te verhogen, bijvoorbeeld door minimumeisen te stellen'**

voorzien van het stempel 'OK, approved'. Daarnaast bundelt RAI Automotive Industry NL tientallen partijen met smart mobility expertise.

## Impact ongevallen enorm

Zo participeren onder andere TomTom, NXP, Siemens, TNO, en V-tron, in het project Digitale Infrastructuur voor Toekomstbestendige Mobiliteit (DITM), waarin de partners onder de vlag van RAI Automotive Industry NL en Brainport Development werken aan de implementatie van de digitale infrastructuur voor geautomatiseerd vervoer.

## Minimale veiligheidseisen

Veel technologie ligt al op de plank om ongelukken te voorkomen, vervolgt hij. 'Alleen lukt het de BV Nederland en de rest van de wereld nog steeds niet om die technologie voldoende

aan de man te brengen. ADAS is tegenwoordig op heel veel auto's beschikbaar, maar vaak niet standaard en alleen tegen hoge prijzen toe te voegen. Er moet dus meer druk op komen om het volume omhoog te krijgen (eventueel via verplichting) en daarmee de prijs omlaag te brengen.' De prijs kan volgens Hendrix ook dalen door fiscale stimulering. Daarnaast zijn de systemen nog niet goed genoeg, waardoor consumenten ze irritant vinden en regelmatig uitzetten. 'De acceptatiegraad van ADAS-systemen moet omhoog door de kwaliteit ervan te verhogen, bijvoorbeeld door minimumeisen te stellen. 'Verder zouden alle stakeholders – de overheid en de branche – zich gezamenlijk moeten inzetten om de aanwezige kennis en de werking van ADAS-systemen bij de consument te vergroten. Daar valt nog veel winst te behalen.' ●

**'Binnen het DITM-project ontwikkelen we software en datastromen voor de ontwerp-, test- en operationele fasen van intelligente systemen die zowel menselijke bestuurders als zelfrijdende auto's ondersteunen bij het veilig uitvoeren van de rijtaak'**

Gwen van Vugt, Sr. Director Simcenter Autonomy bij Siemens Industry Software Netherlands B.V.

# J. Leonard Lang erepenning voor scheidend directeur Olaf de Bruijn

**Bij zijn afscheid als directeur van RAI Vereniging heeft Olaf de Bruijn uit handen van algemeen voorzitter Frits van Bruggen de J. Leonard Lang erepenning in goud ontvangen. Van Bruggen reikte de erepenning uit, in een toepasselijke omgeving, het Louwman Museum in Den Haag. Een groot aantal leden en relaties was bij deze feestelijke bijeenkomst aanwezig.**

Verschillende collega's en relaties spraken hun waardering uit voor de vele verdiensten die De Bruijn voor RAI Vereniging heeft gehad. Tot de belangrijkste wapenfeiten behoorden volgens Van Bruggen dat hij tijdens zijn directeurschap RAI Vereniging, dankzij een aantal fusies, groter heeft gemaakt en het aantal leden flink is toegenomen. 'In zijn periode als directeur heeft Olaf er bovendien voor gezorgd dat RAI Vereniging bij de viering van haar 125-jarig bestaan in 2019 het predicaat 'Koninklijk' heeft ontvangen. Verder heeft zijn nauwe samenwerking met RAI Amsterdam tot het Masterplan 2030 geleid, een duurzaamheidsplan met een ruimtelijke toekomstvisie.'

## Wederzijds respect

Paul Riemens, CEO van RAI Amsterdam, zei veel lof te hebben voor de samenwerking met De Bruijn. 'Ik heb met Olaf een relatie kunnen opbouwen die de voorwaarden heeft gecreëerd voor een stukje continuïteit van RAI Amsterdam. Een relatie die steeds beter is geworden en is gebaseerd op openheid, respect en wederzijds vertrouwen.'

## Dubbel gevoel

Oud-algemeen voorzitter Steven van Eijck liet weten dat het vertrek van De Bruijn hem een dubbel gevoel gaf. 'Je krijgt nu tijd om meer van je gezin te gaan genieten. Tegelijkertijd vraag ik mij af: hoe moet RAI Vereniging verder zonder jou?' Van Eijck karakteriseerde Olaf als 'integer, betrouwbaar en loyaal.' 'Samen hebben wij de basis gelegd voor de New Mobility Foundation en zijn wij erin geslaagd dat Nederland met de oprichting van de Mobiliteitsalliantie Nederland letterlijk in beweging blijft. Op persoonlijk vlak is het ons gelukt om de afgelopen 10 jaar dat wij hebben samengewerkt echt vrienden te worden.'

## Constructieve collega

BOVAG-directeur Peter Niesink omschreef De Bruijn als een 'constructieve collega' die het moreel kompas nooit uit het oog verloor. 'Er was altijd meer dat ons verbond dan ons verdeelde. We werden soms in Den Haag zelfs als een twee-eenheid gezien. Het is goed als twee organisaties elkaar zo kunnen versterken.'

## Essentiële gesprekspartner

Jan Hendrik Dronkers, secretaris-generaal bij het ministerie van IenW, noemde De Bruijn een 'essentiële gesprekspartner' voor IenW die altijd

een diplomaat bleef. 'Je hebt echt zaken op de kaart gezet. Denk aan autonoom rijden, Mobility as a Service (MaaS) en elektrische en schone mobiliteit. En je liet niet na om als iets niet goed ging een signaal af te geven, zoals het laadpaalalarm.' Volgens Dronkers heeft De Bruijn niet alleen de relatie met het ministerie goed onderhouden, maar tegelijkertijd de eigen organisatie bij de tijd gehouden. 'Je hebt het lef gehad onderwerpen te benoemen en inhoud te geven aan zaken die er op de lange termijn toe doen. Daardoor heb je bijgedragen aan het nieuwe mobiliteitsbeleid, waarbij je in ons land iedereen een bepaalde mobiliteit moet geven en gunnen. En dat is een gezamenlijke verantwoordelijkheid.'

## Ervaren opvolger

Olaf de Bruijn zei in zijn dankwoord bijzonder vereerd te zijn met de toekenning van de J. Leonard Lang erepenning en met tevredenheid terug te kijken op de 15 mooie jaren die achter hem liggen. Hij benadrukte dat RAI Vereniging met het aantreden van Fries Heinis als zijn opvolger een bekwame bestuurder heeft binnengehaald. 'Ik ben ervan overtuigd dat Fries met zijn enorme ervaring en expertise de positie die RAI Vereniging heeft opgebouwd verder zal versterken.' ●



**Olaf de Bruijn (r) ontvangt uit handen van algemeen voorzitter Frits van Bruggen de Leonard Lang erepenning in goud.**



# Veilig afrijden met rijhulpsystemen

**Komt een ervaren bestuurder bij de autodealer. Hij wil het allerlaatste model van zijn nog redelijk nieuwe auto, maar nu met de nieuwste rijhulpsystemen erop. Deze bestuurder is niet de eerste die te horen krijgt dat die ook al op zijn huidige auto zitten. Maar het wordt er vaak niet bij verteld, en dus wordt er niet mee gereden. Terwijl dit de verkeersveiligheid kan vergroten.**

En dus mag een beginnend bestuurder tijdens het praktijkexamen B afrijden met rijhulpsystemen. Onze examinator beoordeelt of de kandidaat voldoende afstand op zijn voorganger houdt en rijdt met de juiste snelheid. Of hij dit doet door 'ouderwets' gas te geven en te remmen, of via adaptive cruisecontrol (ACC), maakt voor de waardering van de rijvaardigheid geen verschil.

Onze examinatoren beoordelen of een beginnend bestuurder veilig de weg op kan. En met veilig bedoelen we veilig voor zichzelf, maar ook voor de overige verkeersdeelnemers. Leidraad voor de examinator is de rijprocedure, en die geeft ruimte voor het gebruik van rijhulpsystemen (alleen bij B en BE). We passen de rijprocedure aan aan technische ontwikkelingen, waar auto's veiliger van worden. De examinator beoordeelt niet de keuze voor het wel of niet gebruiken van rijhulpsystemen, maar het rijgedrag van de kandidaat. Belangrijk is ook dat de bestuurder gemakkelijk de rijtaak over kan nemen van de auto als dat nodig is. Daarbij houdt hij de verkeerssituatie en rijhulpsystemen voortdurend in de gaten. De bestuurder laat zich dus niet afleiden. Neem het systeem dat verkeersborden herkent en daarmee de bestuurder informeert over de maximaal toegestane snelheid. Dat kan informatief zijn. Maar het kan verkeerde informatie geven, bijvoorbeeld omdat er actuele wegwerkzaamheden zijn. De examinator verwacht dat een kandidaat de juiste snelheid rijdt. Wanneer de kandidaat op basis van verkeerde informatie van het systeem te hard rijdt, is het te hard rijden de fout, niet het foutief laten informeren.

Sinds dit jaar kan een examinator bij aanvang van een praktijkexamen ook vragen stellen over rijhulpsystemen. Te denken valt aan vragen over parkeersensoren, lane-assist en verkeersbordherkenning. Je kunt de vragen vergelijken met vragen zoals dat al sinds jaar en dag gebeurt met vragen over de banden en het oliepeil. Een kandidaat moet iets weten van het voertuig waarin hij rijdt. Op deze manier past het CBR het examen stapsgewijs aan de nieuwe ontwikkelingen van auto's aan.

Het is daarbij niet nodig dat iemand ook al rijdt in de allernieuwste auto waar alles op en aan zit. We ervaren een stijgende lijn in de kennis van kandidaten over rijhulpsystemen tijdens het praktijkexamen. Maar ook ervaren we relatief weinig gebruik van rijhulpsystemen tijdens het praktijkexamen. En dat terwijl ook op oudere auto's meer rijhulpsystemen zitten dan mensen soms beseffen. Bijna alle auto's hebben cruise control, parkeersensoren en navigatie. Ook dat zijn rijhulpsystemen, die ooit nieuw waren, maar nu standaard bij een auto horen. Kandidaten mogen rijhulpsystemen sinds 2016 al gebruiken tijdens het afrijden. Tijdens hun examen kunnen ze bijvoorbeeld bepalen of ze lane-assist aan- of uitzetten. Het is al jaren gebruikelijk dat een kandidaat als onderdeel van het examen de navigatie aanzet om bijvoorbeeld terug te rijden naar de examenlocatie.

Het al dan niet gebruiken van rijhulpsystemen stelt niet alleen eisen aan de kandidaat. Een examinator heeft ieder examen een ander voertuig met andere systemen. Het examen vindt immers plaats in het voertuig van de rijkschool. Aan de buitenkant van de auto's is niet te zien welke systemen aanwezig zijn. Daarom is hier aandacht voor in de bijscholing van onze examinatoren.

Soms mag het ook gewoon niet. Bijzondere verrichtingen als inparkeren moet de kandidaat nog steeds zelf beheersen. Daarom is het automatisch inparkeren uitgesloten van het praktijkexamen. Ondertussen verkent het CBR op welke manier het rijden met rijhulpsystemen de komende jaren verder kan worden toegepast bij het examen. Dat vraagt immers een andere manier van beoordelen, zowel van de kennis van de rijhulpsystemen als van het gebruik tijdens het examen. Met wellicht ooit zelfrijdende auto's. Voor die tijd weten in elk geval de jongere automobilisten steeds beter welke snufjes en rijhulpsystemen op hun auto zitten. Dat scheelt een ritje naar de dealer. ●

**Alexander Pechtold,**  
directeur CBR





Sophie Hermans,  
minister van Klimaat en  
Groene Groei

**‘Op langere termijn kan slim netgebruik de kosten van netverzwaring beperken. Met slim netgebruik wordt namelijk de piek verminderd, waardoor netverzwaring in mindere mate nodig is.’**

#### **Beloon slim netgebruik**

Een goed evenwicht tussen slim netgebruik en netverzwaring is in het algemeen belang, omdat daarmee de energierekening zo laag mogelijk blijft. Het Landelijk Actieprogramma Netcongestie (LAN) richt zich daarom onder meer op het bevorderen van slim netgebruik.

Als consumenten het stroomnet slim gebruiken en het op piekmomenten ontlasten, moeten zij daar in de toekomst voor beloond worden, stelt minister Sophie Hermans van Klimaat en Groene Groei.

BRON: SOLARMAGAZINE.NL

#### **Zwabberbeleid kabinet**

Het ministerie van Financiën wil op korte termijn de belastingkorting voor elektrische auto's inperken. Daarmee probeert minister van Financiën Eelco Heinen een tegenvaller van 1,5 miljard euro te compenseren. Die tegenvaller komt voort uit een misrekening bij de belastingkorting die nu voor elektrische auto's geldt. 'Het is heel onhandig als de politiek elektrische rijders een boete gaat geven', vindt Olof van der Gaag, voorzitter van de Nederlandse Vereniging Duurzame Energie.

BRON: BNR

#### **Helmplicht geen optie**

Minister Barry Madlener van IenW moedigt Nederlanders aan om een fietshelm te dragen. Komend jaar komt hij met een campagne met als doel dat een kwart van de Nederlanders binnen tien jaar fietst met een helm op. Maar een helmplicht voor fietsers is voor de minister geen optie, zegt hij: 'Vrijwilligheid staat voorop. Mensen moeten zich niet betutteld voelen.'

Bron: Mobiliteit.nl

#### **Netbewust thuisladen**

Netbeheerders Enexis en Liander zijn samen met laadaanbieders ANWB, Vattenfall en Eneco eMobility een pilot gestart voor het 'netbewust thuisladen' van elektrische auto's. Met deze proef worden consumenten gestimuleerd om hun laadgedrag af te stemmen op de beschikbare capaciteit van het stroomnet. Door het opladen buiten piekuren te verplaatsen, wordt het lokale stroomnet efficiënter benut en kunnen consumenten kosten besparen.

Bron: Fleet&Mobility

#### **Koester vrijheid autorijden**

Minister Barry Madlener van Infrastructuur en Waterstaat wil de vrijheid die de auto veel mensen biedt graag koesteren. In een uitgebreid interview vertelt hij over zijn plannen voor de automobilist, de gigantische onderhoudsopgave, de terugkeer van 130 overdag en nog veel meer. Madlener is nu een paar maanden minister, maar hij moet nog wel wennen om door een chauffeur rondgereden te worden in zijn dienstauto: 'Ik rij veel liever zelf.' Hij stoort zich aan mensen die vinden dat we minder moeten rijden. 'De vrijheid die het biedt, die wil ik écht koesteren. Dat vind ik heel belangrijk.'

Bron: BNR

Alle data zijn onder voorbehoud. Voor een actuele update van de bijeenkomsten check de website van RAI Vereniging: [www.raivereniging.nl](http://www.raivereniging.nl)

## 2024

### AUTOMEETIVE

12 december

Inspirerend mobiliteitsevent.  
Automotive Campus, Helmond

## 2025

### AUTOMOTIVE MASTERMINDS

5 mei

Evenement waar C-level besluitvormers, technologische visionairs, inkoop professionals, en verkoop-

accountmanagers bijeenkomen om te discussiëren over het motto: "De mobiliteit van morgen: Transformatie door software, samenwerkingen en toekomstige innovaties".

Berlijn en online

### REINIGINGSDEMODAGEN

(RDD)

14 mei

De RDD is een initiatief van de leden in de reinigingsbranche van RAI Vereniging. Vertegenwoordigers van gemeentelijke reinigingsdiensten, provincies, waterschappen, afvalverwerkers en aanverwante bedrijven kunnen hier de laatste technologieën, noviteiten, trends, ontwikkelingen en producten zien, ervaren en met elkaar netwerken.  
Flevonice, Biddinghuizen



## Mobility Shift 2024

Hoe gaat de toekomst van mobiliteit er uit zien? Op 13 november organiseerde RAI Vereniging de Mobility Shift in RAI Amsterdam. Verschillende gastsprekers schetsten tijdens dit event op inspirerende en prikkelende wijze een perspectief van wat er met de inzet van technische innovaties en met behulp van een andere mindset allemaal mogelijk is op het gebied van mobiliteit. Centraal stond het mobiliteitsperspectief 2023 – 2030, waarbij de volgende onderwerpen aan bod komen: De transitie naar andere, meer duurzame vormen van energie; een verdere groei van de 'connected vehicles'; een voortgaande verschuiving van het belang van het bezit van een voertuig naar het gebruik ervan; de wijze waarop de infrastructuur van binnensteden verandert om zo meer tegemoet te komen aan de huidige behoeften en wensen van de samenleving en de gevolgen die nieuwe toetreders tot de mobiliteitssector hebben op de bestaande marktstructuren.