



# Verkeersveiligheidsonderwerpen



## Inleiding

Het aantal verkeersslachtoffers wil maar niet dalen en dat is tragisch. Mensen komen niet meer thuis en dit veroorzaakt immens verdriet bij de achterblijvers. Slachtoffers moeten -soms zelfs voor de rest van hun leven- leven met beperkingen. Hun vrijheid wordt aangetast, ze worden afhankelijk, raken hun baan kwijt. Elk slachtoffer is er één teveel. Dat moet veranderen.

## Standpunt RAI Vereniging

De leden van RAI Vereniging importeren en/of produceren voertuigen zoals auto's, fietsen en motoren. Verkeersveiligheid is -naast duurzaamheid en smart mobility één van de drie sectie-overstijgende speerpunten van RAI Vereniging. We starten deze maand met een eigen Platform Verkeersveiligheid. Met dat platform willen we met alle informatie en expertise die wij inmiddels in huis hebben over voertuigen verbinding leggen met derden, om samen verder te werken aan terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

RAI Vereniging is één van de partners van de Verkeersveiligheidscoalitie en van het programma Veilig op weg (dodehoekeducatie op school), we dragen inhoudelijk bij aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van IenW, en we beheren een keurmerk Fietsverlichting. En dat zijn slechts enkele voorbeelden. In dit position paper een overzicht van een groot aantal onderwerpen waarmee RAI Vereniging zich bezighoudt. Wij gaan graag het gesprek met u aan.

## Algemeen

### Ongevallenregistratie

Een belangrijke randvoorwaarde voor effectief verkeersveiligheidsbeleid is een goede ongevallenregistratie. Alleen met inzicht in oorzaken van ongevallen weten we immers wat er gebeuren moet om deze in de toekomst te voorkomen. Gebruik van big data uit bijvoorbeeld navigatiesystemen en smartphones kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren.

### Maximumsnelheid

Mobiliteit ziet RAI Vereniging als een vorm van individuele vrijheid, maar wél een vrijheid die is gekoppeld aan zware verantwoordelijkheden. Eén van die verantwoordelijkheden is het respecteren van de maximumsnelheid én verantwoord rijgedrag. Moderne voertuigen bevatten steeds meer technieken om de bestuurder te helpen bij het aanhouden van een bepaalde snelheid, zoals (adaptive) cruise control -vooral op de snelweg handig- en ISA (snelheidsbegrenzer), die vooral in de binnenstad de automobilist van dienst kan zijn. Stevige sancties bij overtreding van de maximumsnelheid juicht RAI Vereniging toe, maar dan moet ook de pakkans voldoende zijn, anders is het al snel een wassen neus. Daarbij kan de inzet van techniek de druk op de handhavingscapaciteit verlichten.

Maar vanwege de signaalfunctie die ervan uitgaat ziet RAI Vereniging staandehouding bij ernstige overtredingen als effectief middel om werkelijke gedragsverandering te realiseren. RAI Vereniging staat neutraal tegenover het verlagen van de maximumsnelheid in de binnenstad, bijvoorbeeld het veelgenoemde van 50 naar 30 km per uur. Als dit wordt doorgevoerd moet de weginrichting ook uitnodigen tot langzamer rijden, en is strikte handhaving nodig. Anders levert de 30 km zone alleen schijnveiligheid en mogelijk zelfs een groter risico.

### Kentekenplicht voor landbouwvoertuigen

RAI Vereniging wil zo snel mogelijk een kentekenplicht ingevoerd zien vanwege de verkeersveiligheid/problemen bij de handhaving door de anonimiteit van deze grote -en in potentie gevaarlijke- voertuigen, al was het maar vanwege de preventieve werking die ervan uitgaat.

Landbouwvoertuigen rijden regelmatig op de openbare weg, ze worden vaak ook gebruikt voor andere activiteiten dan landbouw, zoals gebruik als kiepauto en andere transporttaken. Jaarlijks vallen er gemiddeld 16 dodelijke slachtoffers bij ongevallen met landbouwvoertuigen. Bovendien is sprake van oneigenlijke concurrentie ten opzichte van vrachtwagens. SWOV heeft een factsheet opgesteld over de verkeersveiligheidsaspecten van landbouwverkeer. Hieruit is af te leiden dat kentekening vooral een effect zal hebben op de verkeersveiligheid door eenvoudigere handhaving van snelheid, voertuigeigenschappen en lading, door staandehouding en controle met behulp van roodlicht- en snelheidscamera's (Wet Mulder overtredingen).

NB: de speed pedelec moet een kentekenplaat hebben, de berijder van deze fiets moet een helm dragen én een rijbewijs op zak hebben. In vergelijking met de speed pedelec is een landbouwvoertuig voor zijn omgeving veel gevaarlijker en onachtzaam gebruik kan ernstigere slachtoffers veroorzaken. In die zin is het onbegrijpelijk hoe weinig eisen er worden gesteld aan zo'n voertuig. Wat RAI Vereniging betreft kan de kentekenplicht overigens (net als in het eerdere wetsvoorstel) beter gelden voor alle landbouwvoertuigen (tractoren, MMBS-en en aanhangwagens) in plaats van alleen de snellere tractoren. Uit een onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid uit 2010 bleek dat de breedte van het (land)bouwvoertuig in combinatie met vooral smalle wegen een belangrijke ongevalsoorzaak is, evenals het feit dat het zicht van de bestuurder vaak beperkt is. Kenmerken die los staan van de snelheid van het voertuig.

## GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS

### AMVB snorfiets op de rijbaan/'lokale scheiding fiets en snorfiets'

RAI Vereniging is tegen het verbannen van de snorfiets naar de rijbaan. Snorfietsen mogen maximaal 25 km per uur rijden, en het snelheidsverschil met het autoverkeer, - zelfs wanneer het zich aan de snelheid houdt- is al snel te groot. Een helm beschermt alleen effectief als het snelheidsverschil laag is en beschermt bovendien uitsluitend tegen hoofdletsel. Ongelukken met snorfietsers op het fietspad hebben bovendien een andere oorzaak dan drukte; het zijn dezelfde oorzaken als voor fietsers zoals te weinig overzicht bij kruisingen (diepteonderzoek SWOV), Fietsers storen zich op het fietspad bovendien vooral aan elkáár (onderzoek CROW-Fietsberaad). SWOV zegt: de snorfiets kan alleen veilig op de rijbaan rijden in 30 km zones. Het is echter officieel politiebeleid om niet te handhaven in 30 km zones die niet snelheidsontmoedigend zijn ingericht. Uit recent onderzoek van de Fietsersbond blijkt dat in 65% van de 30 km-zones te hard wordt gereden. De Fietsersbond pleit daarom voor aanpassing van de infrastructuur om handhaving te kunnen afdwingen.

De overwegend positieve ervaringen met bromfiets op de rijbaan zijn overigens niet zonder meer toe te passen op snorfietsen: het snelheidsverschil tussen auto en bromfiets is veel minder dan het verschil tussen auto en snorfiets. Op snorfietsen rijden trouwens veel meer oudere bestuurders dan velen denken; die ouderen kiezen soms juist voor de snorfiets vanwege de veiligheid van het fietspad.

### Helmplicht snorfiets

Een snorfiets mag maximaal 25 per uur rijden en met die snelheid heeft een helm slechts beperkte toegevoegde waarde en kan juist overmoedig en riskant rijgedrag uitlokken. Een helmplicht voor de snorfiets zet deur open naar een helmplicht voor alle voertuigen die maximaal 25 km per uur kunnen, inclusief de e-bike die veel potentie heeft voor woon-werkverkeer. Een helmplicht maakt het voertuig onaantrekkelijker en biedt in veel gevallen slechts schijnveiligheid.

### Veiligheid motorrijders

Terwijl het aantal geregistreerde motoren jaarlijks stijgt met vijf procent, is het aantal motorrijders dat in het verkeer omkomt de afgelopen tien jaar gedaald. Toch blijven motorrijders een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Bijna één op de tien verkeersdoden van het afgelopen jaar was een motorrijder.

Dit is de voortdurende zorg van de sectie Motoren van RAI Vereniging, de Europese koepel ACEM en motorfabrikanten. Fabrikanten werken voortdurend aan verbetering van de verkeersveiligheid en steeds vaker worden motoren voorzien van moderne veiligheidsvoorzieningen, ADAS (Advanced driver-assistance systems), die de motorrijder ondersteunen bij het rijden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan een antiblokkeerremstelsel, *adaptive cruise control*, elektronische remkrachtverdeling en *vehicle stability Assist*.

RAI Vereniging is deelnemer aan het Motorplatform. Het Motorplatform wordt gevormd door vertegenwoordigers van de overheid, belangenorganisaties en verkeersveiligheidsorganisaties en is erop gericht het aantal motorongevallen drastisch te laten verminderen. Dit samenwerkingsverband heeft samen met lenW een actieplan ontwikkeld voor het bevorderen van de verkeersveiligheid van motorrijders. Dat actieplan wordt deels al uitgevoerd. Zo zijn op basis van dit plan motorvriendelijke vangrails geplaatst in de gevaarlijkste bochten op het hoofdwegennet. lenW werkt in overleg met het Motorplatform steeds verder aan het veiliger maken hoofdwegennet en de infrastructuur. Het actieplan bevat verder maatregelen zoals het dragen van opvallende kleding, een opvallende motor en voeren van goede verlichting. Het onderzoek van platformdeelnemer SWOV over het werkelijke gedrag van motorrijders in het verkeer in het kader van het onderzoek *naturalistic driving* is overigens een goede bron van informatie voor nieuwe veiligheidsmaatregelen.

Tot slot een primeur: In april lanceert het Motorplatform samen met het ministerie van lenW een campagne met de naam Motormentors, waarin ervaren motorrijders via social media hun ervaringen gaan delen, om vooral minder ervaren motorrijders te helpen gevaarlijke situaties eerder en beter te herkennen.

### Opvoeren snorfietsen en brommers

Door het opvoeren van scooters, die bij aflevering nog gewoon voldeden aan de wettelijke normen, kunnen overlast en gevaarlijke situaties ontstaan. Dat is niet alleen onwenselijk vanuit oogpunt van verkeersveiligheid, maar kan het imago van de scooter zoveel schaden dat het uiteindelijk nadelig uitpakt in wetgeving of zelfs verkoopcijfers.

De sectie Scooters van RAI Vereniging roept zijn leden dringend op om het opvoeren van brom- en snorfietzen expliciet af te raden en daaraan op geen enkele manier medewerking te verlenen. RAI Vereniging sluit daarmee aan bij de campagne '[Voer 'm terug](#)' van BOVAG

## FIETS

### Context en uitdaging

In Nederland fietsen wij steeds meer en blijven we fietsen op latere leeftijd. Dat de fiets een vervoermiddel is dat meer en meer in de belangstelling staat vanwege gezondheids- en milieubaten en vanwege de sociaal-recreatieve functie ervan, bewijst het groeiend aantal fietskilometers dat jaarlijks wordt afgelegd. De afstand dat men op de fiets aflegt groeit elk jaar nog. Sinds 2005 is het fietsgebruik met 12% toegenomen. Dit betekent ook dat het drukker wordt op de fietspaden.

Naast deze kansen ziet de fietser zich geconfronteerd met een uitdaging. Waar de verkeersongevallencijfers de laatste decennia dalende zijn, blijft de daling van de fietsongevallencijfers achter bij andere vervoerssoorten. Een zorgelijke ontwikkeling, die regelmatig als gevolg van de opkomst van de elektrische fiets wordt gezien. Echter, fietsen heeft zo veel maatschappelijke meerwaarde. Dankzij de elektrische fiets kunnen nog meer groepen reizigers hier van gebruik maken. We moeten ons met zijn allen inspannen om de geboden kansen te verzilveren.

Om de fietsveiligheid te verbeteren moeten we aandacht besteden aan het voertuig, het gedrag van de fietser en de infrastructuur. Als Nederlandse industrie werken we aan kwalitatief hoogwaardige fietsen. Voorbeeld is dat we succesvol gepleit hebben voor sterke frames voor e-bikes, speciale modellen fietsen voor ouderen met een verlaagde instap, een speciale helm die geschikt is voor de speed pedelec en een keurmerk voor fietsverlichting. Daarnaast zijn we bezig met innovaties zoals het onderzoeken van *warningsignalen* op het stuur als er een gevaarlijke situatie dreigt.

### Fietsverlichting

Goede fietsverlichting is essentieel voor de verkeersveiligheid. Dat begint natuurlijk bij gezien worden door andere verkeersdeelnemers. Maar als fietser ook zélf de weg en de omgeving kunnen zien is van groot belang. De Nederlandse verkeerswetgeving kent echter slechts minimale regelgeving voor fietsverlichting en ook van Europese normering is geen sprake. Zodra een fietser aan de voorzijde enige vorm van wit en aan de achterzijde rood licht voert, is dat voor de wet voldoende. Dat licht moet ononderbroken branden; het mag dus niet knipperen. Wel bestaat er een breedgedragen gevoel dat fietsverlichting in belangrijke mate bijdraagt aan de fietsveiligheid. Onderzoek, bijvoorbeeld van SWOV, laat zien dat weliswaar overdag de meeste slachtoffers vallen, maar dat als gecorrigeerd wordt voor de gefietste kilometers, de kans om een ongeluk te krijgen in het donker veel groter is.

Goede fietsverlichting is dus uiterst belangrijk om narigheid te voorkomen. Opmerkelijk is ook dat automobilisten zich (terecht) zeer ergeren aan fietsers zonder licht, maar dat niet zeker is of zij als fietser altijd wel hún eigen licht, of dat van hun gezinsleden, in orde hebben. Toch fietst slechts 64 procent van alle fietsers met voor- en achterlicht. Dit blijkt uit onderzoek van Rijkswaterstaat. De overige 36 procent fietst met onvoldoende of geen verlichting. In de vier grote steden ligt dit gemiddelde nog lager. Daar heeft 47 procent van de fietsers de verlichting niet op orde. Vooral onder jongeren is het gebruik van fietsverlichting zorgwekkend.

Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid is kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting een voorwaarde. RAI Vereniging is voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak. Het RAI Keurmerk Fietsverlichting kan hier een leidraad in zijn voor de consument. RAI Vereniging is voorstander van fietsverlichting die continue brandt en zodanig ontworpen is, dat deze geschikt is voor permanente montage op de fiets en/of integratie in de belangrijkste onderdelen van de fiets. Liever dus geen losse verlichting die de fietser op arm/hoofd/been monteert en als een kerstboom knippert. RAI Vereniging beheert een keurmerk voor fietsverlichting. [Meer informatie](#).

### Fietsinfrastructuur

Nederland staat internationaal bekend om de grote hoeveelheid veilige fietspaden. De afgelopen decennia hebben veel Nederlandse steden een gericht beleid gevoerd om deze kansen van fietsen te benutten. Met succes. Het fietsgebruik in stedelijke gebieden is flink gegroeid. Op verschillende plekken is de groei zo sterk, dat de beschikbare ruimte voor fietsen en fietsers de beperkende factor wordt. De fiets dreigt hier het slachtoffer te worden van het eigen succes. De uitdaging voor deze doelstelling is hoe we op korte termijn meer ruimte kunnen creëren voor rijdende en geparkeerde fietsen. Het is dus zaak om voldoende te blijven investeren in fietsinfra en tijdig de infrastructuur aan te passen. Voor zowel aantrekkingskracht van het fietsen met al zijn voordelen is dat nodig, als voor de fietsveiligheid.

### Helmplicht op de fiets en e-bike

Het dragen van een helm kan onder bepaalde omstandigheden (bijvoorbeeld bij een hoge snelheid) bijdragen aan de bescherming en verkeersveiligheid van de fietser. Een helmplicht kan, gezien de verschillende soorten fietsgebruik, echter een onnodige belemmering voor fietsgebruik zijn. Anderzijds is het te adviseren om bij bepaalde soorten van fietsgebruik een helm te dragen.

Een helmplicht is gezien de verschillende soorten van fietsgebruik en de hieruit volgende verschillende vormen van noodzaak tot het dragen van een helm, ongewenst. RAI Vereniging adviseert om bij bepaalde soorten fietsgebruik, bijvoorbeeld wanneer hard gefietst wordt of fietspad of rijbaan wordt verlaten, een helm te dragen. Vanwege de hogere snelheid en de huidige plaats op de rijbaan is RAI Vereniging wel voorstander van de speciale helm voor de speed pedelec. RAI Vereniging is trots op de NEN norm voor de speciale speed pedelechhelm die in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW tot stand is gekomen.

### Fiets ombouwen naar e-bike

Er komen in toenemende mate setjes op de markt waarmee conventionele fietsen voorzien kunnen worden van elektrische ondersteuning (zogenaamde e-kits). Door deze sets te gebruiken worden frames op een andere manier belast dan waarop zij

ontwikkeld en getest zijn. Daardoor wordt een verkeersveiligheidsrisico gecreëerd. RAI Vereniging is dan ook voor een verbod op de verkoop en het gebruik van ombouwsets.

### Speed pedelec als bromfiets

De speed pedelec heeft per 1 juli 2017 wettelijk de status van bromfiets gekregen en moet daarom op de rijbaan waar de bromfiets dat ook moet. Waar dat mogelijk is zonder onaanvaardbare veiligheidsrisico's voor de fietser zou de speed pedelec voortaan op het fietspad moeten mogen, vooral op fietssnelwegen. Vooral voor woon-werkverkeer biedt dit relatief nieuwe vervoermiddel een enorme kans: veel grotere woon-werkafstanden zijn nu bereikbaar per fiets, en de filedruk kan nét het laatste zetje de auto en de file uit zijn. Goed voor de gezondheid en het gewicht van de fietser, maar ook voor de luchtkwaliteit. Maar dan moet het wel voldoende aantrekkelijk zijn om erop te springen, daarbij helpt een fietssnelweg. Met de ministeries van Financiën en IenW is RAI Vereniging overigens om dezelfde redenen in gesprek over een werkbare en betaalbare bijtellingsregeling voor leasefietsen, inclusief e-bike en speed pedelec.

RAI Vereniging wil dat speed pedelecs (speed E-bike) langs wegen met intensief en snel rijdend autoverkeer op het fietspad mogen rijden, mits daar voldoende ruimte is. Volgens RAI Vereniging heeft de speed pedelecgebruiker met een gemiddelde snelheid van 29 km/h op het fietspad, de meeste overeenkomsten met fietsers. Deze maatregel sluit het beste aan op de conclusie van het SWOV onderzoek en de reactie van voormalig minister Schultz dat de speed pedelec in het verkeer een uitdaging is, maar bovenal een aanwinst voor de mobiliteit. Uit het onderzoek blijkt dat 86 procent van de speed pedelecgebruikers zich niet veilig voelt op de rijbaan. Wij pleiten daarom voor maatwerk waarbij lokale en regionale weggebeheerders meer ruimte krijgen om speed pedelecs naar het fietspad te sturen.

Op de lange termijn wil RAI Vereniging dat er meer wordt gekeken naar een herindeling van al het vervoer in de drukke steden. Niet de speed pedelecgebruiker is het probleem, maar het gebrek aan infrastructuur en drukker wordende verkeer. De overheid heeft met de snelle introductie en aanpassing van de wetgeving voor deze nieuwe fiets al laten zien oog te hebben voor innovaties en de kansen voor dit vervoersmiddel. Nu is het zaak om gezamenlijk te kijken welke oplossingen er zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, zoals dat in het verleden ook met de speed pedelechelm is gebeurd.

### Fietsvaardigheden

Een toenemend aantal kinderen leert niet fietsen, soms omdat dit vanuit de cultuur van het gezin niet gebruikelijk is of omdat geld ontbreekt. Daarnaast doen kinderen steeds minder verkeerservaring op, doordat ze naar school gebracht worden en omdat scholen minder aandacht aan het onderwerp besteden. Nederlanders hebben de fiets echter vroeg of laat nodig. Veilig fietsen vereist educatie en komt die niet van huis uit, dan is het een maatschappelijke plicht om daarvoor zorg te dragen. Deze educatie moet verankerd blijven in de Nederlandse samenleving.

## AUTO'S

### ADAS

Moderne voertuigen bevatten steeds meer veiligheidsvoorzieningen, ook in de goedkopere klassen. Auto's kunnen in snel tempo veel verkeersveiliger worden door allerhande slimme technologie aan het voertuig toe te voegen. Alle fabrikanten bieden in hun auto's semi autonome systemen aan die ingrijpen bij menselijk falen. Menselijk falen is de oorzaak van het overgrote deel van de verkeersongelukken. De systemen dragen bij aan de veiligheid van de automobilist en van de andere verkeersdeelnemers, omdat de auto hen steeds beter waarneemt.

Het gebruiksgemak van dit soort systemen is van groot belang, en RAI Vereniging erkent dat dit nu nog niet altijd perfect is. Als branche werken wij daar wel hard aan, bijvoorbeeld via het TNO project *Naturalistic driving*, dat bijdraagt aan het begrip hoe we de systemen toegankelijker moeten maken voor berijders. RAI Vereniging brengt momenteel in samenwerking met onder andere het ministerie van IenW, ANWB, RDW, SWOV, CBR en de HAN (Hogeschool) in kaart welke veiligheidsvoorzieningen er nu al bestaan, wat ze precies doen en welke effecten ze hebben op de verkeersveiligheid. Ook onderzoeken we nader waarom mensen ze nog onvoldoende gebruiken en aanschaffen en wat er gebeuren moet om aanschaf en gebruik te bevorderen.

Eén van de redenen die we al kennen: de kosten. De veiligheidsvoorzieningen hebben niet alleen effect op de verkeersveiligheid, maar er moet ook voor worden betaald. Dan gaat het alleen om de prijs van de veiligheidsvoorziening op zich, maar daarnaast ook belasting: bpm. Dat komt doordat het aanbrengen van veiligheidsvoorzieningen gevolgen heeft voor het gewicht van de auto, en de bpm afhangt van de CO<sub>2</sub>-uitstoot die weer is gekoppeld aan het gewicht.

Leden melden bijvoorbeeld dat *adaptive cruise control* systemen met de nieuwe WLTP emissietest 2 en 3 gram extra CO<sub>2</sub> opleveren. Dat betekent bij een middenklasse auto een paar honderd euro bpm meer. Deze hoge prijs voor veiligheidsaccessoires kan consumenten weerhouden van de aanschaf, terwijl het sowieso al een uitdaging is om mensen bewust te laten kiezen voor veiligheid voor zichzelf, hun gezin en medeweggebruikers. Langzaamaan worden de systemen wel bekender bij het grote publiek, maar velen geven hun geld toch nog iets liever uit aan uiterlijk en luxe. Het 'verstoppen' van de hulpsystemen in 'af-fabriek-pakketten' is helaas niet erg effectief gebleken; veel mensen blijken dan niet eens te weten dat ze erover beschikken. Beter is het als kopers bewust kiezen voor veiligheid .

Autofabrikanten van auto's gaan ook steeds verder in het integreren van bepaalde functies van mobiele telefoons in het dashboard van auto's. Alleen de verkeersrelevante functies worden daarin opgenomen, waardoor de telefoon zelf niet meer actief gebruikt hoeft te worden. De automobilist wordt dan niet meer afgeleid door afleidende zaken die niets met het verkeer te maken hebben. Dit soort systemen zijn veilig maar hebben een meerprijs, en ook deze systemen zijn dankzij de doorwerking via gewicht in de bpm duurder uitvalt dan noodzakelijk. De prijsverhoging als gevolg van die veiligheidsaccessoires heeft niet alleen effect op de aanschaf. Ook kan het nog meer grijze import uitlokken dan waarmee de branche nu al te kampen heeft.

Kortom, veiligheidsrelevante accessoires kunnen beter buiten de bpm gehouden worden.

## Veiligheidsaccessoires

Leden van RAI Vereniging leveren niet alleen uiteenlopende voertuigen, maar ook tal van artikelen die een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid van zowel bestuurders als medeweggebruikers. Denk aan zaken als gevarendriehoeken en –hesjes blusdekens, brandblussers, veiligheidshamers, winterbanden, sneeuwkettingen, een net voor over aanhangers en bijvoorbeeld sets met reservelampen. Opmerkelijk is dat alleen Nederland en Engeland geen van die artikelen verplicht stellen maar slechts aanbevelen. Andere lidstaten kennen allemaal één of meerdere verplichte accessoires. De gevarendriehoek is in de overgrote meerderheid van de lidstaten verplicht, evenals het veiligheidshesje.

Voor AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid 13 maart 2018

## Meer informatie

RAI Vereniging

Public Affairs adviseur: Miranda Maasman

E-mail: [m.maasman@raivereniging.nl](mailto:m.maasman@raivereniging.nl)

Telefoon: 06 129 750 42

## RAI Vereniging

RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

### Bezoekadres

RAI Vereniging  
Europaplein 6

### Postadres

RAI Vereniging  
Postbus 74800

t 020 504 49 49

e [info@raivereniging.nl](mailto:info@raivereniging.nl)