

VERKEERSVEILIGHEID



RAI Vereniging zet zich in om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen en focust daarbij op de veiligheid in en rondom voertuigen. RAI Vereniging is onder meer ondertekenaar van het ADAS convenant, partner van de Verkeersveiligheidscoalitie en van het educatieve basisschoolprogramma Veilig op weg (over de dode hoek). RAI Vereniging was ook nauw betrokken bij totstandkoming van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van IenW. Vorig jaar werd onder regie van RAI Vereniging de European Road Safety Pledge ondertekend door Europese koepels FIA (automobilisten), ACEA (autoproducenten) en CLEPA (toeleveranciers) en overhandigd aan Eurocommissaris Bulc.

Opgesteld voor het AO Wegverkeer en verkeersveiligheid, 13 juni 2019

ALGEMEEN

Mede vanwege het streven naar emissieloze stadslogistiek komen er steeds meer innovatieve voertuigen bij, die vaak een plek moeten vinden op het fietspad. Dit is op zichzelf een positieve ontwikkeling. Innovatie mag echter nooit ten koste gaan van de verkeersveiligheid van bestuurders en medeweggebruikers. Om antwoord te geven op deze problematiek is een nieuw en toekomstbestendig systeem nodig, waarin de verschillende voertuigen beter kunnen worden ingedeeld in categorieën. Dit systeem moet zodanig ingericht worden dat niet alleen de voertuigen die nu op de weg zijn hiermee beter op elkaar afgestemd worden, maar ook dat toekomstige nieuwe vervoermiddelen ingepast kunnen worden. Dan is voortaan bij elke nieuwe productontwikkeling duidelijk wat de gebruikseisen zijn en dat is prettig voor zowel voor de overheden als de productontwikkelaars. RAI Vereniging start een project om te onderzoeken hoe zo'n nieuw systeem eruit zou kunnen zien.

FIETS

Kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting is nodig om als fietser goed zichtbaar te zijn, en zichtbaarheid is een basisvoorwaarde voor verkeersveiligheid. De huidige wettelijke eisen aan fietsverlichting zijn minimaal. RAI Vereniging blijft voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak. Het RAI Keurmerk Fietsverlichting www.keurmerkfietsverlichting.nl staat voor goede zichtbaarheid. Het feit dat het keurmerk bestaat is echter nog niet voldoende; dit zal voornamelijk relevant zijn voor consumenten die tóch al heel bewust met verkeersveiligheid bezig zijn. Andere consumenten kunnen te snel denken dat wat wettelijk is toegestaan ook wel veilig zal zijn. RAI Vereniging is voorstander van een verbod op het actieve handheld gebruik van de telefoon (bellen of appen met de telefoon in de hand). Het passieve gebruik van de smartphone in een houder op het fietsstuur, bijvoorbeeld in de vorm van een navigatiesysteem, moet juist wel toegestaan blijven.

MOTOREN

RAI Vereniging zet dit jaar de online campagne 'De slimme rijder is een motorrijder' voort. Motorrijders vormen een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Een slimme rijder is ook een veilige rijder. De campagne speelt daarom ook in op dit aspect. Om actief bij te dragen aan de verkeersveiligheid van motorrijders is RAI Vereniging al jaren deelnemer van het Motorplatform. Dit brede samenwerkingsverband, onder regie van IenW, heeft samengewerkt aan haar tweede veiligheidsplan voor motorrijders, dat inmiddels een plaats heeft gekregen in de SPV. RAI Vereniging is verheugd dat de veiligheid van motorrijders een belangrijk aandachtspunt is voor het ministerie van IenW en zelfs de minister persoonlijk. Motoren beschikken overigens steeds vaker over veiligheidsbevorderende rijtaakondersteuning (ADAS), net zoals personenauto's en trucks.

HELMPLICHT SNORFIETS

RAI vereniging ziet geen aanleiding om een helmplicht in te voeren voor snorfietsers die zich houden aan de maximumsnelheid van 25 km per uur. Om te voorkomen dat snorfietsers sneller rijden is een robuuste aanpak van opvoeren nodig, bijvoorbeeld met een verbod om (mee te werken aan) opvoeren én met meer bekendheid bij de consument over de gevolgen voor zijn veiligheid als de snelheid hoger is dan het voertuig of de berijder aankan, verzekeringsdekking en de garantie van het voertuig. Een helm beschermt de drager overigens uitsluitend tegen hoofdletsel; botbreuken of erger zijn er niet mee te voorkomen. Een helm beschermt ook niet 100% tegen een hersenschudding. Geen helm hoeven dragen is dé aantrekkingskracht van de snorfiets. Een helmplicht kan de snorfietsers doen besluiten over te stappen op een ander voertuig, mogelijk een voertuig met een groter risico op ongevallen. Ook kan het dragen van een helm door het gevoel van goed beschermd zijn overmoedig en riskant gedrag uitlokken, dus juist meer kans op ongevallen. Tot slot zet een helmplicht voor de snorfiets de deur open naar een helmplicht voor alle voertuigen die maximaal 25 km per uur mogen rijden, inclusief de e-bike die veel potentie heeft als duurzame oplossing voor woon-werkverkeer.

SNORFIETS OP DE RIJBAAN

RAI Vereniging accepteert dat steden deze maatregel mogen invoeren, maar blijft zich zorgen maken over de veiligheid van de snorfietsers, vooral vanwege het snelheidsverschil tussen autoverkeer en snorfiets. Straten waar snorfietsen op de rijbaan worden verplaatst zijn bijna zonder uitzondering 50 km wegen, terwijl snorfietsen maximaal 25 km per uur mogen rijden. De maatregel lijkt vooral gebaseerd op de veronderstelling dat snorfietsers allemaal zijn opgevoerd en dat het met dat snelheidsverschil dus wel meevalt. Dit is een verkeerd signaal en kan zelfs worden ervaren als gedogen van opvoeren. Voor snorfietsers die zich op de Amsterdamse rijbaan door het te grote snelheidsverschil onveilig voelen en zou (veilig!) omkeuren van hun snorfiets naar een bromfiets veel laagdrempeliger moeten worden: goedkoper en op meer locaties mogelijk. Evaluatie van het Amsterdamse experiment is van groot belang, inclusief verschuivingseffecten: komen er meer brommers, of e-bikes? En meer brommer- of e-bikeslachtoffers? De minister noemt de situatie in Amsterdam een experiment en dat is het feitelijk ook. Temeer reden om andere steden te laten wachten met invoering totdat de evaluatie in Amsterdam onomwonden bewijst dat de verkeersveiligheid, inclusief die van (voormalig) snorfietsers, daadwerkelijk is gebaat bij de maatregel.

PERSONENAUTO'S

Consumenten weten vaak niet welke rijtaakhulpsystemen (ADAS) in hun auto aanwezig zijn, en soms gebruiken ze die verkeerd. Om dit te verbeteren ondertekenden het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, RAI Vereniging, ANWB, BOVAG, FOCWA en diverse marktpartijen (in totaal 40) op de eerste dag van het congres ITS Europe (3 t/m 6 juni) het ADAS-convenant. Tijdens dit ITS congres laten leden van RAI Vereniging ook in de praktijk zien wat de toegevoegde waarde is van ADAS, welke verwachtingen bestuurders ervan mogen hebben en hoe ADAS op de juiste manier gebruikt worden. Het convenant heeft als doelstelling om binnen drie jaar te komen tot 20% verhoging van het veilig gebruik van ADAS. ADAS die een bewezen bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid zouden volgens de ADAS-alliantie Europees verplicht moeten worden. Naast verkeersveiligheid kunnen ADAS ook een waardevolle bijdrage leveren aan duurzaamheid en doorstroming.

Verkeersveiligheid is niet alleen voor RAI Vereniging één van de prioriteiten. Ook bij ACEA, de Europese koepel van autoproducenten, staat het thema hoog op de agenda. Die organisatie heeft onlangs een speciale website gelanceerd over alle aspecten van verkeersveiligheid: www.RoadSafetyFacts.eu . Deze website bevat onder meer veel leerzame *infographics* en heldere en eenvoudige antwoorden op veelgestelde vragen, zoals over het verschil tussen actieve en passieve veiligheidssystemen en gebruik van data ter bevordering van de verkeersveiligheid.