



Standpunten Nederlandse fietsindustrie

‘Stimuleer het gebruik van de fiets als dé mobiliteitsoplossing voor de 21e eeuw’

Fietsen is een slimme manier van vervoer. Als je per fiets reist, heb je geen last van files. Ook heb je geen last van parkeerproblematiek. Fietsen is op tal van plaatsen een meer dan volwaardig alternatief voor het openbaar vervoer of de auto. In combinatie met de relatief lage reis-, onderhouds- en aanschafkosten en het feit dat iedereen fietsen kan leren, is het eenvoudigweg de slimste mobiliteitsoplossing. Door de komst van nieuwe innovatieve producten, zoals e-bike en speed pedelec, is de fiets een nog slimmere (dan ooit tevoren) mobiliteitsoplossing.

- Fietsen is van economisch belang;
 - de maatschappelijke kosten-batenverhouding van investering in fietsinfrastructuur is vele malen hoger bij fiets dan OV en auto
 - fietsen draagt bij aan het terugdringen van kosten op gezondheidszorg en verhoogt de arbeidsproductiviteit.
- Fietsen is schoon, zuinig en kent een beperkt ruimtebeslag
- Fietsen is leuk ; iedereen kan het/ kan het leren.
- Nederland heeft een voorbeeldfunctie als Fietsland nummer 1

Fietsverlichting

Goede fietsverlichting is essentieel voor de verkeersveiligheid. Dat begint natuurlijk bij gezien worden door andere verkeersdeelnemers. Maar ook zelf de weg en de omgeving kunnen zien is van groot belang. De Nederlandse verkeerswetgeving kent daarbij 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 breed gedragen 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.

Standpunt RAI Vereniging

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. Voor meer informatie zie www.keurmerkfietsverlichting.nl

Fietsveiligheid

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.

Standpunt RAI Vereniging

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 helmen die geschikt is voor de speed pedelec en een keurmerk voor fietsverlichting. Daarnaast zijn we bezig met innovaties zoals het onderzoeken van warning signalen op het stuur als er een gevaarlijke situatie dreigt



Fietsbeleid en fietsinfrastructuur

Nederland staat internationaal bekend om de grote hoeveelheid veilige fietspaden en deze infrastructuur. Inmiddels komen er steeds meer e-bikes en speed pedelecs, en neemt ook het aantal gewone fietsen én andere voertuigen op het fietspad steeds toe. Het wordt drukker op het fietspad. 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 groot, 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.

Standpunt RAI Vereniging

Een samenhangend fietsbeleid gericht op de stimulering en facilitering van fietsgebruik is essentieel om de kansen van de fiets als recreatief product en als mobiliteitsoplossing optimaal te benutten. 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.

RAI Vereniging vindt het dan ook goed dat het huidige kabinet meer aandacht lijkt te hebben voor fietsen en steunt het initiatief van het Rijk in het kader van Tour de Force,

Fietsvriendelijk fiscaal beleid

ANWB, de Fietsersbond, Natuur & Milieu, BOVAG, de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) en RAI Vereniging bepleiten een fietsvriendelijk fiscaal beleid, vooral voor woon-werkverkeer. De filedruk neemt toe, te weinig lichaamsbeweging en luchtvervuiling leiden tot gezondheidsproblemen en de gevolgen van klimaatverandering worden steeds meer merkbaar. Fiscaal stimuleren van de fiets voor woon-werkverkeer leidt tot bereidheid een nieuwe (elektrische) fiets te kopen, en - veel belangrijker - deze nieuwe (elektrische) fiets daadwerkelijk te gebruiken om naar het werk te fietsen en ook vaker privé te fietsen.

Fietsvriendelijk fiscaal beleid betekent voor ANWB, de Fietsersbond, Natuur & Milieu, BOVAG, VNA en RAI Vereniging het aanpassen van de regels voor de leasefiets: vereenvoudigen en aansluiten bij het huidige bijtellingspercentage van de elektrische auto. Daarnaast is het tijd de WKR zodanig aan te passen dat de fiets voor woon-werkverkeer voortaan buiten de zogenaamde vrije ruimte van de Werkkostenregeling (WKR) valt.



Een kosten-baten analyse van een duidelijke leaseregeling toont aan dat een dergelijke regeling voor alle betrokken partijen positief uitvalt en jaarlijks tot € 50 miljoen aan baten kan opleveren; € 6 miljoen aan belastinginkomsten en 44 miljoen aan maatschappelijke baten. Iedere extra fietsforens levert in deze constructie namelijk een jaarlijkse besparing op van maximaal 400 kg CO₂ uitstoot en € 210,- aan ziekte- en verzuimkosten.

De (lease)fiets voor woon-werkverkeer is onder de huidige complexe regelgeving te onaantrekkelijk. Dit belemmert werkgevers en werknemers om over te stappen op woon-werkfietsen. Terwijl met name de e-bike naar de mening van de zes organisaties bij uitstek geschikt is voor woon-werkverkeer. Dit speelt vooral in het MKB, waar werknemers juist vaak op een fietsbare reisafstand wonen. Bovendien bestaat er nog geen speciale bijtellingsregeling voor de (elektrische) leasefiets, waardoor een werknemer - zelfs in absolute zin - duurder uit kan zijn met de leasefiets dan met een (elektrische) leaseauto waarvoor een bijtelling geldt van 4% van de cataloguswaarde. Genoemde partijen pleiten voor een bijtellingsregeling voor een leasefiets die gelijk is aan die van een elektrische auto.

Tegelijkertijd is fietsen goed voor de luchtkwaliteit, verlicht de fietser de filedruk en belasten fietsers de openbare ruimte veel minder met parkeren. Fietsen stimuleert bovendien bewustwording voor het milieu en gezondheid en beïnvloedt anderen in positieve zin door voorbeeldgedrag. Immateriële, maar wel reële baten.

Kortom, alle redenen voor beleidsmakers om de fiscale en andere mogelijkheden die fietsen stimuleren te onderzoeken, vooral voor het woon-werkverkeer.

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 pedelec gebruiker 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 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 pedelec gebruikers 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, aldus Wouter Jager", voorzitter sectie Fietsen van RAI Vereniging



Standpunt RAI Vereniging

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 pedelec gebruiker 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 pedelec helm is gebeurd.

Helmplicht

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.

Standpunt RAI Vereniging

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 heeft daarom samen met de NEN en in nauwe samenwerking met het ministerie van IenM een norm voor de speciale speed pedelec opgesteld.

Ombouwsets fiets naar elektrische fiets

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 onder andere krachten gezet dan waarop zij ontwikkeld en getest zijn.

Standpunt RAI Vereniging

RAI Vereniging is voor een verbod op de verkoop en het gebruik van ombouwsets. Door het frame onder andere krachten en spanningen te plaatsen dan waarop het ontwikkeld en getest is, wordt een verkeersveiligheidsrisico gecreëerd, wat door de industrie als ongewenst wordt ervaren.



Fietsdiefstal

Fietsdiefstal is een maatschappelijk probleem dat in potentie een bedreiging voor de fietsenmarkt kan zijn. Het kan de bereidheid tot het aanschaffen en gebruiken van een fiets onder consumenten doen afnemen, wat door de leden van RAI Vereniging als ongewenst wordt beschouwd.

Standpunt RAI Vereniging

Fietsdiefstal moet middels een brede, integrale en gecoördineerde aanpak teruggedrongen worden. Hierbij moet op verschillende schakels van de keten worden ingezet, waarbij aangiftebereidheid en herkenbaarheid van fietsen cruciaal is. RAI Vereniging vindt dat er een wettelijk verplicht framenummer voor fietsen moet worden ingevoerd

Smartphone op de fiets

Het is aannemelijk dat telefoongebruik als bellen, berichten schrijven, internetten of muziek luisteren door fietsers en voetgangers een verhoogd risico met zich meebrengt. Het bedienen van een touchscreen tijdens het fietsen lijkt daarvan het gevaarlijkst.

Uit onderzoek blijkt dat het typen van tekstberichten het grootste effect heeft op het fietsgedrag.

Standpunt RAI Vereniging

De sectie Fietsen is voorstander van een verbod op het actieve handheld gebruik van de telefoon (bellen of appen met de telefoon in de hand). Zij is echter tegenstander van een verbod van het bedienen van het passieve gebruikt van de smartphone in een houder op het fietsstuur, bijvoorbeeld in de vorm van een navigatiesysteem

Amsterdam, mei 2018