

## Bouwstenen voor Gezonde Mobiliteit

Standpunten van de sectie Fietsen, RAI Vereniging

*Nederland en fietsen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Overal in de wereld staan fietsen symbool voor Nederland. Laten we er voor zorgen dat dit zo blijft. Fietsen zijn het ideale vervoersmiddel in onze huidige samenleving, met of zonder COVID-19. Fietsen is allereerst gezond. Fietsen is bovendien efficiënt. Als je per fiets reist, heb je immers geen last van files of problemen met parkeren. In combinatie met de relatief lage reis-, onderhouds- en aanschafkosten en het feit dat iedereen fietsen kan leren, is het eenvoudigweg de slimste mobiliteitsoplossing. Nieuwe, innovatieve producten zoals de e-bike en speed pedelec, zorgen er voor dat fietsen populairder is dan ooit.*

*De Nederlandse fietsindustrie levert hoogwaardige kwaliteitsproducten die overal ter wereld als voorbeeld dienen en gretig aftrek vinden bij enthousiaste fietsers. RAI Vereniging is er als vertegenwoordiger van de Nederlandse fietsindustrie alles aan gelegen om er voor te zorgen dat dit zo blijft. Hoe we hier voor willen zorgen kunt u lezen in deze notitie.*

### Gezonde Mobiliteit

RAI Vereniging heeft 'gezonde' mobiliteit tot speerpunt van haar beleid gemaakt. Gezonde mobiliteit draait om de balans tussen haalbare en betaalbare mobiliteitsoplossingen met oog voor mens en omgeving. Vanzelfsprekend dienen mobiliteitsoplossingen oog te hebben voor de effecten op mens en omgeving. Beweging door bijvoorbeeld te fietsen valt hieronder. Maar ook moet mobiliteit het klimaat en het milieu zo min mogelijk belasten. Dit vraagt om extra inspanningen van de branche om een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de luchtkwaliteit: variërend van minder CO<sub>2</sub>- en stikstofuitstoot, minder geluidsoverlast tot en met de invoering van innovatieve technieken. Bevordering van het fietsgebruik kan in dit proces een belangrijke rol spelen. Fietsen vormen dan ook bij uitstek de exponent van gezonde mobiliteit in de 21<sup>e</sup> eeuw.

Gezonde mobiliteit komt in de eerste plaats tot uitdrukking in een beleid dat is gericht op het verbeteren van de volksgezondheid, de bereikbaarheid van Nederland, verkeersveiligheid en een duurzaam omgaan met de omgeving. Maar ook in een samenleving waarin iedereen toegang heeft tot de noodzakelijke vervoersmiddelen en in een omgeving waarin ondernemingen op eerlijke wijze met elkaar kunnen concurreren.

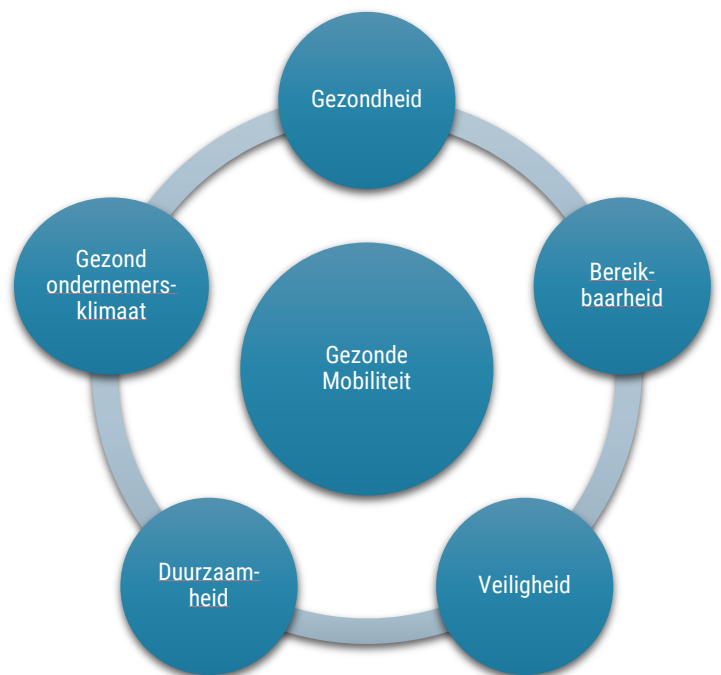
## Juiste omstandigheden

De fietsindustrie wil haar verantwoordelijkheid nemen in het bijdragen aan het realiseren van gezonde mobiliteit in Nederland. De sectie Fietsen van RAI Vereniging spant zich in om samen met de Nederlandse overheid en andere stakeholders een mobiliteitsbeleid op te stellen dat er in slaagt om de ambitieuze doelstellingen te bereiken.

Hiervoor moeten echter wel de juiste omstandigheden geschapen worden en moet het overheidsbeleid in de komende jaren op een aantal terreinen aangepast worden.

De sectie Fietsen wil in dit proces fungeren als gesprekspartner richting de Nederlandse overheid om op basis van de meest actuele inzichten de juiste omstandigheden te scheppen om de ambities op een realistische manier te kunnen realiseren.

De nu volgende notitie geeft de standpunten van de sectie Fietsen weer op een groot aantal dossiers die binnen deze thema's vallen er die er toe moeten leiden dat gezonde mobiliteit in Nederland een realiteit wordt.



## Standpuntenoverzicht

### 1. Gezondheid

- Regelmatig fietsen levert een substantiële bijdrage aan het terugdringen van de ziektelast in Nederland.
- Investerings in fietsstimuleringsprogramma's leveren rendement voor de toekomst

### 2. Bereikbaarheid

- 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.
- Een toekomstbestendige binnenstad vraagt om een slimmere, veiligere inrichting die rekening houdt met groeiende diversiteit aan vervoersmiddelen.
- De huidige leasefietsregeling is te ingewikkeld. Door deze te vereenvoudigen maken we gezond woon-werk verkeer in Nederland betaalbaar en bereikbaar voor meer Nederlanders

### 3. Veiligheid

- RAI Vereniging is voorstander van een veilige verdeling van de verschillende mobiliteitsstromen
- Gedragsverandering en verkeershandhaving zijn essentiële onderdelen van verkeersveiligheidsbeleid
- Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid is kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting een voorwaarde. RAI Vereniging is voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak.
- Indien mogelijk speed pedelecs terug op het fietspad
- Geen verplichte helm voor fiets en e-bike
- Opvoeren van e-bikes levert grote risico's op. Verbod moet gehandhaafd worden.

### 4. Duurzaamheid

- Fietsen spelen een essentiële rol in de Europese duurzaamheidsstrategie
- Inzamelnetwerk fietsaccu's duurzame verantwoordelijkheid fietsbranche
- Toezicht op de revisie van lithium-ion accu's is noodzakelijk

### 5. Gezond ondernemersklimaat

- Anti-dumping heffing China blijft noodzakelijk voor gezond Europees ondernemingsklimaat
- Geen Europese typegoedkeuringsplicht voor e-bikes, e-bakfietsen en cargobikes
- Fietsdiefstal moet met behulp van een brede, integrale en gecoördineerde aanpak teruggedrongen worden

## Opbouw

De nu volgende notitie geeft de verschillende standpunten en hun onderbouwing weer van de sectie Fietsen van RAI Vereniging op de thema's gezondheid, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en gezond ondernemersklimaat. Uiteindelijk moeten deze standpunten voeding geven aan een beleid dat er voor zorgt dat er een gezonde mobiliteit in Nederland ontstaat.

### 1. Gezondheid

Fietsen is goed voor lichaam én geest. Omdat fietsen een laagdrempelige manier van bewegen is, is het geschikt voor de meeste mensen, jong en oud. Fietsen past daarom naadloos in het streven van Koninklijke RAI Vereniging om gezonde mobiliteit te bevorderen. RAI Vereniging wil er voor zorgen dat iedereen zich zo onbelemmerd, betaalbaar en verantwoord mogelijk kan verplaatsen. Met aandacht voor fysieke en mentale gezondheid. Door gezonde mobiliteit te stimuleren leveren we direct een bijdrage aan een betere leefomgeving.

De bij RAI Vereniging aangesloten leveranciers van fietsen, e-bikes en accessoires leveren graag een bijdrage aan het bevorderen van gezonde mobiliteit. Vandaar dat zij de (elektrische) fiets onder de aandacht willen brengen bij beleidmakers als mogelijkheid om de gezondheid van de Nederlandse bevolking in de komende jaren te verbeteren. Regelmatig fietsen kan helpen bij de preventie van een groot aantal ziektes en aandoeningen en bij het herstelproces. Er zijn miljarden te winnen.

### Standpunten op het gebied van gezondheid

Onderzoeken hebben aangetoond dat mensen die regelmatig fietsen minder kans hebben op hart- en vaatziekten, borstkanker, diabetes en overgewicht. Bovendien is fietsen ontspannend en leidt het tot minder ziekteverzuim. De risico's van het fietsen door blootstelling aan luchtverontreiniging en verkeersongelukken vallen daarbij weg tegen de gezondheidswinst die behaald wordt als gevolg van het meer bewegen. Forensen die in plaats van de auto met de fiets naar het werk gaan verlengen hun levensverwachting met 3 tot 14 maanden.

- **Regelmatig fietsen levert een substantiële bijdrage aan het terugdringen van de ziektelast in Nederland.**

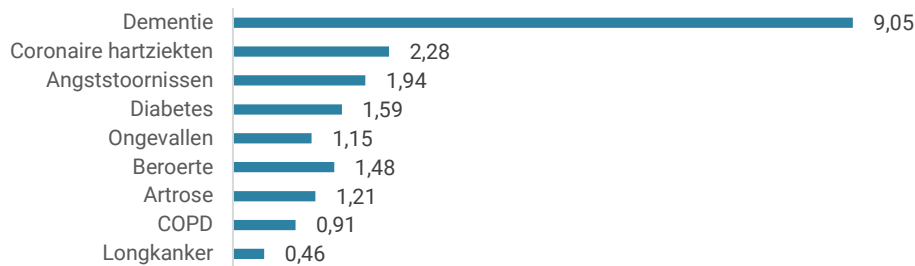
Onderzoek heeft aangetoond dat:

- Mensen die naar het werk fietsen een 46% lager risico hebben op hartaandoeningen, vergeleken met een niet-actief woon-werkverkeer.
- Regelmatig fietsen de kans op diabetes type 2 met 20% verlaagt.
- Fietsen een gunstig effect heeft op artrose. De gewrichtsbelasting bij fietsen is namelijk minimaal terwijl regelmatig bewegen met een matige intensiteit, wel leidt tot verbetering van het uithoudingsvermogen, de spierkracht en het algeheel welbevinden.
- Mensen die naar het werk fietsen een 45% lager risico hebben op het ontwikkelen van kanker vergeleken met een niet-actief woon-werkverkeer.

- Voldoende bewegen onder meer het risico op dementie kan verlagen en een positief effect heeft op het denkvermogen in ouderen zonder geheugenproblemen. Interactief fietsen is een goede en eenvoudige methode om ouderen met dementie te stimuleren om meer te bewegen.
  - Beweging een positieve invloed heeft op de mentale gezondheid. Het zorgt voor een betere stemming en minder stress. Ook komen er door beweging bepaalde stoffen vrij in de hersenen, zoals serotonine.
  - Fietsforensen die tenminste één keer per week fietsen 20% minder kans hebben op stress in vergelijking met degenen die nooit fietsen. Mensen die vier dagen per week fietsen, verminderen hun stressrisico met 52%.
- **Investeringen in fietsstimuleringsprogramma's leveren rendement voor de toekomst**

Het RIVM heeft in 2017 een inventarisatie gemaakt van de zorgkosten die gepaard gaan met de meest voorkomende aandoeningen in Nederland. Het gaat hierbij om miljarden euro's.

Kosten van aandoeningen, 2017  
(in miljarden euro's)



Bron: RIVM

De problemen met de volksgezondheid zullen naar verwachting alleen maar groter worden. Nederland vergrijsd namelijk langzaam. De levensverwachting stijgt in de komende decennia van 81,5 jaar in 2015 naar bijna 86 jaar in 2040. Deze ontwikkeling zal leiden tot een nog grotere zorgvraag in de toekomst. Het zorgvolume zal naar verwachting met zo'n 4 procent per jaar stijgen. Iedere euro die nu wordt uitgegeven aan fietsstimuleringsprogramma's om zodoende de volksgezondheid op een hoger peil te krijgen zal naar de mening van de sectie Fietsen in de toekomst zijn veelvoud aan rendement opleveren.



## 2. Bereikbaarheid

Het belang van de fiets in het maatschappelijk verkeer neemt toe. De fiets speelt een cruciale rol bij het bereikbaar en leefbaar houden van de stad. De fiets is 'booming' en kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer en de bereikbaarheid van steden. In de verdergaande verstedelijking van Nederland speelt de fiets een belangrijke rol. Het autogebruik onder jongvolwassenen neemt af. De verwachting is dat de jongvolwassenen die in een stedelijke omgeving wonen, blijven kiezen voor de fiets. Voor wegbeheerders is het belangrijk steden zowel bereikbaar als leefbaar te houden en mensen te verleiden tot meer bewegen en een gezonde levensstijl. Dat leidt tot de noodzaak om de infrastructuur toekomstbestendig te maken.

De snelle opkomst van de e-bike en de speed pedelec heeft er voor gezorgd dat de fiets een belangrijke rol kan spelen in het woon-werk verkeer, en daarmee in het terugdringen van de fileproblematiek. Er rijden inmiddels meer dan 3 miljoen elektrische fietsen en ruim 26.500 speed pedelecs in Nederland. De fiets wordt daardoor een serieus alternatief voor langere afstanden (tot 30 km) in het woon-werk verkeer.

### Standpunten op het gebied van bereikbaarheid

- 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.

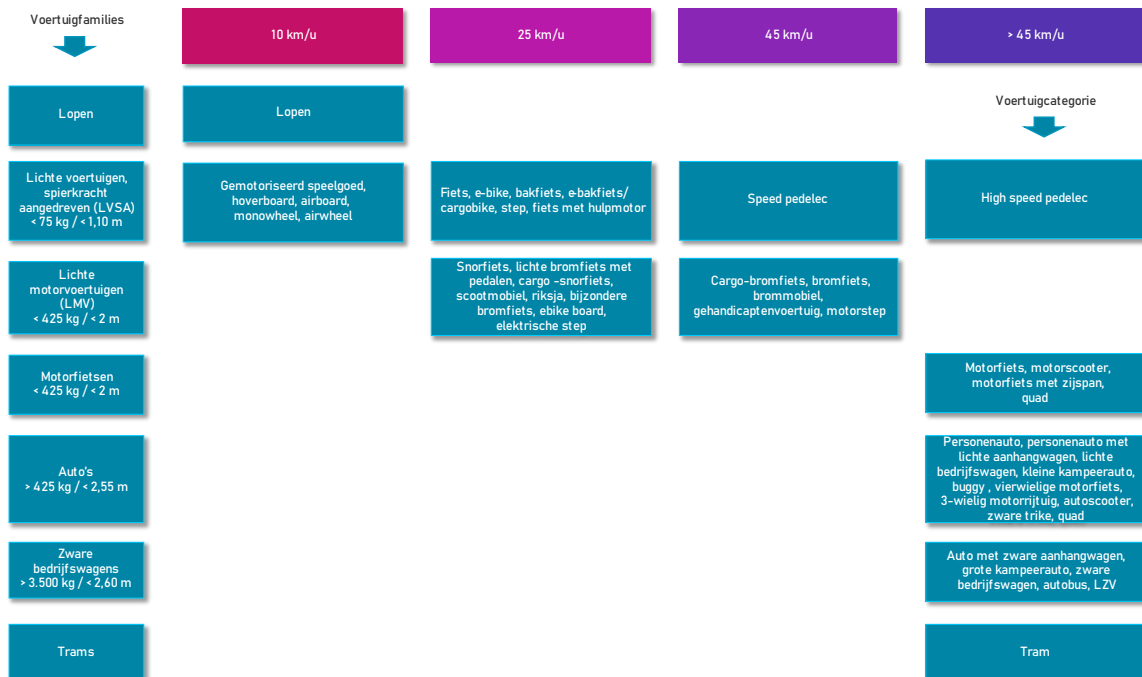
Nederland staat internationaal bekend om de grote hoeveelheid veilige fietspaden. Inmiddels komen er steeds meer e-bikes en speed pedelecs, en neemt ook het aantal gewone fietsen én andere voertuigen op het fietspad steeds toe. Het fietsgebruik in stedelijke gebieden is flink gegroeid en het wordt drukker op het fietspad. 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. Het is dus zaak om voldoende te blijven investeren in fietsinfrastructuur en deze tijdig aan te passen aan de groeiende en veranderende vraag.

- Een toekomstbestendige binnenstad vraagt om een slimmere, veiligere inrichting die rekening houdt met groeiende diversiteit aan vervoersmiddelen.

Zoals gezegd voldoet de huidige inrichting van de openbare ruimte in de binnensteden niet meer. Er is dan ook een andere ontwerpmethodiek nodig om de groeiende diversiteit aan voertuigen in de stad veilig in goede banen te leiden, de bestaande vervoersstromen te optimaliseren en daarmee de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op peil te houden.

Het project Stedelijke Mobiliteit van RAI Vereniging biedt hiervoor praktische handvatten. Uitgangspunt vormt de invoering van een nieuw voertuigcategoriesysteem, waarbij elke 'voertuigfamilie' een vaste plek op de weg krijgt, gekoppeld aan een maximale snelheid. Concreet komt dit er op neer dat voertuigen worden ingedeeld in een zestal zogeheten 'voertuigfamilies' op basis van een maximale constructiesnelheid, maximale breedte, massa rijklaar gewicht, waarbij de Europese voertuigwetgeving leidend is, en de vraag of een voertuig

al dan niet door spierkracht aangedreven is. Bij iedere voertuigfamilie hoort een maximaal toegestane snelheid, die afhangt van het 'stedelijke verkeersmilieu' of wegdomein. In zo'n verkeersmilieu geldt voor alle verkeersdeelnemers dezelfde maximale snelheid. Dit biedt als voordeel dat op een wegdeel dat tot een bepaalde voertuigfamilie behoort uitsluitend gelijkwaardige verkeersdeelnemers rijden. Dit beperkt gewichts- en snelheidsverschillen tussen voertuigen en bevordert de verkeersveiligheid substantieel.



- De huidige leasefietsregeling is te ingewikkeld. Door deze te vereenvoudigen maken we gezond woon-werk verkeer in Nederland betaalbaar en bereikbaar voor meer Nederlanders

RAI Vereniging is groot voorstander van 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. Het fiscaal stimuleren van de fiets voor woon-werkverkeer leidt tot een grotere 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.

De (lease)fietsregeling voor woon-werkverkeer die in 2020 is ingevoerd is onder de huidige complexe regelgeving nog steeds te onaantrekkelijk. Zo dreigt een werknemer zijn belastingvrije reiskostenvergoeding van 19 ct/km kwijt te raken voor de dagen dat hij/zij niet met de fiets naar de zaak komt tenzij er een uitgebreide administratie bijgehouden wordt. Ook betalen bestuurders van een lease-auto de bijtelling voor het privé gebruik van de auto ook voor de dagen dat zij geen gebruik maken van de lease-auto omdat zij met de fiets naar de zaak



komen. Dit belemmert werkgevers en werknemers om over te stappen op woon-werkfietsen. Terwijl met name de e-bike bij uitstek geschikt is voor woon-werkverkeer.

RAI Vereniging pleit voor een verdere vereenvoudiging van de forfaitaire bijtellingsregeling van de zakelijke fiets om zodoende het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto in het woon-werk verkeer verder te stimuleren.

### 3. Veiligheid

Nederland staat internationaal bekend om de grote hoeveelheid veilige fietspaden. Tegelijkertijd is het fietsgebruik in de afgelopen jaren in stedelijke gebieden flink gegroeid. Op verschillende plekken is de groei zo groot dat de verkeersveiligheid in het geding komt.

Helaas komt dit tot uitdrukking in het aantal verkeersslachtoffers. In tegenstelling tot de ongevals cijfers van de meeste voertuigen blijft de daling van de fietsongevallencijfers achter. In de afgelopen jaren zijn er ieder jaar meer dan 200 fietsers in het verkeer omgekomen, inmiddels meer dan een derde van het totaal aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Een zorgelijke ontwikkeling.

Gezonde mobiliteit staat voor de sectie Fietsen ook voor veilige mobiliteit. RAI Vereniging heeft zich niet voor niets gecommitteerd aan het streven naar nul verkeersdoden in 2050.

#### Standpunten op het gebied van veiligheid

Veiligheid staat voorop in de mobiliteitsoplossingen die RAI Vereniging voor ogen heeft. De sectie Fietsen is van mening dat er als gevolg van de drukte en snelheidsverschillen op fietspaden en de groei van een nieuwe categorie voertuigen, de zogenaamde Light Electric Vehicles (LEV's), nagedacht moet worden over een nieuwe indeling van de infrastructuur op basis van snelheid en gedrag.

- **RAI Vereniging is voorstander van een veilige verdeling van de verschillende mobiliteitsstromen**

Het project Stedelijke Mobiliteit van RAI Vereniging biedt hiervoor praktische handvatten. Uitgangspunt vormt de invoering van een nieuw voertuigcategoriesysteem, waarbij elke 'voertuigfamilie' een vaste plek op de weg krijgt, gekoppeld aan een maximale snelheid. Concreet komt dit er op neer dat voertuigen worden ingedeeld in een zestal zogeheten 'voertuigfamilies' op basis van een maximale constructiesnelheid, maximale breedte en massa rijklaar gewicht, waarbij de Europese voertuigwetgeving leidend is, en de vraag of een voertuig al dan niet door spierkracht aangedreven is. Bij iedere voertuigfamilie hoort een maximaal toegestane snelheid, die afhangt van het 'stedelijke verkeersmilieu' of weg domein. In zo'n verkeersmilieu geldt voor alle verkeersdeelnemers dezelfde maximale snelheid. Dit biedt als voordeel dat op een wegdeel dat tot een bepaalde voertuigfamilie behoort uitsluitend gelijkwaardige verkeersdeelnemers rijden. Dit beperkt gewichts- en snelheidsverschillen tussen voertuigen en bevordert de verkeersveiligheid substantieel.



- **Gedagsverandering en verkeershandhaving zijn essentiële onderdelen van verkeersveiligheidsbeleid**

Minstens zo belangrijk in het streven naar nul verkeersdoden als een nieuwe indeling van de openbare ruimte is gedagsverandering. Immers, verreweg de meeste ongevallen zijn nog altijd het gevolg van menselijk handelen. Handhaving op overtredingen, zowel op de weg als op het fietspad, moet daarom naar de mening van de sectie Fietsen veel meer prioriteit krijgen bij politie en justitie.

- **Uit het oogpunt van de verkeersveiligheid is kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting een voorwaarde. RAI Vereniging is voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak.**

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 meeste fietsongevallen gebeuren in het donker of tijdens de schemering. Goede fietsverlichting is dus uiterst belangrijk om narigheid te voorkomen. Toch fietst slechts 64 procent van alle fietsers met voor- en achterlicht. 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.

De Nederlandse verkeerswetgeving kent slechts minimale regelgeving voor fietsverlichting. Ook van Europese normering is helaas geen sprake. Kwalitatief hoogwaardige fietsverlichting kan echter een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. RAI Vereniging is daarom voorstander van verregaande wettelijke eisen op dit vlak die moeten leiden tot 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. Het RAI Keurmerk Fietsverlichting kan hierin een leidraad in zijn voor de consument.



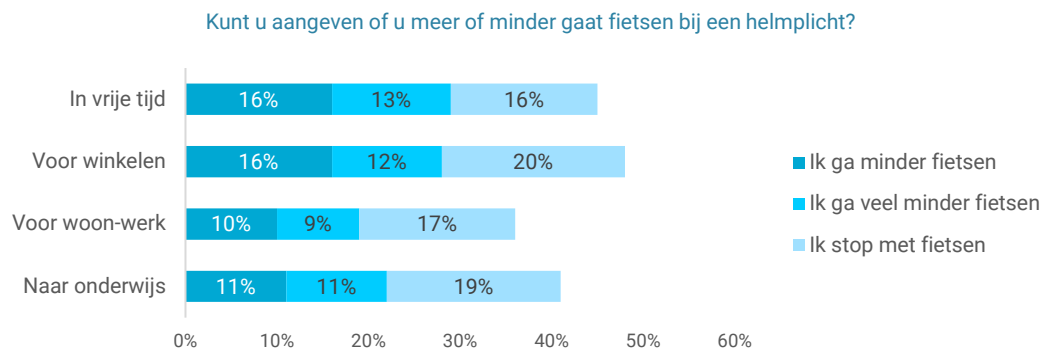
- **Indien mogelijk speed pedelecs terug op het fietspad**

Speed pedelecs kunnen een belangrijke rol spelen in het bevorderen van duurzaam en gezond woon-werk verkeer, vooral in die gevallen waar de woon-werk afstand langer is dan 10 kilometer. RAI Vereniging wil dat speed pedelecs langs wegen met intensief en snel rijdend autoverkeer op het fietspad mogen rijden, mits daar voldoende ruimte is. Uit onderzoek blijkt namelijk dat 86 procent van de speed pedelec gebruikers zich niet veilig voelt op de rijbaan. RAI Vereniging pleit daarom voor maatwerk waarbij lokale en regionale weggebeheerders meer ruimte krijgen om speed pedelecs naar het fietspad te sturen.

- **Geen verplichte helm voor fiets en e-bike**

Het gebruik van de fiets neemt de laatste jaren sterk toe, voornamelijk als gevolg van de populariteit van elektrische fietsen. Mensen fietsen meer en langere afstanden en blijven ook op hogere leeftijd fietsen. Een van de nadelige gevolgen van het toenemend fietsgebruik is echter dat ook het aantal (dodelijke) ongelukken met fietsen en e-bikes de laatste jaren weer stijgt.

RAI Vereniging onderschrijft uiteraard het streven naar zo min mogelijk ongelukken in het verkeer. Ieder verkeersslachtoffer is er een teveel. Tegelijkertijd is de RAI Vereniging echter geen voorstander van de invoering van een helmplicht voor fietsers. Uit recent onderzoek is namelijk gebleken dat een verplichte helm een sterk negatief effect zal hebben op het gebruik van de fiets in het dagelijks verkeer.



Bron: I&O Research, 2021

Naar de mening van RAI Vereniging wegen de nadelen die invoering van een verplichte helm met zich meebrengt niet op tegen de eventuele voordelen van een dergelijke wettelijke verplichting. Uiteraard staat het iedere Nederlander vrij om vrijwillig een helm te gebruiken bij het fietsen. In het wielrennen en het mountainbiken is het gebruik van een helm bijvoorbeeld al de norm. Het gebruik van een helm bij het uitoefenen van een hobby is echter van een geheel andere orde dan een helm in het dagelijks gebruik van een (elektrische) fiets.

- **Opvoeren van e-bikes levert grote risico's op. Verbod moet gehandhaafd worden.**

In de afgelopen jaren zijn er e-bikes op de Nederlandse markt gebracht met een zogenaamde "off road / USA" knop. Met behulp van deze off-road stand kunnen e-bikes trapondersteuning blijven leveren tot een snelheid van 32 km/u; de wettelijk maximaal toegestane snelheid voor e-bikes bedraagt echter 25 km/u. Voor consumenten betekent dit dat zij de openbare weg opgaan met een onwettig voertuig en daarmee niet verzekerd zijn. Tweewielers die sneller gaan dan 25 km/u vallen wettelijk gezien namelijk in de voertuigcategorie 'bromfiets'. Om in Nederland tot de openbare weg toegelaten te mogen worden moet de bromfiets beschikken over een Europese typegoedkeuring, moet er een WA-verzekering worden afgesloten en moet de bestuurder een helm dragen.

Voor de fietsindustrie bestaat het risico dat deze 'opgevoerde' e-bikes ernstige imagoschade opleveren als er ongelukken mee gebeuren en dat als gevolg hiervan e-bikes in de toekomst mogelijk aan strengere wetgeving zoals een Europese typegoedkeuring, worden onderworpen.

De sectie Fietsen van RAI vereniging is van mening dat elektrische fietsen met een zogenoemde USA knop of off road knop verplicht een Europese typegoedkeuring moeten hebben. Op het moment dat deze typegoedkeuring ontbreekt, zijn zij niet toegelaten voor gebruik op de openbare weg en moet er handhavend opgetreden worden door de politie.

Ook zijn er 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. 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.

## 4. Duurzaamheid

Gezonde mobiliteit is duurzame mobiliteit. De Europese Green Deal heeft tot doel de uitstoot van het vervoer in Europa tegen 2050 met 90% te verminderen. De Commissie is van plan een uitgebreide strategie voor duurzame en slimme mobiliteit vast te stellen om dit doel te bereiken en ervoor te zorgen dat de vervoerssector in de EU klaar is voor een schone, digitale en moderne economie.

### Standpunten op het gebied van duurzaamheid

#### ▪ Fietsen spelen een essentiële rol in de Europese duurzaamheidsstrategie

De Europese fietsverenigingen ECF, CEI en CONEBI<sup>1</sup> hebben in een recente consultatie van de Europese Commissie benadrukt dat fietsen een essentiële rol moet spelen bij de verwezenlijking van de ambitieuze doelstellingen van de Green Deal. De fietsverenigingen waren eensgezind in hun feedback dat meer fietsen in heel Europa verreweg de meest effectieve maatregel is om dit te helpen bereiken en om de Green Deal van de EU te versnellen, en dat fietsen een aanzienlijke en snelgroeiende bijdrage levert aan de economie van de EU.

Daarom moet de Europese strategie voor een duurzame en slimme mobiliteit zich verbinden aan deze essentiële modale verschuiving naar meer fietsen, onder meer met ambitieuze doelstellingen, doeltreffend beleid en substantiële financiering. De Europese fietsorganisaties hebben gezamenlijk opgeroepen tot:

1. De behandeling van de fiets als een gelijkwaardige partner in het mobiliteitssysteem;
2. 6 miljard euro aan EU-financiering voor veilige, hoogwaardige fietsinfrastructuur;
3. Verbetering van het EU-beleidskader inzake stedelijke mobiliteit;
4. De oprichting van een gecentraliseerd EU-fonds voor de toegang tot e-bikes ter waarde van 5,5 miljard euro om de voordelen van e-bikes in alle landen van de EU beschikbaar te maken en het scheppen van nieuwe banen te stimuleren; en
5. De ontwikkeling en uitvoering van een echte EU-fietsstrategie.

#### ▪ Inzamelnetwerk fietsaccu's duurzame verantwoordelijkheid fietsbranche

In de afgelopen jaren heeft de e-bike snel aan populariteit gewonnen in Nederland. Inmiddels rijden er dan ook zo'n 3 miljoen e-bikes in Nederland. De meest gebruikte accu voor e-bikes is de lithium-ion. Dit is een krachtige batterij met een batterij-managementsysteem. De accu van een e-bike gaat echter niet eeuwig mee. Omdat de fietsaccu een industriële batterij is, zijn de importeurs en fabrikanten verantwoordelijk voor de inzameling en recycling. De verwerking van lithium-ion-accu's moet aan strenge eisen voldoen en een veilige en verantwoorde inzameling en recycling is essentieel. Samen met Stichting Batterijen (Stibat) heeft de fietsbranche een inzamelnetwerk opgezet bij fietsdealers.



<sup>1</sup> European Cyclist's Federation (ECF), Cycling Industries Europe (CIE) en Confederation of the European Bicycle Industry (CONEBI)

- **Toezicht op de revisie van lithium-ion accu's is noodzakelijk**

Oude li-ion accu's kunnen worden gerecycled, hergebruikt of gereviseerd. Bij recycling gaat het om hergebruik van de afvalstoffen. Recyclers herwinnen waardevolle grondstoffen uit de accu die men daarna in nieuwe producten gebruikt. Second life betekent dat een batterij of accu een tweede leven en een nieuwe toepassing krijgt. Zo zijn veel afgedankte accu's bijvoorbeeld niet meer geschikt voor gebruik in de auto, maar wel voor andere toepassingen zoals energieopslag voor zonnepanelen. Tenslotte kunnen li-ion accu's ook gereviseerd worden. Hierbij worden de batterijen gerepareerd. Een li-ion accu bestaat uit losse cellen. Door de slechte cellen te vervangen, zijn de accu's weer bruikbaar. Accu's kunnen op die manier vaak nog voor andere toepassingen gebruikt worden.

Gezien de groeiende vraag naar lithium ion accu's in allerlei producten en de schaarste van het aanbod is de verwachting dat de markt van gereviseerde accu's in de komende jaren snel zal groeien. Dit brengt echter risico's met zich mee. Op het moment dat beschadigde li-ion accu's op een niet vakkundige manier worden gereviseerd bestaat er een grote kans op ongelukken. RAI Vereniging is van oudsher nauw betrokken bij activiteiten die de kwaliteit in de branche verhogen. De verschillende RAI keurmerken zijn hier voorbeelden van. Zij benadrukken de kwaliteit van de producten en dragen bij tot de veiligheid voor de gebruikers. Een keurmerk voor gecertificeerde revisiebedrijven kan naar de mening van de sectie Fietsen een belangrijke rol spelen in het behouden van het vertrouwen dat de consument heeft in de e-bike als kwaliteitsproduct.

## 5. Gezond ondernemersklimaat

Voorwaarde voor gezonde mobiliteit is ook een gezond ondernemersklimaat. De Nederlandse fietsindustrie staat wereldwijd hoog aangeschreven met kwalitatief hoogwaardige en innovatieve producten. Dit is echter geen vanzelfsprekend gegeven. Om er voor te zorgen dat de Nederlandse fietsindustrie kan blijven concurreren op internationaal niveau is het zaak om er voor te zorgen dat er een gelijk speelveld blijft en dat Nederlandse bedrijven niet nodeloos met kosten worden geconfronteerd die andere landen niet hanteren.

### Standpunten op het gebied van gezond ondernemersklimaat

- **Anti-dumping heffing China blijft noodzakelijk voor gezond Europees ondernemersklimaat**

Sinds 2019 geldt er een importheffing op Chinese (elektrische) fietsen. De Europese Commissie was tot de conclusie gekomen dat de Chinese invoerprijzen duidelijk lager waren dan de verkoopprijzen in de Europese fietssector, ondanks de antidumpingmaatregelen die ook toen al van kracht waren. De gemiddelde verkoopprijs op de Europese markt was bijna het dubbele van de gemiddelde invoerprijs uit China. Reden voor de Europese Commissie om te concluderen dat de Chinese uitvoer van fietsen naar de Europese Unie tegen dumpingprijzen schadelijk zou zijn omdat ze de verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie zouden onderbieden. De handelsbeschermingsmaatregelen van de EU beschermen meer dan 800 Europese kleine en middelgrote ondernemingen en 90.000 EU-banen tegen oneerlijke concurrentie uit China.

- **Vrijstelling van EU-douanerechten voor fietsonderdelen moet behouden blijven**

Binnen de Europese Unie kunnen bepaalde producten in aanmerking komen voor een vrijstelling van invoerrechten als deze productonderdelen niet binnen de Europese Unie worden geproduceerd. Een dergelijke vrijstelling van voor invoerrechten geldt ook voor bepaalde fietsonderdelen zoals de frames van fietsen. De sectie Fietsen is voorstander van handhaving van de douanevrijstelling voor geïmporteerde fietsonderdelen die niet binnen de Europese Unie worden geproduceerd.

- **Geen Europese typegoedkeuringsplicht voor e-bikes, e-bakfietsen en cargobikes**

In de Europese wetgeving vallen e-bikes, e-bakfietsen en cargobikes wat betreft de productveiligheidseisen onder de Europese machinerichtlijn 2006/42/EG en de EN15194:2017. RAI Vereniging pleit voor wat betreft productveiligheidseisen van elektrische (bak)fietsen voor vasthouden aan de bestaande en reeds gehanteerde internationale norm in de Machinerichtlijn. Zij is geen voorstander van de invoering van aanvullende Nederlandse producteisen voor elektrische (bak)fietsen en evenmin van invoering van een Europese typegoedkeuringsplicht voor de elektrische (bak)fietsen. De bestaande uitgebreide set aan internationale eisen is voldoende om de productveiligheid te waarborgen. De fietsmarkt is een internationale markt. Nederlandse fietsfabrikanten produceren voor de wereldmarkt, niet alleen voor de Nederlandse markt. Hun producten voldoen aan strenge internationale veiligheidseisen, een Europese typegoedkeuring levert hierbij geen extra toegevoegde waarde maar werkt wel sterk kostenverhogend.

- **Fietsdiefstal moet met behulp van een brede, integrale en gecoördineerde aanpak teruggedrongen worden**

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. Fietsdiefstal moet dan ook met behulp van 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.

