

Memorandum federale verkiezingen 13 juni 2010

Fietsen is milieuvriendelijk, gezond en democratisch en sociaal.

Enkele kerncijfers.

- 8% van de verplaatsingen gebeurt met de fiets¹, in Nederland is dit 25%.
- 64% van de Belgische gezinnen heeft één of meerdere fietsen².
- 23% van de Belgische gezinnen heeft geen wagen³.
- De Belg fietst jaarlijks gemiddeld 325 kilometer⁴. In Nederland bedraagt dit aantal 853 kilometer.
- 28% van de Vlaamse scholieren fietst naar school. In Nederland ligt dit aandeel op 50%.
- Per gereden fietskilometer vallen er dubbel zoveel fietsdoden als in Nederland.
- Wie regelmatig fietst heeft 40% minder overlijdenskans dan wie inactief is.

De Fietsersbond en GRACQ promoten de fiets en verdedigen de belangen van hun gebruikers. Met het oog op de federale verkiezingen van 13 juni 2010 vragen zij de federale beleidsmakers bijkomende inspanning te leveren om fietsgebruik veiliger en aantrekkelijker te maken. Daarbij stellen de GRACQ en de Fietsersbond de volgende prioriteiten voorop:

1. Recht op een fietsvergoeding voor elke werknemer
2. Fietsvriendelijkere verkeersreglementering
3. Afdwingbaarheid van verkeersregels
4. Zes procent btw op verkoop en herstellingen fietsen
5. Fietsvriendelijkere spoorwegen
6. Een krachtadigere aanpak van de dode hoek
7. Verplichte kwaliteitsnormen voor fietsonderdelen
8. Meer onderzoek naar fietsgebruik en -veiligheid

Hieronder vindt u een bespreking van elk van deze prioriteiten.

¹ 12% in het Vlaams Gewest

² In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 33%, in het Waals gewest 48% en in het Vlaamse gewest 78%.

³ In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest: 40%, in het Waals gewest 25% en in het Vlaamse gewest 19%.

⁴ 506 kilometer in het Vlaamse gewest

1. Recht op een fietsvergoeding voor elke werknemer

Wist U?

Frequente fietspendelaars zijn gemiddeld één dag per jaar minder ziek.
Eén dag ziekteverzuim kost de werkgever gemiddeld 250 euro.

Sinds 1962 krijgen treinpendelaars een gedeeltelijke terugbetaling van hun abonnement. In 1975 kwamen daar ook de busabonnementen bij. Vorig jaar verhoogden de sociale partners zelfs deze terugbetalingen in belangrijke mate. Wie met de trein pendelt, krijgt nu minstens 73% tot 78% terugbetaald van het abonnement. De bus-, tram- en metrogebruiker recupereert in de meeste gevallen minstens 71,8%. Tot onze verbazing blijft de fietser, die nochtans het meest milieuvriendelijke vervoerstype gebruikt, nog altijd in de kou staan.

Tallose sectoren voorzien ondertussen in het recht op een fietsvergoeding. Het moment is aangebroken om dit recht te openen voor alle werknemers.

In het najaar van 2010 starten de sociale onderhandelingen voor een nieuw tweejaarlijks nationaal interprofessioneel akkoord. Concreet vragen de Fietsersbond en de GRACQ de sociale partners om het recht op een fietsvergoeding mee op te nemen in hun nationale collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19, die vandaag reeds voorziet in de verplichte terugbetaling van het openbaar vervoer. Indien de sociale partners hier niet in slagen moet de federale regering ingrijpen en de fietsvergoeding bij wet opleggen. De federale overheid subsidieert 20% van het treinabonnement indien werkgevers de overige 80% financieren. De Fietsersbond en de GRACQ vragen eenzelfde 80/20-regeling voor de fietsvergoeding.

Aansluitend vragen de GRACQ en de Fietsersbond om de administratieve werkgeversverplichtingen m.b.t. de fietsvergoeding te verlichten.

2. Fietsvriendelijkere verkeersreglementering

Een fietsvriendelijk verkeersreglement is essentieel, zowel voor de veiligheid als de promotie van de fiets. Sinds 2003 stagneert het aantal fietsdoden in België⁵. Nederland en Denemarken, dé twee fietslanden bij uitstek, tonen aan dat België geenszins een bodem heeft bereikt. Per gereden fietskilometer telt Nederland de helft minder doden dan in België.

Wist U?

9% van het totale aantal verkeersdoden zijn fietsers, terwijl zij slechts instaan voor 3% van het aantal gereden kilometers in België.

Een fietsveiliger verkeersreglementering is bijgevolg broodnodig. Deze noodzaak vormt overigens een unieke gelegenheid om de wegcode niet alleen veiliger, maar ook aantrekkelijker te maken voor fietsers. Concreet vragen de GRACQ en de Fietsersbond de volgende wijzigingen:

- Fundamenteel moeten we afstappen van het uitgangspunt dat automobiliteit en hun doorstroming gevrijwaard moet worden in het debat over maximumsnelheden. Naar de volgende federale beleidsploeg vragen de GRACQ en de Fietsersbond alvast lagere standaardsnelheden. Nu bedragen de standaard maximumsnelheden 50 kilometer per uur binnen en 90 buiten bebouwde kom. In situaties waarbij fietsers en gemotoriseerd verkeer de rijweg delen, is deze regeling ronduit onverdedigbaar. Daarom vragen De Fietsersbond en de GRACQ om de standaardsnelheden terug te brengen tot respectievelijk 30 en 70 kilometer per uur. De wegbeheerder kan uitzonderingen voorzien. Voor de Fietsersbond en de GRACQ kunnen hogere snelheden evenwel enkel mits er veilige fietsinfrastructuur is. Is minstens een verhoogd aanliggend fietspad aanwezig, dan kan men een maximumsnelheid

⁵ In 2004, 2005, 2006 en 2007 vielen er jaarlijks respectievelijk 78, 71, 91 en 88 fietsdoden.

van 50 kilometer per uur voorzien. Is een vrijliggend fietspad voorzien met voldoende afscherming, dan is 90 eventueel mogelijk.⁶

- Duidelijkere regels voor het inhalen van fietsers. Wie een fietser op de rijbaan inhaalt moet vertragen tot 30 kilometer per uur. Sowieso moet gemotoriseerd verkeer minstens één meter tussen de fietser laten (minsten 1,5 meter in zone 70).
- Bromfietsen klasse B verbieden het fietspad te benutten binnen snelheidszones 50 of lager.
- Fietsers toelaten in voetgangerszones, uiteraard mits voorrangverlening aan voetgangers.
- Een rechtsafslagregeling voor fietsers bij rood licht, mits aangegeven d.m.v. een signalisatie en voorrangverlening aan de andere weggebruikers. Dit systeem bestaat reeds in Nederland.
- Een verduidelijking in de wegcode die expliciet stelt dat fietsers één meter afstand mogen houden tussen geparkeerd en stilstaande auto's en de fietsers zelf. Deze regels dient o.m. om ongevallen met openslaande autodeuren tegen te gaan.
- Een statuut voorzien voor fietsstraten, waar fietsers voorrang genieten op gemotoriseerd verkeer. Net zoals de fietser te gast is in voetgangerszones, is de auto te gast in fietsstraten.



Nederlandse rechtsafregeling bij rood licht

3. Afdwingen van verkeersregels

De gebrekkige pakkans vormt één van de achillespezen van het Belgische verkeersveiligheidsbeleid. Een hogere pakkans vormt nochtans een essentieel ingrediënt indien we het aantal ongevallen willen verminderen. Een meerderheid van de fietsdoden gaat immers gepaard met één of meerdere overtredingen. Het niet verlenen van voorrang is hierbij veruit de belangrijkste. De naleving van de voorrangsregels wordt evenwel te weinig gecontroleerd.

De GRACQ en de Fietsersbond vragen dan ook meer aandacht voor deze ongevalsfactor. Daarnaast eisen zij een effectief handhavingsbeleid op het vlak van fietsdiefstallen en asociaal (rij)gedrag t.o.v. fietsers, met inbegrip van parkeren op fietspaden en in dubbele file. Een verhoogde inzet van anonieme politiewagens en politiepatrouilles op de fiets met het oog op de naleving van de wegcode, kan bijdragen tot deze objectieven.

Wist U?

Slechts 8% van de bestuurders schat de pakkans voor rijden onder invloed van alcohol groot.

Tot slot eisen de Fietsersbond en de GRACQ een drastische verhoging van de pakkans. Dit moet gepaard gaan met een puntenrijbewijs. Bestuurders moeten hierbij fietsopleidingen volgen wanneer zij fietsers in gevaar brachten.

4. Zes procent btw op verkoop en herstellingen fietsen

Voor verkoop van fietsen geldt momenteel een BTW-percentages van 21%. Voor herstelling van fietsen geldt nu eens 6%, dan eens 21%, al naargelang de werkuren of de onderdelen meer dan de helft van de factuur uitmaken.

⁶ Voor de goede orde: dit standpunt doet geen afbreuk aan onze eis voor een drastische verhoging van het investeringsritme in veilige fietsinfrastructuur, zoals veilige vrijliggende fietspaden op wegen waar de toegelaten snelheid 70 kilometer per uur of hoger is.

Het aanleggen van fietsinfrastructuur is evenwel geen federale bevoegdheid.

Dit standpunt doet evenmin afbreuk aan onze eis dat wegbeheerder de maximum toegelaten snelheid verder verlaagt wanneer de verkeersveiligheid in het gedrag komt.

Gelet op het economisch, sociaal en ecologisch nut van het gebruik van de fiets is het voor de Fietsersbond en de GRACQ vanzelfsprekend dat voor zowel verkoop als herstelling een 6%-tarief moet gelden. Onderhoud van fietsen is immers nodig om deze fietsen veilig te houden.

5. Fietsvriendelijkere spoorwegen

De fiets is het ideale transportmiddel in het voor- en natransport naar treinstations, vaak gelegen in dorps- of stadskernen. Ondanks enkele inspanningen van Infrabel en NMBS is het onthaal van fietsers in de stations nog altijd ondermaats. Indien we de aantrekkelijkheid van de fiets willen verbeteren zijn bijkomende investeringen noodzakelijk in de fietsinfrastructuur en -diensten in en rond onze treinstations. De GRACQ en de Fietsersbond vragen de volgende maatregelen:

- Een aanbod van diefstalveilige én comfortabele fietsenstallingen aan elk NMBS-station. Wanneer het aantal fietsende pendelaars meer dan 200 bedraagt, is een bewaakte fietsenstalling vereist. Bij afwezigheid van bewaakte stalling moet de NMBS en Infrabel fietskluizen en/of camerabewaking voorzien.
- Een netwerk van uitleenbare fietsen bij elk bemand station, naar het voorbeeld van het Nederlandse systeem van de 'OV-fietsen', de Brusselse Villo-fietsen of de Parijs Vélip-fietsen.
- De aanleg van fietspaden langs de spoorlijnen, op het grondgebied van Infrabel. Zij kunnen eveneens gebruikt worden door bvb. hulpdiensten en de onderhoudstechnici van Infrabel.
- Een aantrekkelijkere dienstverlening en tarifiering voor reizigers die hun fiets mee op de trein nemen. Vandaag moet deze reiziger bij het binnenrijden van de trein bij voorbeeld nog altijd gissen waar het fietscompartiment zich situeert in het treinstel. De treinbegeleider weet meestal ook niet op voorhand of er fietsers meerijden. Dit leidt tot vermijdbare vertragingen. De tarifiering voor fietsen is overigens enkel gericht op de occasionele, lange-afstandreiziger. De GRACQ en de Fietsersbond vragen dan ook een aangepast prijsbeleid voor kortere afstanden en voor frequente fietsreizigers. Een mogelijk tarief bestaat eruit om de prijs voor het transport van een fiets vast te leggen op 10% van het bijhorende reizigerbiljet en de invoering van een abonnementsysteem ter waarde van 50 euro per jaar.



De OV-fiets, te huur in bijna 200 Nederlandse Treinstations. Prijs: € 9,5/jaar en € 2,85 per dag.

Wij vragen dat de federale overheid deze verzuchtingen zo concreet mogelijk opneemt in het beheerscontract met de NMBS en Infrabel.

6. Een krachtadigere aanpak van de dode hoek

Van alle fietsdoden ligt de dode hoek in 10% van de gevallen aan de oorzaak. Dit is een hardnekkig probleem aangezien het aantal dodehoekongevallen sinds de voorbije tien jaar maar niet daalt⁷. De Fietsersbond en de GRACQ vragen daarom aan de federale beleidsmakers krachtige, bijkomende inspanning:

- Een verplichte voorzichtspegel voor alle vrachtwagens. Deze spiegel wordt aan de buitenkant van de voorruit bevestigd. Zij geeft de chauffeur, die in een hoge cabine zit, een beeld van de rechtervoorkant van de vrachtwagen. Een Nederlandse studie wees uit dat driekwart van de dodehoekongevallen daar hun oorzaak vinden.

⁷ In 1997 t.e.m. 2007 vielen respectievelijk 6, 6, 7, 9, 9, 5, 6, 8, 7, 7 en 9 dodelijke fietsslachtoffers, te wijten aan dodehoekongevallen.

- Een verplicht geluid- en knipperlichtsysteem wanneer een vrachtwagen tegen een lage snelheid zijn rechterraand aanwijzer aanzet. Het geluidssignaal waarschuwt niet alleen de fietser, maar herinnert ook de vrachtwagenchauffeur aan zijn dode hoek. Verschillende fabrikanten bieden reeds zulke systemen aan.
- Een verplichte zijafscherming tussen de wielen van de vrachtwagen en zijn oplegger. Het belet dat fietsers, bij een aanrijding, onder de wielen belanden.

Wist U?

Bij 95% van de dodehoekongevallen is een vrachtwagen betrokken.

Uiteraard draagt de gebrekkige fietsinfrastructuur eveneens bij tot deze problematiek. Weginfrastructuur is evenwel geen federale materie.

7. Verplichte kwaliteitsnormen voor fietsonderdelen

Op dit ogenblik bestaat er geen kwaliteitsnormering voor fietsonderdelen. Nochtans is de verkeersveiligheid hierbij gebaat. Een groot deel van de verkochte fietsen beantwoordt niet aan elementaire kwaliteitverwachtingen: verlichting met onvoldoende sterkte, slecht werkende remmen, enz.

Het is een misverstand aan te nemen dat dit enkel op Europees niveau geregeld kan worden. Met het oog op de verkeersveiligheid kan elke lidstaat individueel kwaliteitsnormen opleggen. Concreet vragen de Fietsersbond en de GRACQ om het Belgische Bureau voor normalisatie (NBN) de opdracht te geven normering uit te werken voor fietsonderdelen en via een koninklijk besluit bindend te maken. Het NBN moet overigens niet vanaf nul beginnen. Voor een aantal onderdelen werkte het Europese standaardisatiebureau CEN reeds normen uit.

8. Meer onderzoek naar fietsgebruik en -veiligheid

Het Belgisch onderzoek naar het fietsgebruik en de veiligheid van fietsers is beperkt en sterk gefragmenteerd. Zo vond er in België nog altijd geen grondig onderzoek plaats naar de problematiek van de dodehoekongevallen of naar de individuele en maatschappelijke voordelen van fiets(investeringen) op het vlak van gezondheid, leefmilieu, sociale cohesie en op economisch vlak. Goed onderzoek is evenwel essentieel om goed doordachte en onderbouwde beleidskeuzes te maken. Bij minder populaire maatregelen dragen objectieve onderzoeksresultaten bovendien bij tot de vereiste draagkracht.

Wist U?

Naar schatting wordt slechts 20% van de gewonde fietsers geregistreerd.

Tot slot wijzen we op de hopeloze onderregistratie van gewonde fietsslachtoffers, wat onderzoek naar fietsveiligheid in belangrijke mate bemoeilijkt.

Namens de Fietsersbond,

Wim Depondt
Voorzitter Fietsersbond vzw
0486 79 97 15
wim.depondt@gmail.com

Jan Treunen
Directeur Fietsersbond vzw
03 231 92 95
jan@fietsersbond.be

Namens de GRACQ

Bernard Dehaye
Voorzitter GRACQ vzw
0498/20 47 21
bernard.dehaye@gracq.org

Eric Nicolas
Secretaris Generaal GRACQ vzw
02/502 61 30
eric.nicolas@gracq.org