



Fietsersbond vzw

Memorandum verkiezingen Europa 2009

1. *Verplichte* kwaliteits- en veiligheidsnormen voor fietsen en fietsonderdelen

Voor fietsen en fietsonderdelen die in Europa worden verkocht, bestaan er tot op vandaag geen verplichte kwaliteits- en veiligheidsnormen. Enkel toetsing aan een aantal Europese normen is mogelijk. Dit heeft verstrekkende gevolgen. **De veiligheid van de fietser is sterk gebaat bij verplichte normen.** Op het vlak van fietsverlichting beantwoordt een groot deel van de momenteel verkochte fietsen niet aan de kwaliteit die consumenten mogen verwachten: dynamo's die slippen (bij regenweer), lampjes die om de haverklap springen, verlichtingsdraadjes die in een fietsenstalling per definitie kapot getrokken worden wanneer je je fiets uit de stalling neemt, ... Geen wonder dat veel fietsers zonder doeltreffend werkende verlichting rondrijden ! Er zijn nochtans oplossingen voorhanden: bijvoorbeeld LED-verlichting die wordt aangedreven door magneten op de wielspaken, naafdynamo's, ...

Remmen die bij vochtig weer hun grip verliezen zijn een ander vaak voorkomend euvel. Een probleem dat de veiligheid van de fietser in gevaar brengt.

Sommige kinderfietsen die in speelgoedzaken en supermarkten worden verkocht, zijn zo mogelijk nog erger: het frame is dikwijls slecht gelast, zodat breuken niet ondenkbeeldig zijn. Een bel ontbreekt op deze fietsen meestal en de remgrepen zijn soms zo groot dat een kinderhand ze onmogelijk kan bedienen.

Het opleggen van verplichte kwaliteits- en veiligheidsnormen dient te gebeuren via een Europese Richtlijn.

2. Zes procent BTW op verkoop en herstelling van fietsen

Voor de verkoop van fietsen geldt momenteel een BTW-percentage van 21 %. Voor herstelling van fietsen geldt in België nu eens 6 %, dan eens 21 %, afhankelijk van het feit of de werkuren of de onderdelen meer dan de helft van de factuur uitmaken (in het kader van het verlaagd BTW-tarief voor arbeidsintensieve diensten). In de praktijk passen niet alle fietsherstellers deze regel toe omwille van de administratieve overlast van deze 'dubbele factuur' en factureren dus 21% voor het geheel van wisselstukken en arbeidsuren.

Gelet op het economisch, sociaal en ecologisch nut van het gebruik van de fiets is het voor de Fietsersbond vanzelfsprekend dat **voor zowel verkoop als herstelling een BTW-percentage van 6% moet gelden.**

3. Nieuwe antidodehoekapparatuur

De dodehoekspiegels en -camera's hebben geen eenduidige positieve bijdrage geleverd tot het voorkomen van dodehoekongevallen. Deze ongevallen gebeuren nog veel te vaak.

Er moet daarom onderzoek gedaan worden naar de positieve gevolgen van het (verplicht) gebruik van **sensoren en andere technologische apparatuur ter voorkoming van dodehoekongevallen.**

De kostprijs hiervan blijft te verwaarlozen ten opzichte van de kostprijs van een dodelijk slachtoffer.

Naast deze technologische hulpmiddelen, blijven veilige fietsinfrastructuur (onder andere het voorkomen van conflicten door aparte groenfases op met verkeerslichten geregelde kruispunten) en sensibilisatie van chauffeurs en fietsers deel uitmaken van het globale beleid ter voorkoming van dodehoekslachtoffers.

4. Verplichte gesloten zij-afscherming voor vrachtwagens

De verplichte installatie van zichtveldverbeterende systemen kan de vrachtwagen zeker veiliger maken voor fietsers. **Een gesloten zij-afscherming - zijplaten tussen de wielen van een vrachtwagen - voorkomt dat bij een ongeluk een fietser alsnog onder de wielen van een vrachtwagen terechtkomt.**

5. Veiligere voertuigfronten

De crashtesten van **Euro NCAP** met betrekking tot de gevolgen van een aanrijding voor kwetsbare weggebruikers (passieve veiligheid van voertuigen), houden momenteel hoofdzakelijk rekening met de impact bij voetgangers. Deze testen moeten **ook de veiligheid voor fietsers** als expliciete factor opnemen. Onderzoek heeft aangetoond dat airbags aan de buitenkant van het voertuigfront vele ernstige verwondingen kunnen voorkomen en vele levens van fietsers kunnen sparen.

6. Invoering van ISA

Enkel een verplichte snelheidsbegrenzing van de motorvoertuigen kan het aantal verkeersslachtoffers verder doen dalen. De Fietsersbond pleit daarom voor **de invoering van ISA (intelligente snelheidsaanpassing) in alle nieuwe voertuigen**. ISA zal immers vooral in de bebouwde kom zorgen voor minder slachtoffers bij fietsers en voetgangers. ISA kan worden toegepast zonder al te grote (extra) investeringen.

Uit proefprojecten blijkt dat het draagvlak bij de chauffeurs na de proefperiode groter wordt: ISA leidt tot rustig, ontspannen en veilig rijden.

ISA ontslaat de chauffeurs niet van elke verantwoordelijkheid. Preventief en aangepast rijgedrag blijft noodzakelijk. Handhaving en sensibilisatie blijven noodzakelijke elementen van het verkeersveiligheidsbeleid.

7. Verbod op te lange vrachtwagens (LZV's)

Lange Zware Vrachtwagens (LZV's) zijn vrachtwagens die maximaal zestig ton mogen wegen en/of maximaal 25,25 meter lang mogen zijn. **Deze LZV's vormen een bijzonder gevaar voor de zwakke weggebruikers**. Niet alleen zijn deze onveilig door de remafstand die dergelijke gevaarten nodig hebben om te kunnen stoppen, bovenal creëren zij bijkomende problemen met betrekking tot de dode hoek van vrachtwagens, vooral aan rotondes en kruispunten. Zelfs al worden deze LZV's bijvoorbeeld enkel tot de snelwegen of de havengebieden toegelaten, dan nog zullen ze gebruik moeten maken van kleinere wegen om hun goederen te brengen of op te halen in productiecentra. En deze productiecentra liggen vaak dicht bij of in de bebouwde kom en schoolomgevingen, met alle gevolgen van dien voor de verkeersonveiligheid van de zachte weggebruikers.

8. 'Daytime Running Lights' : evalueren en zonodig de verplichting opheffen

De Europese Commissie (EC) heeft besloten om vanaf 2011 Daytime Running Lights (DRL) verplicht te stellen voor alle nieuwe voertuigen. Het is nochtans niet aangetoond dat deze regel een positief effect heeft op de veiligheid van fietsers.

Deze verplichting kan een verhoging van de verkeersveiligheid voor het gemotoriseerd verkeer betekenen. Voor de zwakke weggebruikers - fietsers en voetgangers - betekent het echter een mogelijke achteruitgang. Doordat alle gemotoriseerd verkeer ook overdag verlicht op de weg komt, worden fietsers en voetgangers nog minder zichtbaar in het verkeer. De Fietsersbond vraagt met aandrang dat deze maatregel **snel** wordt **geëvalueerd** en de verplichting snel wordt opgeheven indien uit de evaluatie zou blijken dat deze Richtlijn de veiligheid van fietsers in het gedrang brengt.

Deze evaluatie dient voor elke lidstaat afzonderlijk te gebeuren. De beschikbaarheid van of het gebrek aan veilige, van het gemotoriseerde verkeer afgescheiden, fietsinfrastructuur zou wel eens een bepalende factor kunnen zijn voor de invloed van DRL op de veiligheid van fietsers.

9. Intermodaliteit trein - fiets / vliegtuig - fiets

Het vervoer van fietsen in internationale treinen betekent een verdere stap in de intermodaliteit van de diverse vervoermiddelen. Gelet op het feit dat Europa een fijnmazig spoorwegennet heeft en de treinstations in het hart van de stad gelegen zijn - voordelen die luchthavens niet altijd kunnen bieden - dient **het vervoer van fietsen op internationale verbindingen algemeen toegelaten te worden**. Deze dienst werd de afgelopen jaren voortdurend afgebouwd. Op diverse lijnen bestaat gewoon geen mogelijkheid om je fiets mee te nemen. De onduidelijkheid bij de gebruikers is groot aangezien de regels continu worden gewijzigd en enige communicatie ontbreekt. De Fietsersbond wil een veralgemening van de mogelijkheid om fietsen mee te nemen in de trein, ook in de hogesnelheidstreinen.

De co-modaliteit vliegtuig-fiets heeft weliswaar mindere troeven dan deze van trein-fiets. Maar ook in de verre verplaatsingen die met het vliegtuig worden afgelegd, kan de fiets een aanvullende rol spelen.

10. Harmonisatie verkeersreglementering

De verkeersreglementering verschilt van lidstaat tot lidstaat. In België volstaat een fietslicht op kledij of fietser, in andere lidstaten moet een fietslicht gemonteerd zijn op de fiets zelf. In België mag het fietslicht knipperen, in andere lidstaten dan weer niet. In België zijn reflectoren op de wielen voor de meeste fietsen verplicht, in andere landen dan weer niet altijd.

Behoorlijk verwarrend voor wie regelmatig de landsgrenzen oversteekt met de fiets. **Harmonisatie van deze regels zorgt voor meer duidelijkheid.**

11. Actieve steun voor Europese fietsroutes

Fietstoerisme over de grenzen heen bevordert de Europese integratie. Duizenden fietsers fietsen momenteel al kriskras door Europa, langs Camino francès naar Santiago de Compostela of via LF-routes. Dit gebeurt niet altijd op veilige fietspaden of langs veilige wegen. Het aanleggen van fietspaden is arbeidsintensief en ecologisch verantwoord. In tijden van economische crisis en hogere werkloosheid bieden Europese fietsroutes een opportuniteit. Europa moet hiervan werk maken.

Het **EuroVelo fietsroutenetwerk**, bestaande uit 12 Europese fietsroutes met een totaal van 66.000 kilometer, **dient integraal deel uit te maken van het trans-Europese vervoersnetwerk.**

12. Uitstootnormen voor bromfietsen

Bromfietsers mogen op vele plaatsen gebruik maken van de fietspaden. Bromfietsen produceren echter een grote hoeveelheid fijn stof. **Europese regelgeving om de uitstoot van schadelijke stoffen van bromfietsen aan banden te leggen**, zal het fietsen nog gezonder maken.

13. Voorbeeldfunctie van Europarlementsleden

Parlementsleden en hun medewerkers dienen zelf het goede voorbeeld te geven door de fiets te gebruiken voor de korte afstanden. Dit is enorm belangrijk voor het imago van de fiets als dagelijks vervoermiddel. Tegelijkertijd kunnen ze dan aan den lijve de slechte toestand van de fietsinfrastructuur ervaren en de pijnpunten (h)erkennen en erachter komen aan welke eisen fietsinfrastructuur dient te voldoen.