

VEILIGHEIDSEISEN VOOR FIETSEN

Beleidende nota Onderdeel B2 van het project "Veilige fiets en letsel-
preventie" van het Masterplan Fiets

R-92-13

Ir. L.T.B. van Kampen

Leidschendam, 1992

Stichting Wetenschappelijk Verkeersveiligheid SWOV

1. INLEIDING

Deze rapportage betreft de activiteiten van de SWOV in het kader van onderdeel B2 (Veiligheidseisen voor fietsen) dat een deel vormt van het project 'Veilige fiets en letselpreventie', dat op zijn beurt behoort tot het Masterplan Fiets.

De kern van onderdeel B2 is een TNO-studie waarvan het eindrapport integraal deel uitmaakt van deze SWOV-rapportage (Kostense, 1992).

De door IW-TNO uitgevoerde studie betreft het inventariseren van bestaande eisen aan fietsen en het formuleren van een basis-eisenpakket uit veiligheidsoogpunt. Voorts wordt in deze rapportage een mogelijk scenario voor het vervolgtraject aangegeven.

De SWOV heeft reeds als onderdeel A van het project 'Veilige fiets en letselpreventie' een literatuurstudie uitgevoerd naar de veiligheidsaspecten van fietsen (Van Kampen, 1992).

Zowel IW-TNO als SWOV zijn overtuigd van het belang van vervolgactiviteiten in het kader van het verbeteren van de veiligheid van fietsen, en willen door middel van hun rapportages in het kader van de betreffende onderdelen (A en B2) duidelijk maken dat de overheid in dat proces een belangrijke rol heeft (regelgevend, stimulerend).

Een ander deel van hetzelfde probleem is echter in handen van de markt en met name van de fietsindustrie. Het moment waarop deze betrokken dient te worden in het komende proces van verdere ontwikkeling van regels en normen is duidelijk nabij. Het gaat immers om de verbetering van hun eigen producten.

In deze SWOV-nota worden de conclusies van de onderdelen A (Literatuurstudie Fietsveiligheid) en B2 (TNO-rapport Veiligheidseisen voor fietsen) in elkaars verlengde gezet en wordt bezien op welke vragen door het beleid antwoord zal moeten worden gegeven voordat een vervolgtraject kan worden ingezet.

Een mogelijk vervolgtraject wordt beschreven.

2. UITGEVOERDE PROJECTEN A EN B2

In dit hoofdstuk is tevens verwerkt de presentatie van bedoelde rapportages tijdens de Themateam Veiligheid vergadering d.d. 9 april 1992.

Het SWOV-rapport 'De veiligheid van de fiets in het wegverkeer' (rapportage van onderdeel A) vermeldt dat er veel ruimte is voor verbetering van de regelgeving op fietsgebied.

De belangrijkste, uit veiligheidsoverwegingen voor nadere regelgeving in aanmerking komende fietsaspecten zijn remmen, verlichting, rijstabiliteit (stuurinrichting) en framesterkte.

In alle relevante literatuur over veiligheid van fietsen wordt gerefereerd aan de slechte staat waarin fietsen doorgaans verkeren.

Hieruit kan worden afgeleid dat veiligheidseisen sec niet voldoende zijn. Er dienen zodanige kwaliteitseisen te worden opgenomen dat een fiets ook op termijn zijn veiligheidseigenschappen blijft behouden.

Het draait daarbij zowel om duurzaamheid van de verschillende constructies als om ongevoeligheid voor onderhoud.

De inventarisatie van wettelijke en technische eisen welke door IW-TNO is gerapporteerd in haar rapport "Veiligheidseisen voor fietsen" wijst nadrukkelijk op een achterstand in de nationale wetgeving en de technische eisen (normen) ten opzichte van andere landen. Hierbij is te constateren dat Nederland als 'dumpland' voor buitenlandse fietsen en fietsonderdelen wordt gebruikt.

Uit het lopende internationale overleg (ISO, CEN) blijkt dat men duidelijk bezig is tot een opwaardering van de regelgeving voor fietsen te komen.

In het rapport is ook een beperkte categorie-indeling voorgesteld op basis van twee typen fietsen (kinderfiets en volwassenenfiets) en twee gebruikscategorieën (licht en zwaar) waardoor totaal vier categorieën ontstaan. Een dergelijke categorie-indeling staat nog ter discussie. De verwachting van IW-TNO is dat van uit het gebruik gezien aan de verschillende categorieën verschillende technische eisen gesteld dienen te worden.

Wat de SWOV betreft valt hierbij nog aan te tekenen dat het onderscheid geen uniforme veiligheidseisen in de weg zou moeten staan. Wel is duidelijk dat aan kinderfietsen op verschillende punten lagere technische (sterkte)eisen gesteld kunnen worden dan aan volwassenenfietsen.

IW-TNO beveelt aan dat Nederland in het NVR (de concept-vervanging van het huidige WVR) hogere eisen stelt, die daarmee ook beter zouden passen in het internationale veld.

Daarnaast doet IW-TNO een aanbeveling voor een te volgen scenario bij het bereiken van het gewenste doel van betere regelgeving.

IW-TNO opteert voor het Engelse systeem van regelgeving: in de nationale wetgeving wordt verwezen naar de eisen die zijn opgenomen in de Britse fietsnormen (BSI).

IW-TNO adviseert derhalve tot het zo spoedig mogelijk inrichten van een Nederlandse norm welke op bestaande normen en voorstellen gebaseerd kan worden.

IW-TNO voorziet verder dat een dergelijk scenario zowel het Nederlandse verkeersveiligheidsbelang dient als de belangen van de vaderlandse fietsindustrie, omdat op deze wijze eigen inbreng mogelijk is in het harmonisatieproces dat binnen afzienbare tijd tot de Europese eenwording leidt.

Voor het ontwikkelen van de beoogde Nederlandse norm is gezien de gangbare procedure de inbreng van de Nederlandse industrie onmisbaar.

Gezien vanuit de in het IW-TNO-rapport voorgestelde veiligheidseisen en de daaruit te ontwikkelen technische eisen is het ook noodzakelijk de steun van fabrikanten te verbinden aan de door de overheid gewenste verbetering van de veiligheid van fietsen.

IW-TNO stelt dan ook voor het resultaat van zijn studie zo spoedig mogelijk aan de industrie te presenteren en het normeringsproces, waaraan ook een keuringstraject verbonden zal zijn te starten.

In de keuze van het voorgestelde scenario is meegenomen dat het eenvoudiger is de naar verwachting in de nabij toekomst regelmatig naar een hoger niveau veranderende eisen van fietsen op normniveau bij te stellen dan op wettelijk niveau.

IW-TNO geeft daarbij dus geen voorkeur aan het volledig in wettelijke (NVR) termen regelen van fietseisen (scenario a), maar zou nog wel kunnen inspelen op het gedeeltelijk in wettelijke eisen formuleren en het daarnaast naar Nederlandse en buitenlandse normen verwijzen (scenario c).

Een en ander houdt in dat het verkeersveiligheidsbelang en het industriebelang er nadrukkelijk mee gediend zijn dat de Nederlandse overheid zich uitspreekt ten aanzien van de voorgestelde scenario's en dat het vervolgtraject (zie volgend hoofdstuk) dat het meest voor de hand ligt zo spoedig mogelijk wordt ingezet.

3. VERVOLGTRAJECT

Eerder zijn door IW-TNO en SWOV gedachten geuit over mogelijke vervolghostudieactiviteiten en onder andere verwoord in het voorstel voor een vervolghostudieproject B3 van het Masterplan Fiets. Het nu volgende voorstel is opgesteld op basis van een conceptvoorstel van IW-TNO.

Er wordt vanuit gegaan dat de rapportages in het kader van de projecten A en B2 van Masterplan Fiets aannemelijk hebben gemaakt dat er uit verkeersveiligheidsoverwegingen in Nederland ten opzichte van ons omringende landen een grondige herziening van het eiseniveau aan fietsen gewenst is.

Er wordt een uitspraak verwacht over het door de Nederlandse overheid gewenste eiseniveau en de wijze van (wettelijke) regeling.

Bij volledig wettelijk eisen zal bijvoorbeeld op een andere manier met de inbreng van de industrie worden omgegaan dan bij het inrichten van een Nederlandse norm die wettelijke basis krijgt.

Ervan uitgaande dat uiteindelijk gekozen wordt voor de inrichting van een (Nederlandse) norm op het gebied van de fietsveiligheidseisen is een aantal stappen te voorzien die via zo'n norm leiden tot een verhoging van de veiligheid van de fiets.

1. Inseinen van de fietsenbranche en andere belanghebbenden omtrent de voorgenomen plannen; verwacht wordt dat het bekend maken van de plannen goed aansluit bij de verwachting die de industrie nog steeds heeft op het gebied van kwaliteitszorg en ook motiveert tot actieve deelname aan het normeringsproces.

In dit kader is op de vergadering van het Themateam Veiligheid, d.d.

9 april 1992, door IW-TNO voorgesteld dat begin juni 1992 door de RAI een symposium wordt georganiseerd waarop betrokken partijen (overheid, onderzoek, industrie) hun posities weergeven.

2. Het opstellen van een concept-norm (via het NNI) waarvan het materiaal in de vorm van de nu gepleegde rapportages en inventarisaties gereed ligt. Dit proces is daarmee vooral een keuzep proces.

3. Om te bezien in hoeverre de huidige fietsproduktie zal blijken te voldoen aan de (concept) norm zal een serie beproevingen moeten worden uitgevoerd en waar nodig ook meetapparatuur worden ontwikkeld.
4. Evaluatie van de resultaten van de beproevingen en de terugkoppeling daarvan aan belanghebbenden (overheid, onderzoek en industrie).
5. Definitief opstellen van de norm met daaraan verbonden keuringsprocedures.
6. Incorporeren van of verwijzen naar de norm in Nederlandse wetgeving.

LITERATUUR

Kampen, L.T.B. van (1992). De veiligheid van de fiets in het wegverkeer. SWOV, Leidschendam. (Nog niet openbaar).

Kostense, J. (1992). Veiligheidseisen voor fietsen. TNO-rapport. 92. R.VD.015.1/JK. Instituut voor Wegtransportmiddelen TNO, Delft.