

LS,

Als producent van uiteenlopende (bak)fietsen baat de voorbereiding tot implementatie van het vernieuwde LEV-kader ons grote zorgen. Hieronder heb ik getracht onze zorgen zo bondig maar duidelijk mogelijk uiteen te zetten. In een vooronderzoek, uitgevoerd door Altea group, zijn deze zorgen ook ingebracht. Tot onze grote teleurstelling lijkt er geen rekening te worden gehouden met de zorgen van de Nederlandse producenten.

Verminderde veiligheid constructie

Door (zoals voorgesteld) te werken met beperking van het ledig gewicht wordt de toelating meer univorm getrokken met de toelating van auto's. Dit lijkt wellicht verstandig, maar dit houdt geen verband met de praktijk. Percentueel is de belading van een fiets een veel groter aandeel in het totaal gewicht (die invloed op bijv de stopafstand heeft) dan bij een auto. Sterker nog de bereider weegt meer dan de fiets.

Bij het invoeren van deze regel worden fabrikanten verleid hun producten uit dunnere en lichtere materialen te vervaardigen met een negatief gevolg voor de constructieveiligheid. Aannemend dat het doel het verbeteren van de veiligheid is heeft een dergelijke maatregel geen enkele zin. Het maximum gewicht van een fiets is bovendien al beperkt door de reeds geldende normen.

Verminderde veiligheid in gebruik

Het toezicht wat de fabrikant van elektrische fietsen nu heeft op de veiligheid en kwaliteit zal verminderen. Niet elektrische fietsen zullen altijd buiten deze nieuwe kaders en wetgeving blijven opereren. Het gevolg hiervan zal zijn dat de consument zelf een elektrische set kan bestellen en deze eenvoudig zelf kan monteren. De verkoop van deze sets is niet gebonden aan beperkingen qua vermogen of maximum snelheid. Indien de toelatingseisen voor fabrikanten strenger worden zal het prijsverschil groter worden, en de verleiding voor de consument om de fiets zelf om te bouwen groter.

Minder uniforme regels EU / Wereld

Door in Nederland andere toelatingseisen te hanteren dan in de rest van de EU en de wereld wordt het voor fabrikanten nog lastiger hun producten in verschillende landen aan te bieden. Dit geeft buitenlandse producenten een voordeel in de concurrentie op de wereldmarkt.

Bedreigingen voor de Nederlandse branche

Het voldoen aan steeds meer regelgeving die de veiligheid niet ten goede komen zullen schade doen aan de reputatie en prijs/kwaliteit verhouding van in Nederland geproduceerde fietsen. Waarom zouden we onze eigen fietsenbranche opzadelen met meer regeldruk zonder dat dit de veiligheid ten goede komt?

Mogelijke oplossing

Op dit moment zijn er al normen die gelden voor elektrisch ondersteunde fietsen en zijn er verschillende testen die uitgevoerd kunnen worden om de veiligheid te garanderen. Verder kunnen

producenten zelf extra normen hanteren om de veiligheid te vergroten. Zo wordt bij al onze driewielers de maximum snelheid beperkt op een snelheid ver onder de wettelijke 25km/h. Een inventarisering van de reeds geldende normen, en van extra maatregelen die Nederlandse producenten reeds nemen zouden samen kunnen komen tot vernieuwde Europese toelatingseisen. Door als Nederland hierin het voortouw te nemen, en door de producenten hierin mee te nemen kan de Nederlandse fietsbranche haar reputatie in Europa versterken. De verduurzaming van het verkeer in Nederland en Europa hoeft dan geen vertraging op te lopen.

Wij verzoeken u met klem niet te wachten tot de volgende fase van het implementeren met het oplossen van deze problemen. Met het toelaten van de Stint is een fout van ongekennde proportie gemaakt, die zich als een olievlek over de fietsbranche heeft verspreid. De boete voor deze fout (die ligt bij de organisatie die de Stint heeft gekeurd, getest en toegelaten) wordt verhaald op de reputatie van de Nederlandse fietsproducenten. Verdere beperkende maatregelen zijn uitsluitend in het belang van de keurende instanties en de auto-industrie. Nederland zou juist haar fietsbranche Europees moeten uitdragen, er achter blijven staan en verdedigen. In plaats van voorloper in de bureaucratie zouden we voorloper in de verkeersveiligheid moeten willen zijn.

In afwachting verblijvend,

Met vriendelijke groet,

Jan Rijkeboer

Azor Bike B.V.
Marconistraat 7-A
7903 AG HOOGEVEEN
The Netherlands
(0031) 0528-234567