



Motie Afbakeningsperikelen

De Ledenraad van het Fietsersbond, in vergadering op 23 juni 2018 te Hilversum bijeen, kennisgenomen hebbende van

- *“Memo voor de Ledenraad 23-06-2018 betreffende commissie speed pedelec”* van het presidium c.q. de directie en
- aangehechte bijlage *“Afbakening Doelgroep Fietsersbond”* van de Afdeling Leiden;

constaterende dat

- de op 2 februari 2018 ingestelde *“Commissie Speed Pedelec”* er nog niet in is geslaagd haar werk af te ronden,
- het presidium c.q. de directie van mening is, dat het aspect Doelgroep van de Fietsersbond in Relatie tot de Speed Pedelec (welk door de commissie overigens als logisch onderdeel van haar taakopdracht word beschouwd) overgeheveld zou moeten worden naar het project Toekomstvisie 2040,
- de *Speed-Pedelecgroep der Lage Landen* sinds enige tijd als belangenorganisatie door de rijksoverheid en het CROW is erkend;

overwegende dat

- er behoefte bestaat aan een diepgaande discussie over de bestuurlijke rol van de speed pedelec binnen de Fietsersbond,
- het nuttig is om het inmiddels verrichte voorwerk voor de Cie. Speed Pedelec niet verloren te laten gaan (zie bijlage *Afbakening Doelgroep Fietsersbond*),
- dat naast de visie zoals die in genoemde bijlage (ingebracht door ondergetekende) is verwoord, ook ander opvattingen gelegd kunnen worden, beiden met **als doel de Ledenraad voldoende en evenwichtig te informeren over dit vraagstuk**;

besluit

het vraagstuk van de bestuurlijke positie van de speed pedelec expliciet aan de orde te laten komen,

- hetzij binnen de Cie. Speed Pedelec,
- hetzij – indien de Cie. Speed Pedelec haar werkzaamheden voortijdig beëindigt - bij een geëigend gremium binnen het traject Toekomstvisie 2040, met inachtneming van genoemde bijlage;

en gaat over tot de orde van de dag.

Afdeling Leiden
(Mike Meeles)



Bijlage bij motie Afbakeningsperikelen:

Afbakening Doelgroep Fietsersbond

In deze korte notitie – geschreven vanuit de optiek van de fietser - wordt beargumenteerd waarom de Fietsersbond niet (meer) het belang van de speedpedelec kan dienen.

Concluderende Samenvatting

(hier wordt met het begrip “fiets” bedoeld: klassieke fiets plus fiets met 25km-ondersteuning)

- **Innovaties** op het gebied van tweewielers zullen leiden tot nog meer vermogen en het kunnen bereiken van nog hogere snelheden. Dat geldt ook m.b.t. tot de speed pedelec, waardoor de afstand ten opzichte van de fiets nog groter gaat worden. Daarmee wordt de FB gedwongen om zijn doelgroep scherper af te bakenen.
- De belangen van de fietser en die van de berijders van speedpedelecs zijn **inherent conflicterend**. Dat komt door de geruisloosheid en de slechte visuele herkenbaarheid van de speedpedelec waardoor door anderen slecht geanticipeerd kan worden. Dat geldt ook voor de onverwacht hoge snelheid en trekkracht van de speedpedelec. Verder speelt ook het toenemende massaverschil tussen fiets en speedpedelec een rol.
- De speedpedelec is gezien zijn prestaties (terecht) door de overheid **als brommer** ingedeeld.
- Verbreding van de doelgroep van de FB naar (een deel) van de categorie “brommer” verzwakt de **juridische positie** van de Fietsersbond bij geschillen, en daarmee die van fietsers.
- De speedpedelec heeft de steun van de Fietsersbond niet (meer) nodig. *De Kopgroep SpeedPedelec Der Lange Landen* is door de overheid sinds enig tijd erkend. **Een tweede belangenkanaal** via de Fietsersbond doet dan afbreuk aan de bestuurlijk positie van de fietser in het maatschappelijk krachtenveld en is daarmee onwenselijk.

Inhoud:

Technologische Ontwikkelingen

Regelgeving

Speedpedelec tegen houden?

Afbakeningscriteria

Afbakening



Technologische Ontwikkelingen

Dat de technologische ontwikkeling op fietsgebied niet bij een trapondersteuning tot 45km/h blijft steken is logisch. Hetzelfde zagen we bij stofzuigers, maar daar werd aan het opschroeven van het wattage door de overheid echter een stokje voor gestoken. Hetzelfde zien we op het gebied van de elektrische trapondersteuning van tweewielers. Zo werden in het SWOV- onderzoek slechts twee “gangbare” motorvarianten (350 en 500 Watt) betrokken, terwijl inmiddels speedpedelecs met 850W te koop zijn. Het einde is ook nog (lang) niet in zicht. Binnenkort zal bij voorbeeld Trefecta een **70km/h tweewieler** met trappers als e-bike (handige marketingtruc) in de markt zetten (zie foto).



Regelgeving

Dat dergelijke innovaties de overheid aanzette tot nieuwe regelgeving is genoegzaam bekend. De speedpedelec wordt wetstechnisch als **brommer** aangemerkt, met de daarbij behorende verplichtingen (geel kenteken, helm, verzekering, brommerrijbewijs). Recentelijk, heeft de minister – daarenboven - voorgesteld om de speedpedelec te laten voorzien van remlichten en richtingaanwijzers. Daarmee komen dergelijke tweewielers wel heel ver af te staan van de fiets dan wel e-bike (elektrische ondersteuning tot 25km/h).

Speedpedelec tegen houden?

Moet de Speedpedelec worden tegen gehouden? Allesbehalve. Een dergelijk vervoermiddel is zonder meer een **aanwinst** om mensen uit de auto te trekken – met alle milieu- en gezondheidswinst. **Milieudefensie en Gezondheidsraad zullen er blij mee zijn ¹⁾.**

Maar de Fietsersbond staat niet voor het milieu, “we” leveren alleen een belangrijke bijdrage aan het behoud ervan. Wij staan primair voor de veiligheid en het plezier van berijders van fietsen en e-bikes met een beperkte ondersteuning. Een beter milieu, goede gezondheid, een soepel vervoerssysteem zijn voor ons **hooguit ondergeschikte nevendoelen**.

Overigens worden deze voordelen alleen behaald wanneer wordt overgestapt van auto naar tweewieler ²⁾; en niet zozeer van fiets naar speedpedelec. Ook ebben de neveneffecten weg – in ieder geval die voor milieu en gezondheid - naar mate de ondersteuning sterker wordt.

Hoe dan ook, de ontwikkeling van tweewielers met sterke(re) elektrische trapondersteuning is uit hoofde van andere dan fiets-doelstellingen een aanwinst voor een dichtbevolkt land als Nederland.

¹ Zo is Milieudefensie, heel begrijpelijk, tegen het fietspadverbod voor de speedpedelec. Zij trachten het milieu te beschermen en staan niet voor het veilig en plezierig fietsen.

² Al daalt het voordeel ten opzichte van de auto of het openbaarvervoer, naarmate de motor sterker wordt. Geen motor is natuurlijk het beste. Nog los van de vraag waar al die elektriciteit vandaan moet komen en hoe groot de milieubelasting van het produceren en afdanken van accu's is.



Afbakeningscriteria

Laten we weer even voor ogen houden wat ons (ver)bindt: *De Fietsersbond vindt dat ons meest mens- en milieuvriendelijke voertuig de fiets veel meer aandacht verdient van beleidsmakers en politici.*

De Fietsersbond zet zich in voor alle zaken die het fietsen veiliger en plezieriger maken. (Website van Fietsersbond). Daar zullen weinig leden het mee oneens zijn.

Bij de uitwerking van deze missie valt er echter niet aan te ontkomen dat meningen uiteen lopen, ook over de plaats van de speedpedelec in onze vereniging.

Laat duidelijk zijn, dat elke afbakening iets willekeurig heeft. Op dit moment nemen wij een beetje een hybride standpunt in. Uitgangspunt hierbij is *“mensen die een speedpedelec kopen voelen zich vaak echte fietsers en als Fietsersbond zetten we ons in voor hun veiligheid”* (Saskia Kluit, in Vogelvrije Fietser Winter 2017, p. 15).

De cruciale vraag is natuurlijk op welk(e) criterium (ria) gekoerst moet worden. De overheid heeft bij de toewijding van de speedpedelec de (maximaal ondersteunende) snelheid gekozen ³). Dat is alleszins logisch met het oog op het niet (verder) laten oplopen van de snelheidsverschillen op het fietspad.

Alternatieve criteria zijn best denkbaar.

Zo zou de **wattage van de elektromotor** een kandidaat kunnen zijn. Maar wat is dan een zinvolle grens? Of moeten we die opschuiven naarmate sterkere motoren op de markt komen. 350 W? Waarom niet 500 W, of liever zelfs 850W (het huidige paradepaardje) en morgen 1000W?

Het **gewicht** in combinatie met de te bereiken snelheid is in theorie ook mogelijk. Maar dat zal vermoedelijk geen bruikbare, heldere afbakening opleveren.

De **kwetsbaarheid** is weleens geopperd (speedpedelec'er even kwetsbaar als fietser). Maar wordt de kwetsbaarheid van de fietser niet groter door de aanzienlijk snellere speedpedelec? Nog los van de verwachting dat de nu nog grote kwetsbaarheid van de speedpedelec op de rijbaan op den duur zal afnemen ⁴).

Dat de Fietsersbond de **uiterlijke verschijningsvorm** van het vervoermiddel en het gevoel van belanghebbenden (die zich als fietser zien) als criteria voor het formuleren van beleid hanteert, is wonderlijk. En eigenlijk gevaarlijk. Hierdoor zou wel eens onvoldoende de positie van de fietser in bescherming genomen kunnen worden. Wat doen we bovendien met de binnenkort te verschijnen 70km/h tweewieler met trappers, wiens berijder zich misschien ook fietser voelt? Met open armen bij de Fietsersbond ontvangen?

De conclusie dringt zich op, dat een maximaal ondersteunende snelheid het enig bruikbare criterium is. Eigenlijk heeft de overheid de Fietsersbond indirect bij deze afbakeningskwestie “geholpen” door tweewielers met een maximale ondersteuning van méér dan 25km/h als brommer aan te merken.

³ In de praktijk is het voor een gewone berijder ondoenlijk om een snelheid boven de 45km/h te bereiken, terwijl dat technisch natuurlijk niet onmogelijk is.

⁴ Door betere voorlichting van automobilisten over de nieuwe voertuigen (speed pedelec) op de rijbaan en de sterkere motoren waardoor speedpedelec'ers naar verwachting even gemakkelijk als brommers met het verkeer me kunnen.



Afbakening

De doelgroep van de Fietsersbond was de groep (conventionele) fietsers, inclusief de berijders van tweewielers met een beperkte ondersteuning, d.w.z. een maximale ondersteunde snelheid tot 25km/h⁵).

Het is niet uit te leggen, dat de Fietsersbond zich is gaan inzetten voor tweewielers met een kentekenplaat.

Er zijn diverse redenen om de speedpedelecbelangen wel te vertegenwoordigen:

- De Fietsersbond moet in aantallen leden blijven groeien, althans niet dalen. Commentaar: Het is wel een maatschappelijke trend om zich juist niet (meer) bij verenigingen aan te sluiten. Om nu geforceerd nieuwe leden aan te trekken - nieuwe doelgroepen aan te spreken - bergt het gevaar in zich de eigen principes te verwateren.
- Je kunt beter invloed op het (overheids-) beleid uitoefenen wanneer je gezamenlijk – fietsers en speedpedelecers - met elkaar optrekt. Commentaar: Op zich juist, maar niet als de conflicterende belangen te groot zijn. Wanneer je de discussies op ons Forum tot je door laat dringen, moet je concluderen dat nou juist dat de situatie is.
- We moeten ons als Fietsersbond niet verzetten tegen de technologische ontwikkelingen. Commentaar: Nogmaals de speedpedelec is een prachtige uitvinding, en wel voor het langere woon-werkverkeer, evenals de scooter voor mensen met een kleine beurs die 2 personen in de stad willen vervoeren, of het mobieltje voor de communicatie
- De speedpedelecers worden door niemand anders vertegenwoordigd. Commentaar: Dat is door de acceptatie door de overheid en het CROW van de Speedpedelec Groep der Lange Landen inmiddels niet meer zo. Daar wordt bij voorbeeld ook gepleit voor het afschaffen van de fiscale bijtelling van lease-fietsen en het aftrekbaar maken van woon-werkverkeer per Speedpedelec.
- Discriminatie tegenover de racende wielrenners, want die rijden toch ook hard! Commentaar: Daar hebben de speedpedelecers wel een beetje een punt. Maar die hebben geen ondersteuning , en eist de overheid ook geen aanpassing (spiegel, remlichten etc.). Overigens hebben de racefietsers een eigen belangenclub, de Nederlandse Toerfiets Unie.

Deze argumenten vóór belangenbehartiging **snijden dus onvoldoende hout**, zodat overeind blijft om bestuurlijk afscheid te nemen van de snelle elektrisch ondersteunende tweewieler.

Vervolgens hoeft de Fietsersbond intern ook geen ondoenlijke afwegingen te maken bij de negatieve kanten van de speedpedelec ten opzichte van de eigenlijke doelgroep, of te pleiten voor méér, voor de speedpedelec geschikte, infrastructuur⁶) dan wel voor fiscale steunmaatregelen voor speedpedelecers. Bovendien ligt het gevaar op de loer dat een verbreding van de doelgroep naar (een deel) van de juridische categorie “brommer” de juridische positie van de Fietsersbond verzwakt, en daarmee die van fietsers.

⁵ Dit staat los van de discussie over het invoeren van een snelheidslimiet op het fietspad.

⁶ Gaat ten koste van de eigenlijke doelgroep van de Fietsersbond.