

Ledenraad 2 februari

Motie:

De Fietsersbond is niet de belangenbehartiger van de speed-pedelec

De Ledenraad,

Gehoord de discussie over de Fietsvisie 2040,

Constaterende dat in artikel 2.1 van de Statuten de doelstelling van de Fietsersbond als volgt omschreven wordt:

- de kwaliteit van het fietsen in Nederland verbeteren, onder andere de voorzieningen voor de fiets, de veiligheid, de bereikbaarheid met de fiets, de kwaliteit van het product fiets, en de dienstverlening aan de fietsers, en daarmee ook het gebruik van de fiets vergroten;
- meer ruimte voor de fiets en de fietsers, zowel in letterlijke zin (fysieke ruimte, voorzieningen) als in meer figuurlijke zin (aandacht, voorrang, status waardering, laten meetellen);

Overwegende

- dat onder fiets wordt verstaan een voertuig dat door middel van menselijke kracht wordt voort bewogen;
- dat daaronder ook gerekend wordt zgn. e-bikes met elektrische ondersteuning tot 25 km/u;
- dat de speed-pedelec niet onder de bovenstaande criteria valt en daarom door de overheid als bromfiets beschouwd wordt;

Spreekt uit

- dat de Fietsersbond geen belangenbehartiger kan en wil zijn van de speed-pedelec; maar zich richt op fietsen zonder motor, en op fietsen met beperkte elektrische ondersteuning tot maximaal 25 km/u.

En gaat over tot de orde van de dag.

Frank Poppe (afdeling Den Haag)

Mike Meelis (afdeling Leiden)

René Rood (afdeling Haarlem)

Toelichting

Voor de onderbouwing verwijzen we, voor zover nodig, naar de bijgevoegde notitie.

Notitie Speedpedelec geen Fietsfamilie

Inleiding en samenvatting

Zoals in het begeleidend memo van het Bestuur ook gemeld wordt, is men het in de commissie Speed-Pedelec niet eens geworden. Dat was ook niet verrassend, gezien de verschillende uitgangsposities. Onze inzet was daarom ook dat we dat tot één rapport moesten proberen te komen, dat voor een deel de zaken bevatten waarover we het allen eens waren, en dat daarnaast zo helder mogelijk de verschillende opties naast elkaar zou presenteren, opdat de ledenraad daar een goede discussie en besluitvorming op zou kunnen baseren.

Hoewel die inzet breed gedeeld werd, heeft de gevolgde werkwijze uiteindelijk niet tot zo'n rapport geleid. De analyse zoals wij die zien, en de conclusies die o.i. daaruit volgen, komen niet in dat rapport niet terug. Vandaar deze notitie.

De commissie vond het logisch om zich in het algemeen af te vragen in hoeverre de Fietsersbond het belang van de speedpedelec-rijder kan (blijven) dienen. Voor het tegelijkertijd behartigen van beider belangen in één organisatie bleek geen draagvlak te zijn. En wel op grond van de volgende observaties (samenvatting):

- **Innovaties** op het gebied van elektrische tweewielers zullen leiden tot nog meer motorvermogen en het kunnen bereiken van nog hogere snelheden (max nu 70km/h). Dat geldt ook m.b.t. tot de speedpedelec, waardoor de afstand ten opzichte van de fiets (klassieke en e-bike) nog groter gaat worden. De voortschrijdende innovaties nopen de Fietsersbond tot het (regelmatig) scherper afbakenden van zijn doelgroep.

- De **speedpedelec** is gezien zijn prestaties (logischerwijs) door de zowel de Europese (als categorie L1e-B, moped) als de Nederlandse overheid **als brommer** ingedeeld.

- De belangen van de fietser en die van de speedpedelec-rijders blijken **inherent conflicterend**. Dat komt door de geruisloosheid en de slechte visuele herkenbaarheid van de speedpedelec zodat door anderen slecht geanticipeerd kan worden. Dat geldt ook voor de onverwacht hoge snelheid en trekkracht van de speedpedelec. Verder speelt het groeiende massaverschil tussen speedpedelec en fiets een rol. Al met al zullen toenemende aantallen de veiligheid van fietsers in gevaar kunnen brengen, daar waar gezamenlijk gebruik van fietsinfrastructuur gemaakt wordt.

- Tijdens de beraadslagingen van de Commissie Speedpedelec bleek dat de uiteenlopende standpunten van de "pro-fietsers" en de pro-speeders" niet met elkaar te verenigen zijn. Het tegelijkertijd **behartigen van beider belangen** in één organisatie is geen draagvlak.

- Verbreding van de doelgroep van de Fietsersbond naar (een deel) van de categorie "brommer" verzwakt de **juridische positie** van de Fietsersbond bij geschillen, en daarmee die van fietsers.

- De belangenorganisatie "SpeedPedelec Groep Der Lange Landen" is door de overheid sinds enig tijd erkend en ook vertegenwoordigd in het CROW. Een tweede belangenkanaal via de Fietsersbond doet dan **afbreuk aan de bestuurlijk positie van de fietser** in het maatschappelijk krachtenveld en is daarmee onwenselijk.

Dit leidt tot de **conclusie** dat snelle fietsachtigen, en in het bijzonder de speedpedelec, niet tot de fietsfamilie gerekend kunnen worden.

De derde vraag bij punt 2 (Vragen aan de ledenraad) in de Memo van het AB bij agendapunt 3b kan dan ook beter als volgt worden angescherpt: **De Fietzersbond er is voor alle fietsers die fietsen op een lid - inclusief dat met een beperkte ondersteuning (max 25km/h) – van de Fietsfamilie.**

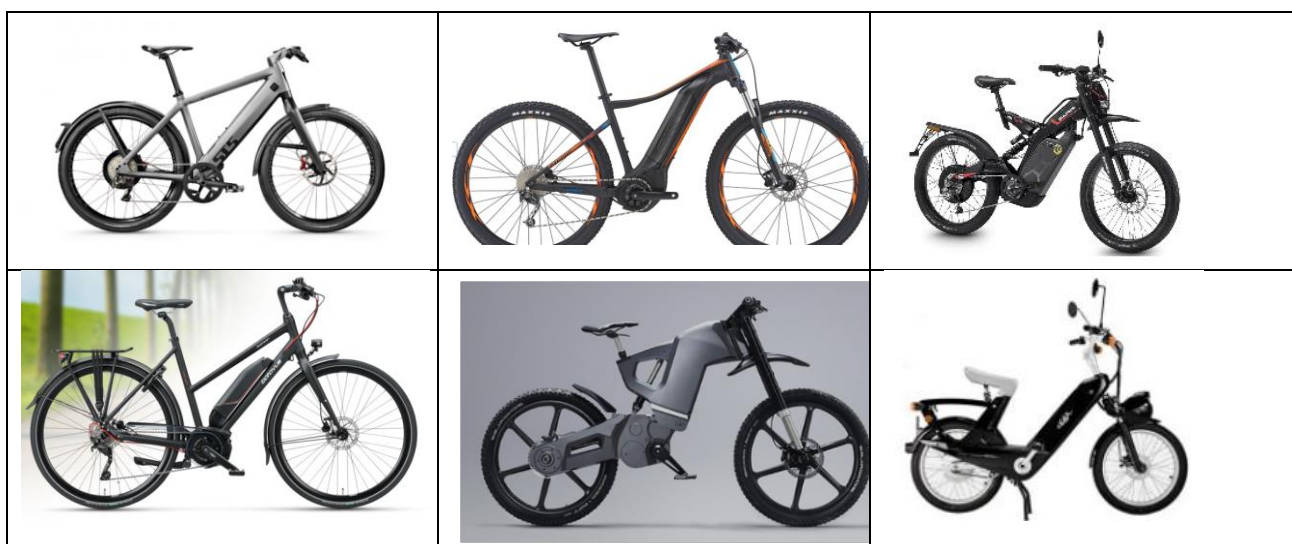
1. Innovaties

De elektrificatie van de fiets is de laatste tijd in een versnelling gekomen. Daarbij is niet alleen het motorvermogen toegenomen, maar ook de te bereiken snelheid, waardoor allerlei innovaties op het gebied van fietsachtige vervoermiddelen het licht hebben gezien.

Voorbeelden hiervan zijn:

- De speedpedelec
- (snelle) tweewielers met elektrische ondersteuning (e- zowel als speedpedelecs) voor transport van kleine vracht zoals maaltijdbezorging en snelle elektrische bakfietsen
- de afvalfiets die 500kg afval kan vervoeren
- nagenoeg volledig elektrisch aangedreven tweewielers waarbij de trappers slechts de functie hebben om de motor aan te drijven, zoals bij sommige QWICs
- de Elektro-Solex met trappers
- tweewielers die zowel met trappers als met gashendel worden aangedreven (Trefecta, Brinco)

Technologische ontwikkeling vinden vooral plaats op het gebied van het motorvermogen en de snelheid. Was het “gangbare” motorvermogen eerst 350 of 500 Watt, inmiddels zijn er speedpedelecs met 850 W te koop zijn. En het einde (van de wettelijk toegestane 4000W) is ook nog (lang) niet in zicht ¹). En het blijft ook niet bij een trapondersteuning tot 45km/h. Zo zijn sinds kort **tweewielers**, met trappers, op de markt die snelheden kunnen bereiken **tot 70km/h** (Trefecta).



¹ Hetzelfde zagen we bij stofzuigers, maar daar werd aan het opschroeven van het wattage door de overheid een stokje voor gestoken.

De vraag rijst of dat allemaal fietsen zijn, behorende tot een “fietsfamilie”? Wat is nog wel en wat is geen fietsachtige meer? Bovenstaande tweewielers hebben allen trappers en op allen moet/kun je bewegen.

Stromer, Speedpedelec	Giant, E-bike	Bultaco, Speedpedelec
Batavus, E-bike	Trefecta, Elektrische motorfiets	Elektro-Solex, Scooter

2. Regelgeving

Dat dergelijke innovaties de overheid aanzette tot nieuwe regelgeving is bekend. Zo is de **speedpedelec** gezien zijn prestaties door de zowel de Europese (als categorie L1e-B, moped) als de Nederlandse overheid wetstechnisch als **brommer** aangemerkt. Daarbij horen verplichtingen, zoals 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).

Er is geen reden om de **speedpedelec** tegen te houden. 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 ²⁾**. 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 ³⁾; 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 slechts uit hoofde van andere dan fietsdoelstellingen een aanwinst voor een dichtbevolkt land als Nederland.

3. Afbakeningscriteria

Wat verbindt ons? *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.

² Zo is Milieudefensie, heel begrijpelijk, tegen het fietspadverbod voor de speedpedelec. NRC (2-7-2017), *Het fietspad is voor wie trapt*. Zij trachten het milieu te beschermen en staat niet voor het veilig en plezierig fietsen.

³ 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 moeten komen en hoe groot de milieubelasting van het produceren en afdanken van accu's is

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 toewijzing van de speedpedelec de (maximaal ondersteunende) snelheid gekozen⁴). 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 het **wattage van de elektromotor** een kandidaat kunnen zijn. Maar wat is dan een zinvolle grens? Of moet de grens worden opgeschoven naar mate sterkere motoren op de markt komen. Nu 500 W, of zelfs 850 W (het huidige paradepaardje) En in de toekomst?

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 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 afnemen⁵). Kwetsbaarheid is een fluïde begrip.

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 krachtig stelling genomen kunnen worden tegen de snelle speedpedelecs, en wel ten nadele van minder snelle tweewielers. Wat doen we bovendien met de binnenkort te verschijnen 70km/h tweewieler met trappers? Met open armen ontvangen?

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

4. Afbakening

De doelgroep van de Fietsersbond is – vooralsnog – de groep (conventionele) fietsers, inclusief de berijders van tweewielers met een beperkte ondersteuning, d.w.z. een maximale ondersteunde snelheid tot 25km/h⁶).

Gezien de innovaties, de logische regelgeving en de snelheid als enig goed werkzaam afbakeningscriterium, ligt het niet voor de hand dat Fietsersbond zich wil inzetten voor snelle tweewielers, d.w.z. voor tweewielers met een kentekenplaat. De speedpedelec is er een sprekend voorbeeld van.

Er zijn ook **argumenten vóór blijvende belangenbehartiging** van de speedpedelec-rijder door de Fietsersbond:

- De Fietsersbond moet in **aantallen leden** blijven groeien, althans niet dalen.
Commentaar: Het is wel een maatschappelijke trend om zich juist niet (meer) bij

⁴ 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.

⁵ Door betere voorlichting automobilist.

⁶ Dit staat los van de discussie over het invoeren van een snelheidslimiet op het fietspad.

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 met elkaar optrekt** – fietsers en speedpedelec-rijders. Commentaar: Op zich juist, maar niet als de conflicterende belangen te groot zijn. De (toon van de) discussies op ons Forum spreken hier voor en zich en de gang van zaken in de Commissie Speedpedelec heeft de onoverbrugbaarheid van de tegengestelde belangen opnieuw aangetoond.
- 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 speedpedelec-rijders worden door **niemand anders vertegenwoordigd**. Commentaar: Dat is door de oprichting van de *Kopgroep Speedpedelec der Lange Landen* niet meer zo. Deze organisatie wordt inmiddels ook door de overheid erkend als belangenvertegenwoordiger van de speed pedelec berijders. Daarmee worden speedpedelec-rijders door twee organen vertegenwoordigd.
- De **speedpedelec-rijders beschouwen hun tweewieler als fiets**, dus is de Fietsersbond ook voor hen. Commentaar: Dat zou betekenen dat emoties doorslaggevend moeten zijn en niet zozeer analyses.
- Discriminatie tegenover de **racende wielrenners**, want die rijden toch ook hard! Commentaar: Daar hebben de speedpedelec-rijders wel een beetje een punt. Maar die hebben geen ondersteuning, eist de overheid ook geen aanpassing (spiegel, remlichten), is het massaverschil tussen fietser en racefiets (aanmerkelijk lager dan tussen fietser en speedpedelec, etc.). Overigens hebben de racefietsers een eigen belangenclub, de Nederlandse Toerfiets Unie.

Deze argumenten **snijden dus onvoldoende hout**, zodat al met al niet goed uit te leggen dat de Fietsersbond zich wil inzetten voor snelle tweewielers, zoals de speedpedelec.

Vervolgens hoeft de Fietsersbond intern ook geen ondoenlijke afwegingen te maken bij de negatieve kanten van de speedpedelec ten opzichte van de huidige doelgroep (de fietsers) , of te pleiten voor méér financiële middelen ten behoeve van, voor de speedpedelec geschikte, infrastructuur, dan wel voor fiscale steunmaatregelen voor speedpedelecs⁷).

Bovendien ligt het serieuze gevaar op de loer dat een verbreding van de doelgroep naar (een deel) van de categorie brommer, de juridische positie van de Fietsersbond verzwakt. Het betekent immers dat de Fietsersbond het belang van een deel van door de wetgever juridisch afgebakende categorie Brommer, zou vertegenwoordigen. Zoals eens in verleden bij een andere (niet speedpedelec-gerelateerde) procedure door de rechter naar voren werd gebracht.

5. Voorstel t.a.v. de afbakening doelgroep Fietsersbond.

Zoals bekend wil de Fietsersbond statutair:

- de kwaliteit van het fietsen in Nederland verbeteren, onder andere de voorzieningen voor de fiets, de veiligheid, de bereikbaarheid met de fiets, de kwaliteit van het product

⁷ Wat ten koste kan gaan van de eigenlijke doelgroep van de Fietsersbond.

fiets, en de dienstverlening aan de fietsers, en daarmee ook het gebruik van de fiets vergroten;
- meer ruimte voor de fiets en de fietsers, zowel in letterlijke zin (fysieke ruimte, voorzieningen) als in meer figuurlijke zin (aandacht, voorrang, status, waardering, laten meetellen).

De technologische ontwikkelingen op het gebied van vooral de elektrisch ondersteunde tweewielers, leidt tot tweewielers met verschillend karakter (bv. snelheid, geruisloosheid, massa). Met soms als gevolg dat de belangen inherent conflicterend zijn, zoals bij de fietsers en de speedpedelec-rijders. Dat noodzaakt de Fietsersbond zijn doelgroep scherper af te bakenen. Aan de constructiecriteria (pedealen, tweewieler, mate van ondersteuning) en gedrag (met spierkracht voortbewegen) dient nog een ander goed toepasbaar **criterium** worden toegevoegd, namelijk **ondersteunde snelheid**.

Dat leidt ertoe, dat de Fietsersbond geen belangenbehartiger is/blijft van de speedpedelec, temeer ook omdat er inmiddels een eigen belangengroep is opgericht. De belangenorganisatie "**SpeedPedelec Groep Der Lange Landen**" is door de overheid sinds enig tijd erkend en ook vertegenwoordigd in het CROW. Een tweede belangenkanaal via de Fietsersbond doet dan **afbreuk aan de bestuurlijk positie van de fietser** in het maatschappelijk krachtenveld en is daarmee onwenselijk.

Bovendien ligt het gevaar op de loer dat een verbreding van de doelgroep naar (een deel) van de categorie brommer, de **juridische positie van de Fietsersbond** verzwakt en niet in lijn is met de doelstellingen van de Fietsersbond.

Dit leidt tot de **conclusie** dat snelle fietsachtigen, en in het bijzonder de speedpedelec, niet tot de fietsfamilie gerekend kunnen worden.
Aansluitend bij de statuten en het streven van de Fietsersbond om zich voornamelijk te richten op de langzamere en meer kwetsbare fietser, moet zich de **Fietsersbond** derhalve **primair inzetten voor alle mensen in die zich door spierkracht op een fiets(achtig)-voertuig voortbewegen, ook die met enige elektrische ondersteuning (passend bij de gemiddelde snelheid van klassieke fietsers is 25km/h goed verdedigbaar)**.

MEMO	
agendapunt	3. Fietsvisie2040
Aan:	Ledenraad
Van:	AB
CC:	
Betreft:	Motie 8. 'De Fietsersbond is niet de belangenbehartiger van de speedpedelec'
Datum:	30 januari 2019

Advies van het Algemeen Bestuur aangaande Motie 8. 'De Fietsersbond is niet de belangenbehartiger van de speedpedelec': **Het bestuur ontraadt de motie.**

Vraag: op basis van de motie uit juni 2018 zou het standpunt voor de speedpedelec pas bepaald mogen worden als de gehele Fietsvisie 2040 aangenomen is. Dat is dus eigenlijk pas aan het einde van dit gehele agendapunt. **Voor de begrijpelijkheid voor de aanwezigen zou echter behandeling rondom het thema fietsfamilie wel beter zijn. Graag suggesties vanuit de indieners.**

Toelichting

De indieners van deze motie wensen dat de Fietsersbond niet de belangenbehartiger van de speedpedelec kan en wil zijn, maar dat de Fietsersbond zich richt op fietsen zonder motor en op fietsen met beperkte elektrische ondersteuning tot maximaal 25 km/h.

De ontwikkelingen en zorgen die in de motie genoemd worden, zijn op zich herkenbaar en terecht. De vraag die hier voorligt is echter hoe de Fietsersbond deze ontwikkelingen, in combinatie met het behartigen van de belangen van traditionele fietsen, het beste kan adresseren. Het concept van de FietsFamilie, ons pleidooi voor meer ruimte op straat en het intensiveren van het debat over scheiding op basis van massa en snelheid, ziet het bestuur als de betere strategie om op deze zaken impact te hebben dan het buitensluiten van mensen (of voertuigen). Vooral als die mensen zichzelf als fietser zien. We zijn immers een 'Fietsers'bond en geen 'Fiets'bond.

Daarbij is ook belangrijk om te weten dat er onder de leden van de Fietsersbond maar beperkt draagvlak is voor het buitensluiten van de speedpedelec. Uit de eerdere enquête naar de speedpedelec uit 2017, ingevuld door meer dan 3000 leden van de Fietsersbond, is gebleken dat meer dan 65% van de leden van de Fietsersbond van mening is dat de Fietsersbond zich moet inzetten voor de belangen van de speedpedelecrijder en dat slechts een kleine 19% hier negatief op reageert.

De overwegingen in de motie ten aanzien van de criteria die een fiets definiëren worden, tot slot, niet gedeeld in het ECF standpunt ten aanzien van de speedpedelec, noch in het oorspronkelijke standpunt van de Fietsersbond. De Fietsersbond ziet de speedpedelec vanaf onze eerste inbreng als bijzondere fiets of aparte categorie, waaraan bijzondere eisen moeten worden gesteld gezien de snelheid. Ook onder de huidige statuten ziet het bestuur derhalve geen reden de speedpedelec buiten de Fietsersbond te plaatsen.

Het bestuur van de Fietsersbond adviseert de motie niet aan te nemen en wel de belangenbehartiger van speedpedelecs te blijven, zoals de wens van de leden gezien de enquêteresultaten duidelijk ook is.