

Reactie op de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 ivm onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen.

Fietsdiensten.nl / ICBF treedt in deze internetconsultatie in verband met een wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 ivm onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen op als belangenbehartiger van de bak- en vrachtfietsindustrie en met name van Alligt Cargo Bike Wheels, Cargo Cycling, CycleSpark, DOCKR, Flevobike/GoLo, Fulpra, Lovens Bikes/Optima Cycles, Struin BSO, Tolkamp Metaalspecials, Urban Arrow, ZOEM Bike, en 4Wieler.

De bak- en vrachtfietsindustrie is geen homogene groep. De verschillende ondernemingen produceren voor verschillende doelgroepen; particulieren en voor andere ondernemingen. Sommige bedrijven hebben tientallen jaren ervaring in de (bak)fietsenproductie, anderen zijn pas enkele jaren hiermee bezig. Sommigen richten zich op een heel brede doelgroep, anderen bedienen juist een heel specifieke groep op een gespecialiseerd onderdeel.

Voor al deze producenten geldt echter dat ze met hart en ziel werken aan een goed en veilig product met het doel een betere, schonere, duurzamere wereld te creëren voor nu en voor toekomstige generaties.

Ondernemers die, met het oog op de klimaatopgave en de instelling van zero emissiezones per 2025, hun bedrijfsvoering willen verduurzamen met de inzet van bak- en vrachtfietsen dreigen door beperkende regelgeving in de problemen te komen of worden in onzekerheid gebracht. Honderden ondernemingen en organisaties rijden inmiddels al met duizenden bak- en vrachtfietsen in vele tientallen steden in Nederland en de aantallen groeien nog steeds.

<https://www.fietsdiensten.nl/fietskoeriers-en-bezorgdiensten/>

De overheid zou proactief kunnen meedenken hoe deze positieve ontwikkeling te stimuleren en niet te ontmoedigen.

Verkeersveiligheid heeft voor iedereen prioriteit. Het is algemeen bekend dat de impact van een verkeersongeval bepaald wordt door snelheid en massa van het voertuig, c.q. de voertuigen. Elektrische bak- en vrachtfietsen en andere LEV's hebben nu juist als kenmerk dat zij een beperkte snelheid hebben en lichter zijn dan de dominante voertuigen op de weg de auto's, bestelbussen en vrachtwagens. Bak- en vrachtfietsen zijn juist ontworpen om auto's, bestelbussen en vrachtwagens te vervangen en zijn intrinsiek verkeersveiliger door hun lagere snelheid en hun lagere gewicht. Daardoor verbruiken bak- en vrachtfietsen beduidend minder energie voor de voortbeweging en het transport van personen en goederen. Dit is met het oog op de klimaatopgave van groot belang.

Elektrische bak- en vrachtfietsen vervangen dus de functie van auto's, bestelbussen en vrachtwagens, maar worden vervolgens naar het fietspad gedwongen, waar zij op hun beurt voor overlast zorgen voor de oorspronkelijke gebruiker van het fietspad, de fietser.

Waar elektrische bak- en vrachtfietsen de functie van auto's, bestelbussen en vrachtwagens vervangen, dienen ze ook de plaats op de weg in te nemen van auto's, bestelbussen en vrachtwagens. Dit kan alleen verkeersveilig als de maximumsnelheid van alle voertuigen wordt aangepast aan de geringere snelheid van bak- en vrachtfietsen, 30 of 25 km/uur. Hierbij kunnen gedragsveranderingsstrategieën en technologie, ISA, worden ingezet.

Met betrekking tot het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid is de befaamde 'elephant in the room' de auto (en bestelbus en vrachtwagen) en het is niet de elektrische bak- en vrachtfiets. Integendeel, bak- en vrachtfietsen vormen juist een oplossing voor de verkeersonveiligheid die veroorzaakt wordt door hard rijdende en zware auto's, bestelbussen en vrachtwagens.

Een bijzondere categorie vormen de groepsfietsen van Struin BSO. Deze fietsen zijn vanaf 2007 speciaal ontwikkeld om kinderen in BSO groepen veilig en duurzaam te vervoeren naar en van activiteiten in de natuur. Vijftien jaar ervaring met de groepsfietsen, tussen de 2 en 3 miljoen fietskilometers, hebben aangetoond dat deze vorm van vervoer veiliger is dan als de kinderen ieder voor zich gefietst zouden hebben.

In de BSO geldt voor kinderen boven de 7 jaar een beroepskracht-kind ratio van 1 op 12: 1 pedagogisch medewerker mag 12 kinderen tussen de 7 en 12 jaar opvangen. Voor kinderen jonger dan 7 jaar geldt 1 op 10 kinderen. Hierop is de financiering van de opvang gebaseerd. Met een maximum van 8 kinderen per bso-fiets is weliswaar de veiligheid en duurzaamheid nog steeds gewaarborgd, maar is een economisch gezonde bedrijfsvoering niet langer mogelijk. Voor meer details over de noodzaak om de groepsfiets te handhaven, verwijst ik naar de artikelen van Matthijs de Gruijter op onze website: <https://www.fietsdiensten.nl/pleidooi-om-groepsfiets-voor-twaalf-kinderen-te-behouden/> en <https://www.fietsdiensten.nl/oproep-van-matthijs-de-gruijter-van-struin-bso/>

Eerder heb ik al aangegeven dat de bak- en vrachtfietsproducenten hun ziel en zaligheid in hun producten leggen, maar daarnaast zijn er ook grote investeringen gedaan. Daar waar de nieuwe regelgeving tot financiële verliezen leidt, moeten er ruime overgangsregelingen komen en ruime compensatieregelingen; één of twee jaar is niet genoeg. Een adequate overgangsregeling dient minimaal vijf jaar te bedragen.

In grote lijnen onderschrijven wij de reacties van TLN en Vereniging DOET, dat de vervoerssector voor een enorme opgave staat. Het vervoer van personen en goederen moet efficiënter en duurzamer en het moet ook op een veilige manier gebeuren. De inzet van bak- en vrachtfietsen draagt direct bij aan veiligere, schonere en leefbare steden. Ondernemers en organisaties zijn hier volop mee bezig. Met het LEV-kader dreigen er voor de inzet van bak- en vrachtfietsen stappen achteruit te worden gezet in plaats van vooruit, zowel met betrekking tot verkeersveiligheid als verduurzaming en dat is natuurlijk niet de bedoeling.

Wij pleiten voor een maximumbreedte van bak- en vrachtfietsen van minimaal 1,2 meter. Dit voor een aantal toepassingen veiliger, dan 1 meter. Bovendien is een breedte van 1,2 meter volstrekt geen probleem als bak- en vrachtfietsen (in de toekomst) gebruik maken van de weg en niet per se van het fietspad. Het sluit ook

beter aan bij de al bestaande praktijk en bij allerlei soorten aangepaste fietsen voor mensen met beperkingen: rolstoelfietsen, duo-fietsen, riksja's, fietstaxi's, etc. Ook het feit dat in België de breedte juist bij Koninklijk Besluit is vergroot van 1 meter naar 1,2 meter pleit voor een dergelijke aanpassing.

Voor de beperking tot een lengte van 3 meter of 3,5 meter is eveneens geen redelijk veiligheidsreden te bedenken. Christiaan Suurmeijer van CycleSpark heeft dit in zijn artikel van 9 mei 2021 duidelijk uiteengezet: <https://www.fietsdiensten.nl/zorgen-in-de-cargobike-industrie-over-het-toelatingskader-lev/>

Tenslotte is het wellicht interessant om ook met een meer filosofische blik te kijken naar de problematiek rond het LEV-kader. Dat deed Wouter Slob in zijn masterscriptie 'How policy makers can overcome competing values in the pursuit of solutions to societal problems – Light Electric Vehicles in the Dutch mobility sector from an institutional logics perspective' <https://www.fietsdiensten.nl/lichte-elektrische-voertuigenlev-in-de-nederlandse-mobiliteitssector-vanuit-het-perspectief-van-institutionele-logica/>

Nijmegen, 10 mei 2022

Jos Sluijsmans

Fietsdiensten.nl / International cargo Bike Festival