

Integrale teksten binnengekomen reacties

Bijlage bij: Veiligheid en comfort voor fietsers in het gedrang - reactienota bestuur
Fietsersbond na consultatie

Utrecht, 17 maart 2026

Inhoud

Binnengekomen reacties per afdeling (alfabetische volgorde).....	3
Alphen aan de Rijn en Omstreken	3
Amersfoort	3
Amsterdam.....	4
Apeldoorn.....	9
Beuningen	11
Beveland	12
Capelle aan de IJssel	12
De Bilt.....	13
Delft e.o.....	14
Den Bosch.....	15
Den Haag e.o.....	17
Den Helder	18
De Ronde Venen	20
Duin en Bollenstreek	20
Ede	21
Epe	22
Fryske Walden	23
Fryslân.....	25
(Regio) Haarlem	28
Helmond.....	31
Hengelo.....	32
Iedereen Mobiel	33
Lansingerland.....	34
Leiden	35
Leidschendam-Voorburg	40
Maastricht en Heuvelland	42
Midden Drenthe	44
Nieuwegein	44
Nuenen.....	45
Soest.....	47
Utrecht	49
Utrechtse Heuvelrug.....	52
Venlo-regio	53
Zaanstreek	54
Zeist	55
Zuidoost-Brabant	56

Reacties op persoonlijke titel	58
Roland Haffmans, Amsterdam	58
Willem de Jong, Leiden.....	59
Kees van Malssen	60
Saar Muller, Individuele reactie als oudere dove en invalide fietser.....	60
Eric Stolp, Amsterdam.....	61
Meegezonden bijlagen.....	62
Amsterdam: Bijlage over Maatregelen	62
Leiden: Bijlage 1 - Kan de fiets met elektromotor niet veiliger gemaakt worden, voor berijder en medefietser?	64
Leiden: Bijlage 2 - Onze eerdere bijdrage aan het vraagstuk (November 2025)	66
Leiden: Bijlage 3 – Bijdrage van september 2025:.....	70
Leiden: Bijlage 4 - Aandachtsvelden fietsveiligheid en fietscomfort.....	73
Saar Muller over veiligheid van helmen	74

Binnengekomen reacties per afdeling (alfabetische volgorde)

In deze bijlage zijn de teksten van binnengekomen afdelingen en op persoonlijke titel integraal en op alfabetische volgorde opgenomen. Ook de bijlagen hebben we toegevoegd. Het bestuur hecht eraan, de bijdragen integraal op te nemen in deze bijlage, hiermee ontstaat een goed beeld van het brede pallet aan bijdragen uit onze vereniging.

Alphen aan de Rijn en Omstreken

Samenvatting standpunten Fietsersbond afdeling Alphen aan den Rijn en omstreken mbt 'Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk: Wat te doen volgens de Fietsersbond?'

(21 januari 2026)

Onder de actieve leden van de afdeling (en op afstand van onze onderafdeling Kaag en Braassem) leverde de voorgestelde leeftijdsgebonden maatregelen een levendige discussie op.

Het heeft geleid tot de volgende standpunten:

1 Leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes.

Antwoord: de afdeling ziet dit als een goede maatregel.

2 Indien positief, de leeftijdsgrens.

Dit zou 18 jaar kunnen zijn.

3 Neveneffecten?

Behalve de genoemde risico's op uitwijking naar alternatieven ziet de afdeling geen ongewenste neveneffecten.

4 Minimumleeftijd voor e-bikes?

Wordt gezien als een goede maatregel

5 Leeftijdsgrens?

12 jaar (brugklas leeftijd)

6 Combinatie van maatregelen?

Antwoord a

7 helmadvies voor 70+?

Ja.

Amersfoort

Beste bestuursleden,

Het algemeen bestuur van de Fietsersbond heeft een document opgesteld met een voorlopig standpunt van de Fietsersbond over fietsonveiligheid en vraagt de afdelingen om hun reactie.

Over het algemeen zijn we als afdeling Amersfoort blij verrast met de genuanceerdheid van het document. Het bestuur heeft de complexe materie zorgvuldig uitgesplitst in deelaspecten en daarbij een gefundeerd standpunt geleverd. Wij zijn het nadrukkelijk eens met veel genoemde maatregelen, zoals betere fietsinfrastructuur, verlaging van de maximumsnelheid, betere handhaving en strengere eisen aan e-bikes. Het bestuur vraagt commentaar te leveren op een aantal specifieke maatregelen:

1. Een minimumleeftijd voor e-bikes

Steeds meer jongeren stappen over op een e-bike. Dat vinden wij geen gunstige ontwikkeling. Fietsen op eigen spierkracht is gezond en goed voor de lichamelijke ontwikkeling van pubers. Niettemin zijn wij terughoudend met het instellen van een minimumleeftijd voor de e-bike. Veel middelbare scholieren moeten grote afstanden afleggen naar de gekozen school. Zonder e-bike wordt de keuze beperkt of zijn de scholieren afhankelijk van ouders die hen met de auto naar school brengen. Voor basisscholieren geldt dit bezwaar veel minder en geldt des te meer dat ze nog niet goed in staat zijn om een e-bike veilig te besturen. Daarom zijn wij voorstander van een minimumleeftijd van 12 jaar voor het gebruik van een e-bike.

2. Helmplicht

Wij pleiten voor een algemene helmplicht voor alle e-bikers. Zo'n maatregel is helder en eenvoudig te handhaven. Bovendien gelden de risico's van elektrisch voortgedreven fietsen voor *alle* leeftijdscategorieën; wellicht meer voor jongeren en 70-plussers, maar ook een veertiger heeft bij die snelheden baat bij de bescherming van een helm.

Het bestuur schrijft deze optie af omdat daar in de ledenpeiling geen draagvlak voor zou zijn en omdat meerdere experts het afraden. Dat bestrijden wij. In de ledenpeiling is gevraagd naar het standpunt over een *algehele helmplicht*, waarbij geen onderscheid is gemaakt tussen gewone fietsen en e-bikes. De leden hebben zich dus NIET uitgesproken tegen een algemene helmplicht voor e-bikes.

Ook hebben wij nergens kunnen vinden dat experts zich tegen zo'n helmplicht uitlaten. Het SWOV houdt zich als onafhankelijk wetenschappelijk instituut altijd bij de feiten en doet nooit normatieve uitspraken. Wel merkt het SWOV in zijn laatste rapport op dat het dragen van een helm veel ernstig letsel bij fietsongelukken kan voorkomen. Artsen voor Veilig Fietsen keert zich evenmin tegen die plicht. Ze zijn alleen niet uitgesproken vóór: In hun laatste publicatie maken ze zich wel sterk voor een dringend helmadvies voor iedere fietser.

3. Helmadvies voor 70-plussers

Wij delen de analyse dat leeftijd wat fietsveiligheid betreft een belangrijke risicofactor is. Wij vinden het dan ook prima dat de Fietsersbond 70-plussers wil adviseren een helm te dragen. Wel denken we dat het aantal ouderen dat door zo'n advies hun gedrag verandert klein is; de helm begint bij die leeftijdsgroep al gemeengoed te worden.

Met fietsvriendelijke groet,

Joep Engels,
Fietsersbond, afdeling Amersfoort

Amsterdam

Om te beginnen: focus!

Zowel de inleiding als de voorstellen voor de aanpak hebben veel aandacht voor 'meer ruimte voor meer fietsers'. Die wens is op zich terecht, maar in de praktijk is het erg moeilijk om dat op afzienbare termijn te realiseren.

Met die nadruk op 'meer ruimte' kan de concrete en acute aanleiding voor deze discussie niet op afzienbare termijn worden verbeterd. Bovendien leidt het de

aandacht af van de andere maatregelen die concreet gericht zijn op het intomen van de hoge snelheden en de snelheidsverschillen.

De concrete aanleiding voor de hele discussie is wat ons betreft vooral:

Motorisering van het fietsen, waardoor er steeds meer e-bikes, ook meer grotere en zwaardere fietsen, hogere snelheden en grotere snelheidsverschillen komen. Dit leidt tot meer risico's, en minder comfort en veiligheid voor fietsers. Dit speelt met name waar de ruimte beperkt is, maar zeker niet daar alleen. Zie bij voorbeeld het Vondelpark in Amsterdam.

Naast deze concrete aanleiding is er sprake van minder gezondheidswinst door minder fietsen op eigen kracht.

Ons algemene advies voor het definitieve standpunt is daarom:

- Focus meer op de ontwikkeling van de motorisering van het fietsen en de specifieke gevolgen daarvan en concrete maatregelen om negatieve gevolgen ervan aan te pakken;
- Focus vooral ook op maatregelen die binnen afzienbare tijd effect kunnen hebben. Meer ruimte maken voor fietsers is een mooie wens, maar duurt erg lang en is op veel plaatsen niet realistisch;
- Ontwikkel een toekomstbestendige visie op de motorisering van het fietsen, en nodige maatregelen daarvoor.

Ons ideaalbeeld

Overall binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30km/u (of lager), en alle voertuigen met een motor rijden op de rijbaan.

Alle voertuigen met een motor hebben een kenteken, zodat eenvoudig en effectief gehandhaafd kan worden op max. snelheid, illegaliteit van e-bikes, enz. En ze hebben allemaal een verplichte WA-verzekering, zodat als er onverhoopt iets misgaat de schade aan het slachtoffer vergoed kan worden.

Voertuigen met een motor, dus ook e-bikes, mogen geweed worden op plekken waar ook-fietsers wel zijn toegestaan.

Voor kwetsbare fietsers met weinig kracht komt er een nieuw soort fiets met hulpmotor: max 100W, tot max 20km/u. Deze mag op het fietspad, maar heeft wel een kenteken en verplichte WA-verzekering zoals alle andere voertuigen met een motor.

Reactie op het voorstel, inhoudelijk en tekstueel

op volgorde van de tekst van het voorstel,

Bij pagina 1

- ❖ In plaats van 'e-bikes, fatbikes, bakfietsen' stellen wij voor deze groep voertuigen te benoemen als 'e-bikes'. Dat maakt duidelijk dat het wettelijk dezelfde voertuigen zijn.
De Fietsersbond moet niet (langer) meegaan in het idee van een houdbaar onderscheid tussen fatbikes en andere e-bikes.
 - Voeg aan het begin van het stuk toe: *Er zijn inmiddels vele soorten e-bikes: eenvoudige fietsen met een elektrische hulpmotor, fancy Van Moof-achtige e-bikes, fatbikes, e-bakfietsen, e-transportfietsen enz. Voor de wet zijn dat allemaal fietsen met hulpmotor. In dit stuk noemen wij deze hele groep e-bike.*
- ❖ De tekst benoemt dat er met de motorisering van fietsen (meer) verschillen in snelheid zijn ontstaan. Maar er wordt voorbijgegaan aan de oorzaak van die snelheidsverschillen: Dat de snelheid van fietsen met een motor over het algemeen hoger is.

Die hogere snelheid is een serieuze bron van onveiligheid. Voor andere weggebruikers, met name ook-fietsers en voetgangers, en ook voor de snelle e-fietsers zelf.

- Voeg het aspect van hogere snelheid van fietsen met een motor en de risico's daarvan toe.
- Voeg aan de tweede alinea van het onderdeel *Aanleiding* expliciet toe dat de Fietsersbond er juist ook is voor de kwetsbare fietser, waaronder kinderen en ouderen en nieuwe fietsers. En dat, als er tegengestelde belangen zijn tussen verschillende leden van de fietsfamilie, de Fietsersbond vooral opkomt voor de meest kwetsbare fietsers.
- ❖ De laatste zin in het kader op pagina 1 (Fietsen is – omgerekend naar de afgelegde afstand- per kilometer niet structureel onveiliger geworden) is, anders dan in het rapport van SWOV, vet gemaakt. De tekst in het kader is dus niet integraal overgenomen van SWOV, zoals boven het kader staat. Bovendien is gezien de onvolledige registratie van ongevallen¹ nog niet duidelijk of de bewering klopt dat elektrisch fietsen per afgelegde kilometer niet structureel gevaarlijker is geworden.
 - Zet de hele tekst in het kader in niet-vet.
- ❖ In de alinea onder het kader staat ook een en ander in vet.
 - Dat vet kan wat ons betreft beter weg.
- ❖ De negatieve gezondheidseffecten voor jongeren die overstappen van ook-fietsen naar e-fietsen staat nu in een bijzin. Dat verdient meer aandacht. Deze ontwikkeling is slecht voor de spierontwikkeling en algemene conditie van jongeren. Ook in de expertmeeting kwam dit als een belangrijk punt van zorg naar voren.
 - Geef het punt van minder gezondheidswinst door meer e-fietsen i.p.v. ook-fietsen een duidelijk plek in het definitieve standpunt.
- ❖ In die laatste alinea van pagina 1 wordt ook hinderlijk gedrag door e-fietsers (door jongeren op e-fietsen) in een bijzin benoemd. Daarna staat er dat vooral in drukke steden (hierdoor) ouderen en mensen met jonge kinderen zich minder prettig en veilig voelen op de fiets. Dit mag wat ons betreft duidelijker en breder gesteld.
 - Maak er twee duidelijke zinnen van:
E-bikes nodigen meer uit tot hinderlijk gedrag als hard en roekeloos rijden dan ook-fietsen. Vooral kwetsbare verkeersdeelnemers, met name oudere, jonge en nieuwe ook-fietsers en voetgangers, voelen zich hierdoor minder prettig en veilig in het verkeer. Een aantal, vooral ouderen, geeft daardoor het fietsen op.

Bij Pagina 2 en verder

De kop van het eerste onderdeel bovenaan pagina 2 dekt de lading niet goed.

- Verander die kop in iets als: *Meer fietsen is goed en gewenst, maar vraagt om meer ruimte.*

Bij onderdeel A. Samenhangende en brede aanpak

¹ Het soort fiets (e- of ook) wordt bij ongevallen lang niet altijd specifiek genoteerd. Voor dodelijke ongevallen komen het aandeel in ongevallen overeen met het aandeel in soort van fietsgebruik, voor letsel ongevallen is dat niet het geval. Daarnaast zijn er ongevallen die helemaal niet geregistreerd worden.

Om meer de focus te houden op de concrete aanleiding voor de discussie stellen we bij onderdeel A de volgende aanpassingen voor:

- ❖ Het eerste onderdeel van A gaat over veilige, prettige en ruimere (fiets)infrastructuur. Dit vangt als eerste de aandacht alsof het meest urgent is. Eerder is aangegeven dat het jaren kan duren voordat dit realiteit is. Andere maatregelen, die later worden genoemd kunnen veel eerder effect sorteren.
 - Verplaats onderdeel A.1. *Veilige, prettige en ruimere (fiets)infrastructuur en openbare ruimte* naar het eind van de opsomming van maatregelen.
- ❖ Bij punt A.2. staat dat er na een aantal proefprocessen veel meer gehandhaafd kan worden. Of dat daadwerkelijk zo is, is zeer de vraag. Handhaving moet nog met rollerbank en dat blijft tijdrovend en makkelijk te omzeilen. Over een kentekenplicht staat in het concept-standpunt dat er geen draagvlak voor zou zijn. Ten eerste willen we daarover opmerken dat de vraagstelling in de enquête geen achtergrond geeft waarom dat nodig zou zijn; ten tweede is het ontbreken van draagvlak niet altijd een goede motivatie om de maatregel niet te nemen. Bij de introductie van de veiligheidsriem in de auto was daarvoor geen draagvlak, maar ging veiligheid voor!
 - Wij pleiten voor een kenteken voor alle voertuigen met een motor omdat dat noodzakelijk is om effectief te kunnen handhaven.
 - Benoem bij A.2 dat handhaving met rollerbanken nog altijd ingewikkeld is, en dat (daardoor) daadwerkelijk resultaat ervan onzeker is.
 - Pleit voor serieus onderzoek naar hoeveel er daadwerkelijk gehandhaafd wordt, wat handhaving kost aan tijd en geld, en wat het in werkelijkheid aan effect sorteert.

Bij punt A3:

Strengere technische eisen voor e-bikes ondersteunen wij op zich. Maar cruciaal blijft of deze eisen effectief gehandhaafd kunnen worden.

Wat de genoemde maatregelen inhouden en hoe die gehandhaafd kunnen worden verdient meer toelichting.

De verhouding 1 op 4 lijkt ons nog altijd erg hoog.

- Naast de genoemde maatregelen willen wij dat de Fietzersbond er in Nederland en in EU verband voor gaat pleiten dat e-bikes (en alle andere voertuigen met een motor) wettelijk verplicht voorzien worden van deugdelijke middelen waarmee de snelheid begrensd kan worden en het motormanagement eenvoudig kan worden uitgelezen. Vergelijkbaar met wat alle nieuwe auto's in de EU moeten hebben.
- Wat er staat over gehandicaptenvoertuigen en brommobielen staat is niet duidelijk. Biro is een brommobiel. Daarover ook een zin opnemen.

Bij punt A4:

- Voeg als onderwerp voor onderzoek toe: *Onderzoek naar handhaving: hoeveel er gehandhaafd wordt, wat dat kost en wat het effect is.* (zie ook laatste punt bij A2)

Bij onderdeel B. Leeftijdgebonden maatregelen:

- ❖ De tweede zin van het onderdeel *Jongeren* loopt niet goed en legt de bron van gevaar en overlast alleen bij illegale fatbikes. Als alleen maatregelen tegen illegale fatbikes worden genomen, komen er nieuwe soorten e-bikes op de markt, die weer dezelfde of nieuwe problemen gaan veroorzaken.

- Pas de alinea als volgt aan:
Steeds meer jongeren kiezen voor een e-bike in plaats van de fiets zonder trapondersteuning. De Fietzersbond vindt dat een slechte ontwikkeling, vanuit voertuigbeheersing en negatieve gezondheidseffecten. Een deel van de jongeren rijdt op illegale e-fietsen; e-fietsen die zijn opgevoerd of motorkracht geven zonder te trappen. Die groep veroorzaakt gevaar en overlast met hun gedrag en snelheden, ook voor zichzelf. Het aantal jongeren op de Eerste Hulp met ernstig letsel is sterk gestegen in 2024.

Bij onderdeel C: Maatregelen met 'onvoldoende draagvlak'

Dat er onvoldoende draagvlak voor een kenteken voor e-bikes is vinden wij een niet onderbouwde conclusie omdat de vraagstelling over kentekenplicht in de peiling onvoldoende was.

Wij zijn ervan overtuigd dat de uitkomst meer ten faveure van een kentekenplicht geweest zou zijn, als in de peiling was toegevoegd dat een kenteken helpt (essentieel is) om effectief te kunnen handhaven. De positieve waardering voor de maatregel 'meer handhaving' ondersteunt dat.

Toekomstbestendig standpunt

De wereld van mobiliteit staat niet stil. De snelle opkomst van e-bikes is daar een bewijs van. Ook het denken over maatregelen voor die ontwikkelingen staat niet stil. In september werd de Fietzersbond verrast met het voorstel voor de leeftijdsgebonden helmplicht. Recent kwam Amsterdam met een voorstel om middels de APV fat bikes op bepaalde plekken te weren. Ook Enschede is bezig met een verbod op fatbikes in een deel van de binnenstad.

Wat ons betreft dient er in het uiteindelijke standpunt ook iets over ontwikkelingen en maatregelen in de toekomst te staan. De toekomst kennen we niet. Wel willen we de volgende punten meegeven om het uiteindelijke standpunt zo toekomstbestendig mogelijk te maken:

- Kijk breed naar alle verkeersdeelnemers en maak een onderscheid tussen voertuigen met een (externe) motor en voertuigen zonder. Beschouw de e-bike als één van de voertuigen met een motor.
- Pleit voor een verplichte WA-verzekering voor alle voertuigen met een motor.
- Stel zo toekomstbestendig mogelijke regels op voor alle nieuwe voertuigen.
- Een belangrijke voorwaarde daarvoor is een wettelijk verplichting dat alle voertuigen met een motor voorzien zijn van deugdelijke middelen waarmee de snelheid begrensd kan worden en het motormanagement eenvoudig kan worden uitgelezen.

Reacties afdeling Amsterdam op de vragen over extra regels voor jongeren en advies aan ouderen

1. Wij zijn voor een leeftijdsgebonden helmplicht voor alle e-bikes.
Dit beschermt de hersens van jongeren als er iets misgaat en het is snel in te voeren en effectief te handhaven. Het maakt e-bikes ook minder populair onder jongeren, hetgeen mooie bijvangst is, want oek-fietsen is veel gezonder voor hen.
2. Wij stellen een leeftijd van 18 jaar voor die helmplicht voor. Dat is de leeftijd dat jongeren meer verkeersinzicht en vaardigheden hebben. Ze mogen vanaf 16 op

snor- en bromfiets rijden en dan moeten ze ook een helm op.

3. Wij zijn voor die leeftijdsgebonden helmplicht en wel voor alle voertuigen met een motor. Die hebben allemaal risico's door hogere snelheden, risico's die met name jongeren en kinderen nog niet goed kunnen overzien. Deze generieke leeftijdsgebonden helmplicht voorkomt dat jongeren zullen uitwijken naar andere voertuigen met een motor.
 4. (en 5) Wij zijn voor een minimumleeftijd van 16 jaar voor e-bikes, en ook voor alle andere voertuigen met een motor.
 6. Wij zijn voor invoering van allebei de maatregelen: helmplicht voor e-bikes (en andere voertuigen met een motor) tot 18 jaar, en een minimumleeftijd van 16 jaar om te mogen rijden op een e-bike (en andere voertuigen met een motor).
 7. We zijn op zich voor een helmadvies voor ouderen. Maar wel met de nuancering zoals die beschreven staat in het standpunt van de Fietsersbond over de fietshelm en met correctie van een incorrecte zin. Fietshelmen dragen bij relatief hoge snelheid zeker bij aan de veiligheid, bij lage snelheden is dit dubieus en werken ze mogelijk zelfs averechts. In het standpunt staat echter het omgekeerde: "*Helmen beschermen namelijk tegen een zeer specifiek soort ongeval: een botsing van het hoofd met een relatief lage snelheid (<https://www.fietsersbond.nl/helmplicht/>)*". Dit moet natuurlijk zijn: Helmen beschermen namelijk tegen een zeer specifiek soort ongeval: een botsing van het hoofd met een relatief hoge snelheid.
-

Apeldoorn

Ha bestuursleden,

Tja, dat waren nogal wat vragen, over leeftijdsgebonden helmplicht en e-bike-gebruik. Fijn dat de reactiedatum naar februari werd verschoven, want daardoor konden we het – na onze ledenvergadering in januari – in februari bespreken binnen de kerngroep.

Met zijn vijven hebben we zeker geen eenduidige mening, dus ik heb de grote lijn zo goed mogelijk weergegeven, met zo hier en daar wat extra opmerkingen. Dat zal bij de bespreking van de vele reacties niet anders zijn. Ongetwijfeld een flinke klus. Succes en wijsheid daarbij!

1. Leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bike?

Ja, helmplicht lijkt ons een goede zaak, en dan zonder leeftijdsgrens! Dus voor iedereen op een elektrische fiets. "Het zal even slikken zijn, maar doet gelukkig geen zeer", klonk hij bij ons aan tafel. Het kan immers helpen om de gevolgen van een val te beperken, en we willen (moeten) het aantal fietsdoden en -gewonden naar beneden zien te krijgen.

2. Welke leeftijdsgrens?

0 – 100 jaar dus (Hoeveel... wat doe je met baby's in een draagzak of die hele kleintjes in een bakfiets, bedenk ik me ineens. Daar bestaan geen helmen voor.)

3. Neveneffecten?

Als de helmplicht geldt voor alle elektrische voertuigen (incl. elektrische steps die wellicht vaker opduiken), heb je alles afgedekt. Uitwijken naar andere voertuigen is dan lastig. In Apeldoorn zien we gelukkig nauwelijks elektrische steps.

De eerste 'skinnybikes' zijn al op de weg (zie NPO Radio 1, 19 februari 2026, 12.00-13.00 uur. Reportage uit Enschede van minuut 43 tot 49), dus fabrikanten ontwikkelen supersnel nieuwe fietsvarianten.

De invoering van een helmplicht zal een flinke campagne vragen. En handhaving blijft altijd belangrijk (maar o zo lastig).

4. Minimumleeftijd voor e-bikes?

Dat zou een goede zaak zijn als de helmplicht een brug te ver is. De gewone e-bike zie je zo nu en dan bij tieners. Veel kinderen hoeven helemaal geen grote afstanden af te leggen; het is gewoon gemak: de e-bike lenen van je moeder omdat je geen zin hebt om te fietsen. De fatbike heeft vooral een hoog 'fungehalte' (nou ja, voor de berijder en passagier(s) dan...). Ondertussen zien we regelmatig groepjes langs scheuren en rare capriolen uithalen. Het feit dat je zo makkelijk iemand achterop kan meenemen, maakt het extra aantrekkelijk voor jongeren. Dat zie je op een gewone e-bike nooit. Basisschoolkinderen hebben soms al zo'n apparaat.

5. Welke leeftijdsgrens?

Het zou goed zijn om een minimumleeftijd van 16 jaar vast te leggen. Als dat in de wet vastligt, is dat tenminste een concrete stap waarmee de overheid zegt: wij stimuleren onze jongeren om gezond te leven en meer te bewegen.

6. Helmplicht en leeftijdsgrens? Of één van beide?

Als we kiezen voor een helmplicht voor iedereen op een elektrische fiets, is de fatbike al niet meer aantrekkelijk voor jongeren. Misschien is dat al een afdoende maatregel.

En als er dan een leeftijdsgrens gekozen wordt, dan graag 16 jaar. Met een elektrische fiets (en dan vooral de fatbike) is het gevaarlijke rijgedrag van jongeren flink toegenomen. Een leeftijdsgrens van 16 jaar zou dat al kunnen beperken.

Nadeel voor bepaalde groepen? Die zijn er ook. De reformatorische scholen hier ('streng christelijk') trekken veel kinderen van de Veluwe, en de afstanden zijn groot. Dat was 20 of 30 jaar geleden niet anders, en toen fietsten jongeren gewoon. Bij slecht weer gingen/gaan ze met de bus. Om voor specifieke groepen een uitzondering te maken, is wel weer lastig...

7. Helmadvies voor 70-plussers?

Jazeker! Jaren geleden was een helmadvies nog een brug te ver. Nu is de publieke opinie al bijgedraaid en zijn er daadwerkelijk veel senioren die ongelukkig ten val komen. Zo'n helm voorkomt jammer genoeg geen val, maar zorgt er wel voor dat de gevolgen minder ernstig zijn.

Veel ouderen willen graag weten waarop ze moeten letten als ze een helm gaan kopen. Kortom: het advies is nog steeds vrijblijvend, maar de tijd is er echt rijp voor om als Fietsersbond een ander standpunt in te nemen.

Hartelijke groet,
namens Fietsersbond Apeldoorn,

Anja Straathof,
voorzitter

Beuningen

Aan het algemeen bestuur van de Fietsersbond.

Onderwerp: Maatregelen veilig en comfortabel fietsen.

Datum: 25 januari 2026

Geacht bestuur,

Wij hebben het discussiestuk "Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk: Wat te doen volgens de Fietsersbond?" uitgebreid besproken binnen de afdeling Beuningen. Wij spreken de waardering uit voor de gekozen werkwijze.

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. De afdeling Beuningen kiest voor een helmplicht voor alle e-bikers tot 16 jaar. Dit heeft als positief neveneffect dat jonge kinderen minder snel voor de fatbike zullen kiezen.
2. Ons advies is om voor e-bikers een leeftijdsgrens in te stellen van minimaal 12 jaar.
3. Als over gegaan wordt tot invoering van bovengenoemde maatregelen, moet dit gelijktijdig gebeuren.
4. Voor ouderen boven de 70 jaar zien we graag een dringend advies om gebruik te maken van een helm. Binnen niet al te lange tijd zal dit vanzelf leiden tot meer gebruik van de helm waardoor t.z.t. de verplichting overwogen kan worden.
5. Naast het genoemde positieve neveneffect voor fatbikers zien we nauwelijks of geen negatieve effecten bij de invoering van een leeftijdsgebonden helmplicht.

Met een vriendelijke groet uit Beuningen,

Ben Berendsen
Secretaris

Beveland

Fietsersbond afdeling Beveland

Datum± 26/1/2025

Tav. T.Speijer

Aan Algemeen bestuur Fietsersbond,

Naar aanleiding van Uw verzoek om een reactie te krijgen op het onderwerp
Maatregelen veilig en comfortabel fietsen vanuit de fietsersafdelingen hebben wij dit
besproken in de afdeling Beveland in Zeeland.

Na het bestuderen van de stukken en de daaruit voortvloeiende standpunten van de
centrale Fietsers Bond kunnen wij ons hierin helemaal vinden.
Veel van de opgenoemde standpunten zijn herkenbaar in de praktijk en de oplossingen
hierbij steunen wij graag.

Voor Zeeland (Beveland) zijn er ook nog enkele specifieke punten zoals het verkeer op
de dijken die in grote getalen aanwezig zijn.

Fietsers in allerlei vormen zoals genoemd in Uw verhaal en auto's, vrachtwagens,
landbouwverkeer komen hier samen en dit leidt tot gevaarlijke situaties waarbij de
fietser de zwakste is. Wij willen pleiten voor een aanpassing in snelheid met als basis
dat waar fietser en auto samen gebruik maken van de weg (niet gescheiden) de
snelheid 30 km per uur wordt. Bij een ongeval is de kans groter op minder schade.

Met vriendelijke groet,
Afdeling Beveland
Voorzitter W. Voogdt

Capelle aan de IJssel

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?
3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?
5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?
 - a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)
 - b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);

c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in);

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Antwoorden:

1 Helmplicht niet algemeen invoeren, hooguit voor de kwetsbare leeftijd tot 12 jaar
2 eventueel onder 12 jaar voor alle fietstypes, 16 jaar is niet handhaafbaar en wordt door ouders ook niet gestimuleerd

3 Nauwelijks invloed als het naar grens 12 jaar gaat, de grootste stijging van helmgebruik is zichtbaar bij kinderen tot 12 jaar en wordt vaak gestimuleerd door ouders, daarna wordt vaak gekozen voor e-bike(fatbike) op leeftijd 10-12 jaar, dat zou daarmee verschuiven naar 12 jaar.

4 Idem eventueel 12 jaar wegens afhankelijkheid van fiets in de buitengebieden waardoor e-bike het aantrekkelijker maakt om grotere afstanden per fiets af te leggen
5 zie 4

6 de minimumleeftijd voor elektrische fiets 12 jaar én helmplicht voor alle fietstypes tot 12 jaar

7 Geen helmplicht boven 70 , de een is zijn hele leven een gevaar voor zichzelf en een ander is zijn hele leven fit en alert

9-2-2026

Jos Jacobs (na overleg in bestuur afdeling)
Fietzersbond afdeling Capelle aan den IJssel

De Bilt

Hierbij onze antwoorden op de vragen in het bovengenoemde stuk:

1. Wij kijken positief aan tegen leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes.
2. Ons advies is leeftijdsgrens tot 18 jaar.
3. Hierdoor minder e-bikes in deze leeftijdsgroep, maar eigenlijk zou de helmplicht dan voor alle elektrische en andere motorisch aangedreven fietsen, steps en snorfietsen moeten gelden.
4. I.v.m. handhaving is het hanteren van verschillende minimum leeftijden voor het gebruik van e-bikes lastig. Deze is juist ook een goed alternatief voor jongeren/kinderen die door een medische noodzaak/handycap of grote woon-school afstanden door gebruik van de e-bike wel kunnen (blijven) fietsen. Anders zouden zij een vergunning moeten krijgen om gebruik te maken van een voertuig met ondersteuning, dit vereist controle/handhaving en is dus niet aan te raden.
5. Zie 4
6. a: Eén maatregel is dan voldoende: t/m 18 helmplicht. Daarboven zou wel een helmadvies kunnen worden gegeven.

Met vriendelijke groet,

Gabriëlle Dijkstra - van der Burg
Fietzersbond De Bilt

Delft e.o.

Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk
Antwoorden van afdeling Delft e.o. op de vragen in de memo.
10-2-2026

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. *Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?*

Wij zijn tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes, hoewel er in onze afdeling ook andere meningen zijn (zie verderop). Fietsen met een helm wordt door de meeste mensen als onplezierig ervaren, zoals ook blijkt uit de statistieken: het zijn voornamelijk ouderen die pleiten voor een helmplicht voor jongeren, terwijl jongeren pleiten voor een helmplicht voor ouderen.

De fiets is een oplossing voor veel mobiliteitsproblemen en moet daarom zoveel mogelijk gestimuleerd worden. De helmplicht zou mensen naar de scooter/brommer of auto kunnen verjagen.

Wij erkennen dat het fietsen er niet veiliger op geworden is met de komst van de e-bike. Er zijn steeds meer verschillende voertuigen in de fietsfamilie en met infrastructurele maatregelen en regels moeten we zorgen dat het veilig en prettig fietsen blijft, ook voor de kwetsbare deelnemer.

Het ontmoedigen van fatbikes door middel van een helmplicht is niet de oplossing. Slechts een minderheid van de fatbikes geeft overlast. Het overgrote deel doet normaal op z'n fatbike en beleeft veel fietsplezier. Het zijn vooral de lefgozers met een opgevoerde fatbike die profijt zouden hebben van een helm, maar juist die groep blijft wellicht zonder helm rijden omdat dit stoer staat en de pakkans waarschijnlijk klein is (net als bij rijden zonder licht). Wel lijkt het erop dat je met een fatbike meer moeite hebt om langzaam te rijden, vanwege de ongunstige balans. Het weren van de fatbike uit winkelstraten met shared space voor voetgangers en fietsers zou daarom wel een goede maatregel kunnen zijn. Daarnaast geeft een deel van de bezorgfietsen (zowel brommers als elektrische fietsen) overlast met hun hoge snelheid en fout gedrag, hetgeen niet anders wordt met een helmplicht. Daarvoor moet de winkel aangesproken kunnen worden.

Het feit dat het letsel meestal ernstiger is bij een ongeval met een hogere snelheid maakt dat sommigen in onze afdeling wel een voorstander zijn van een helmplicht voor e-bikes. Zelfs voor een algemene helmplicht voor iedereen op een voertuig met (elektrische) ondersteuning, ongeacht hoe hard deze kan.

2. *Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?*
Mocht er een helmplicht komen, dan een zo laag mogelijke leeftijd.

3. *Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?*

Wij verwachten inderdaad uitwijkgedrag naar alle andere vervoerssoorten met (hulp)motor, inclusief de auto (meerijden en zelf rijden). Een deel zal uitwijken naar een gewone fiets.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. *Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?*

Op het platteland is de e-bike een uitkomst voor het overbruggen van een wat grotere afstand. Dat begint bij ca 12 jaar, als ze naar de middelbare school gaan. Een leeftijdsgrens van 10 à 12 jaar zou zinnig kunnen zijn, omdat jongere kinderen minder voertuigbeheersing en verkeersinzicht hebben. Omdat dit moeilijk te handhaven is, zijn wij om praktische redenen tegen een leeftijdsgrens.

Verder is er natuurlijk een rol voor de ouders bij het al dan niet gebruiken van een e-bike door jongeren. Dit blijft echter de verantwoordelijkheid van de ouders en die moet niet overgenomen worden door regelgeving. Wel zijn wij voorstander van voorlichting aan de ouders met als boodschap: stel de e-bike uit, want zelf trappen is gezond en de e-bike is zwaar ten opzichte van het kind.

5. *Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?*

-

Een combinatie van beide:

6. *Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?*

a. *Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)*

b. *Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);*

c. *Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in).*

Wij zijn tegen een leeftijdsgebonden helmplicht en tegen een minimumleeftijd voor e-bikers.

70plussers:

7. *Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?*

Wij zijn voorstander van het stimuleren van het dragen van een helm voor ouderen vanwege hun grote kans op letsel, echter zonder verplichting. Ouderen hebben een minder goed evenwicht waardoor ze eerder vallen, terwijl ze minder lenig zijn om een val op te vangen, met letsel als gevolg. Gezien de ongevalsstatistieken zou dit wat ons betreft ook 65plussers mogen zijn (zie afbeelding 12 in "De Staat van de Fietsveiligheid 2025; Trends, risico's en mogelijkheden voor verbetering; SWOV / R-2025-7").

Den Bosch

Beste bestuursleden,

N.a.v. jullie oproep heeft de Bossche afdeling hierover op 28 januari vergaderd.

A. Samenhangende en brede aanpak:

- Veilige, prettige en ruimere (fiets)infrastructuur
- Gedrag en handhaving (aan de voorkant en op straat)

- Fietsen en andere voertuigen (Strengere technische eisen voor e-bikes / LEV's)
- Meer (data gedreven) onderzoek en betere ongevalsregistratie

Antwoord: het zal niet verbazen: hiervoor is algemene instemming.

B. Leeftijdgebonden maatregelen: uitvraag aan afdelingen

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

Antwoord: de afdeling is voor een helmplicht op e-bikes vanaf 16 jaar. Dit is dan in lijn met bromfietsen / scooters

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?
= niet behandeld =

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?
5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Antwoord: in lijn met het eerdere antwoord is de afdeling voor een minimum leeftijd voor e-bikes vanaf 16 jaar. Ook dat is dan in lijn met bromfietsen / scooters

Een combinatie van beide:

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?
 - a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)

Antwoord: de afdeling is voor beide maatregelen vanaf 16 jaar. Dit is dan in lijn met bromfietsen / scooters

- b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);
- c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in);

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Antwoord: de afdeling is voor dit advies.

Met vriendelijke groet,
Namens de Bossche afdeling



Godelieve Broeklander, voorzitter a.i

Den Haag e.o.

Inleiding

Het bestuur heeft actieve leden via de WhatsApp Community gevraagd om te reageren op het stuk. Het onderstaande is een samenvatting van hetgeen uit alle reacties is opgehaald.

Leeftijdsgebonden helmplicht

We zijn niet voor een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes. Met die interventie pak je het probleem naar onze overtuiging onjuist aan. Belangrijk om in te zetten op minder illegale e-bikes en fatbikes, en niet ons laten afleiden door andere geluiden in de samenleving (of politiek) die uiteindelijk het probleem niet zullen oplossen.

Kwetsbare en risicovolle groepen moeten uit zichzelf een helm gaan dragen. Dus kinderen, ouderen, forensen, bezorgers, sportieve fietsers, fietsers in groepen, mensen met een voorbeeldfunctie zoals agenten en boa's. Dat bereik je door gerichte inzet en campagne, niet met wat voor helmplicht dan ook.

Minimumleeftijd voor e-bikes

Hierover liepen de meningen uiteen. Als er een minimumleeftijd zou komen, dan vanaf 12 jaar zodat met name buiten de steden de e-bike een mogelijkheid blijft om mee naar de middelbare school te gaan.

Helmadvies voor 70plussers

Een helmadvies voor 70plussers is voorstelbaar als we niet tegelijkertijd pleiten voor een helmplicht voor kinderen. Ouderen lopen de grootste risico's; een helmplicht zou eerder bij die categorie aan de orde zijn. Een helmplicht als manier om kinderen van de fatbike of e-bike te houden, lijkt ons onzuiver.

Mixed grill a.k.a. losse flodders

Ook een niet-opgevoerde fatbike levert vaak een veel te hoge trapkracht. We zijn voorstander van een minimaal 1:4 (zie memo) of misschien zelfs minder.

Online leeft de indruk dat fatbikes geen trapkrachtsensor hebben maar louter een rotatiesensor; als dat inderdaad het geval is, zou dat simpelweg verboden moeten worden. We zijn voor actieve mobiliteit ten slotte. Een fatbike met een rotatiesensor is gewoon een scooter.

Het is opvallend dat in het onderzoek niet gevraagd is naar de overlast van (opgevoerde) snor- en bromscooters, noch bij de problemen noch bij de maatregelen. De overlast van deze categorie lijkt er totaal niet meer toe te doen terwijl deze in Den Haag vele ordes groter is dan die van (opgevoerde) e-bikes en fatbikes.

In het memo staat "Vooral in drukke steden voelen ouderen en mensen met jonge kinderen zich minder prettig en veilig op de fiets.". Dit wordt naar onze overtuiging

veroorzaakt door o.a. afwezigheid van fietsinfrastructuur, ondermaatse fietspaden en fietsstroken, verkeeronveilig rijgedrag door bestuurders van vrachtwagens, auto's, motoren, brommers en scooters. En ja, soms ook door fietsers op OEK-fietsen, e-bikes of fatbikes.

Fietsers hebben vaak, en name in de spits, te weinig ruimte. Snelheidsverschillen i.c.m. slecht gedrag, mogelijk meer nog door ouders met elektrische bakfietsen dan fatbikes, leiden dan tot problemen.

Meer en betere handhaving is ook (of: juist ook) nodig voor opgevoerde snor- en bromscooters.

Na invoering van de helmplicht voor de snorscooters is een verschuiving opgetreden van deelsnorscooters (blauw kentekenplaatje) naar deelbromscooters (geel kentekenplaatje). Deelscootergebruikers zijn veelal onbekend met de regelgeving en rijden met deelbromscooters vaak illegaal (en hard) op het fietspad. Ook hier is meer en betere handhaving voor nodig. Of simpelweg een verbod op verhuur van bromscooters als deelmobiliteit (waar zeker ons pleidooi voor 30 km/u binnen de bebouwde kom veel voor te zeggen is).

Onverplichte fietspaden mogen wel gebruikt worden door elektrische snor- en bromscooters. Door de verschuiving van fossiel naar elektrisch wordt het voordeel voor fietsers binnen de bebouwde kom steeds kleiner (bij onverplicht fietspad naast GOW30 straat). Onverplichte fietspaden langs 30 km/u wegen zijn een prima idee maar dan wel met onderbord "niet brommen of snorren".

Een brommobiel is geen gehandicaptenvoertuig (en vice versa). In het stuk lijken deze begrippen door elkaar heen te lopen (?). Zie <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/bromfiets/brommobiel> en <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/gehandicaptenvoertuig>

Den Helder

Beste mensen,

Vlak voor de kerstdagen kregen we jullie mail over de uitvraag concept standpunt veilig en comfortabel fietsen. Onze onderafdeling Den Helder bestaat (en ja, dat is al heel wat) inderdaad. We hebben momenteel alleen een soort "interim" groepje van drie mensen. Maar daar hebben we afgelopen maandag wel jullie oproep besproken. En omdat we er ook iets van vinden reageren we bij dezen. Wat we ervan vinden delen we graag met jullie, maar het is dus niet breed besproken met alle leden van onze onderafdeling.

Allereerst zijn we heel blij met jullie brede aanpak en kunnen we ons daarin ook goed vinden. Inderdaad gaat het om meer dan alleen fatbikes en helms; we denken, met jullie, dat de weginrichting cruciaal is voor de veiligheid. En dan bedoelen we de weginrichting in brede zin, dus eigenlijk ook het achterliggende verkeersbeleid. Denk aan 30 km in de bebouwde kom, verkeersdruk, overzichtelijkheid van de

weginrichting, snelheidsverschillen en nog heel veel meer. We hebben vertrouwen in de richting die jullie aangeven, dus daar hoeven we niet specifiek op te reageren. We willen wel graag reageren op jullie concrete vragen over de leeftijdsgebonden helmplicht en de minimumleeftijd voor e-bikes.

Wij zijn uitdrukkelijk voorstander van het gebruik van de fietshelm, ongeacht de leeftijd. Maar we zien een helmplicht niet zo zitten. Dat moet je dan ook handhaven en dat kost ook weer veel aandacht (en dus energie en geld). Dat handhaven wordt nog lastiger als je de helmplicht leeftijdsgebonden maakt. We denken dat helmgebruik wel gefaciliteerd en gestimuleerd zou moeten worden. Dat zou met een veelheid aan -in principe niet verplichtende- maatregelen kunnen. Bewustwording is er een van; we zien dat graag zo breed mogelijk. Denk aan acties bij de fietsenhandel, bv "gratis coole helm bij je nieuwe fiets", via ouderenbladen, jeugdbladen, wellicht kunnen zorgverzekeraars helpen ("goed beschermd: gratis helm bij uw basisverzekering"). En zo zullen is er veel meer te bedenken.

Daarnaast moet de helm ook makkelijk gemaakt worden. Zo zou het op school vanzelf moeten spreken dat het leerlingen (en medewerkers) kluisje ruimte biedt voor de fietshelm. Iets dergelijks geldt uiteraard ook voor bibliotheken, musea, bedrijven, discotheken, theaters.... En ook hiervoor is veel meer te bedenken.

Eigenlijk zouden we graag zien dat het gebruik van de fietshelm de nieuwe normaal wordt. Op de skipiste is een helm dragen ook normaal, en op de ijsbaan begint het ook echt die kant op te gaan. Dat zal tijd kosten, maar we zien dat wel als de beste kans om de fietshelm inderdaad de nieuwe normaal te laten worden.

We hebben ook grote twijfel bij de minimum leeftijd voor het gebruik van de e-bike. In onze regio is het niet abnormaal dat kinderen 10-15 kilometer naar het voortgezet onderwijs fietsen. En we zien ze liever op de fiets of op de e-bike dan met de auto gebracht worden. Dat brengt uiteraard een veiligheidsrisico met zich mee, maar we hebben niet de indruk dat de e-bike daarin een grote factor is. Wel natuurlijk de inrichting van buitenwegen, verlichting, overzichtelijkheid, maximumsnelheid voor autoverkeer, zichtbaarheid etc. Het zou natuurlijk wel goed zijn als we meer en betere analyses hadden van het e-bike risico voor die doelgroep. En we denken wel dat het zin heeft om aan bewustwording van de risico's van dit type woon/schoolverkeer te werken. Vanaf welke leeftijd een kind verantwoord op een e-bike kan is bovendien per kind nogal verschillend. Bewustwording daarover is zeker zinvol, daar ligt wellicht ook een rol voor de Fietsersbond. En wellicht is op dat vlak een verbinding te leggen met het verkeersexamen dat vaak tegen het einde van de lagere school plaatsvindt.

Nog een aanvulling over de leeftijd en e-bikes. Je zou je ook kunnen afvragen of er een maximum leeftijd voor e-bike gebruik zou moeten komen. Dat denken we bepaald niet, maar het is wel goed om nog eens na te denken over hoe het fietsen met een e-bike voor ouderen veiliger te krijgen is. Zo lijkt het ons bijvoorbeeld handig als de e-bike voor sommige ouderen vrijwillig verder te begrenzen zou zijn. Dat zou bijvoorbeeld kunnen door de ondersteuningsbegrenzing instelbaar te maken. Je zou kunnen denken aan een instelrange tussen 18 en 25 km/uur.

Met vriendelijke groet, Peter Bakker, Gerard Manshanden, Bertie Ravensbergen, onderafdeling Den Helder

De Ronde Venen

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

Afdeling De Ronde Venen: helmplicht met leeftijdsgrens **16 jaar**. Zoals bij bromfietsen. Vanwege de snelheid van e-bikes 25 km.

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Dat risico zien we. Verplicht rijbewijs voor bijzondere bromfietsen en steps kan risico mogelijk verminderen.

4

Minimumleeftijd voor e-bikes:
Een combinatie van
beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimumleeftijd van **/16 jaar**

b. en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot **16/** jaar

Als de helmplicht voor jongeren tot 16 niet wordt ingevoerd zien wij het belang van het verplicht halen van een elektrisch-voertuigrijbewijs. Voor iedereen vanaf 12 jaar. Dat rijbewijs moet je altijd bij je hebben.

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers? De Ronde Venen is het eens met het advies voor 70-plussers een helm te dragen.

Duin en Bollenstreek

Geacht bestuur,

Onderstaand vindt u de reactie van de afdeling Duin- en Bollenstreek aangaande de uitvraag leeftijd gebonden maatregelen.

T.a.v. een leeftijdsgebonden helmplicht en een minimumleeftijd voor e-bikes vinden wij één maatregel voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 18 jaar. Vanwege

de impact die valincidenten kunnen hebben op het brein van jonge mensen achten wij deze veiligheidsmaatregel van belang. Invoeringsweerstand en (uiteindelijk) -aanvaarding zal mogelijk een parallel kennen met de invoering van de autogordel als veiligheidsmaatregel indertijd.

Een minimumleeftijd voor e-bikes achten wij niet wenselijk. De e-bike heeft voor de jeugd een plek veroverd als vervoermiddel naar school, vriendjes en activiteiten. Geen wettelijke maatregel wat ons betreft hier, al zien wij jeugd wel vanuit allerlei gezondheidsoverwegingen liever "gewoon" fietsen en zou dat vanuit allerlei kanten gestimuleerd mogen worden.

Advisering aan 70+ een helm te dragen wordt door ons positief ontvangen, sterker nog: we zouden daar een warm pleidooi voor willen houden.

Met vriendelijke groeten,

Herman Bekkers, namens
Fietzersbond Duin- en Bollenstreek
duinenbollenstreek@fietzersbond.nl

Ede

Leeftijdgebonden maatregelen voor motorische ondersteunde fietsen of daarmee overeenkomende vervoermiddelen

Wat betreft de minimumleeftijd voor e-bikes: Wij zien dat bij het verkeersexamen van één basisschool in het buitengebied van de gemeente Ede de helft van de kinderen (die in veel gevallen nog geen twaalf jaar zijn) op een e-bike naar het examen komen. Het betekent dat de e-bike voor jongeren aanzienlijk is ingeburgerd. Het is daarom reëel te accepteren dat jongeren een e-bike gebruiken. Een minimum leeftijd is echter verstandig en wij kiezen daarvoor 12 jaar omdat vanaf die leeftijd jongeren vaak verder moeten fietsen naar hun vervolgopleiding. Natuurlijk kunnen ouderen zeggen: wij moesten voeger ook zelf ver fietsen, maar de tijd is nu eenmaal anders.

Het is onvermijdelijk dat er ongelukken gebeuren voor berijders van een e-bike. Voor jongeren is de kans op een ongeluk, als gevolg van onervarenheid of onbesuisdheid, altijd groter dan bij ouderen. Het lijkt ons daarom zinvol tot de leeftijd van 16 een helm verplicht te stellen. Omdat het standpunt van de Fietzersbond is dat in het algemeen een helm voor e-bikerijders niet verplicht hoeft te zijn, zal boven de 16 jaar een helm niet verplicht zijn voor e-bikerijders.

Uit onderzoek is bekend dat ouderen meer kans lopen op letsel en dus ook op hoofdletsel. Daarom vinden wij het zinvol om een helmadvies aan te geven voor ouderen. Een precieze leeftijdsgrens is arbitrair, want de ene oudere is de andere oudere niet. Als de Fietzersbond in dit advies een leeftijdsgrens wil aangeven, dan laten wij de keuze over aan het landelijk bureau.

Verder vinden wij dat bij alle vervoermiddelen waarbij motorische aandrijvingen toegepast worden, minstens dezelfde verplichtingen of adviezen gelden als hierboven aangegeven voor e-bikerijders. En dus ook: jongeren onder 12 jaar geen gemotoriseerde voertuigen, en voor jongeren boven 12 jaar voorwaarden als boven aangegeven.

Verder vinden wij dat motorisch ondersteunde fietsen zo veel mogelijk gebruik moeten maken van de rijbaan, als daar de snelheid van het gemotoriseerde verkeer begrensd is tot maximaal 30 km/u. Dat maakt het op de fietsinfrastructuur rustiger en veiliger voor zwakkere en langzamere verkeersdeelnemers.

Namens de kerngroep van Fietsersbond afd. Ede, Leo Langeveld en Frank Bron

Epe

Geachte leden van het algemeen bestuur,

Enige tijd geleden hebben jullie de afdelingen gevraagd te reageren op de concept standpunten van de Fietsersbond over de leeftijdsgebonden helmplicht en de minimumleeftijd voor e-bikers. De kerngroep van de afdeling Epe heeft jullie vragen besproken in de vergadering van 20 januari. Onze reactie vind je hieronder.

Vraag: Leeftijdsgebonden helmplicht

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?
3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Antwoord afdeling Epe:

Wij zijn voorstander van een helmplicht voor alle leeftijden en voor/bij het gebruik van alle soorten fietsen/steps/bromfietsen die niet op eigen kracht (oeks) worden voortgedreven.

Het grote voordeel voor een helmplicht voor iedereen is de duidelijkheid. Maak je gebruik van een dergelijk voertuig dan geldt de helmplicht. Dat is duidelijk voor de handhaving en ook voor de gebruikers. Er is geen risico dat mensen een ander motorisch aangedreven voertuig gaan gebruiken: voor alle niet-oeks geldt de helmplicht.

De gevaren van hersenletsel gelden voor iedereen. De helmplicht kan ouders pedagogisch ondersteunen bij het dragen van een helm door hun kinderen. Je hoeft hierover geen discussie meer te voeren: het is immers verplicht.

Het argument van veel oudere mensen die aangeven dat ze al hun leven lang fietsen en nog nooit een ongeluk hebben gehad (en daarom een helm niet nodig vinden) gaat niet op. De niet-oeks gaan veel sneller dan de traditionele zelftrappers. Bovendien verslechtert de reactiesnelheid en het evenwichtsgevoel bij het stijgen van de leeftijd waardoor de kans op een val hoger wordt. Een leeftijdsgrens stellen is daarom arbitrair.

We lezen in jullie inventarisatie dat er weinig maatschappelijke draagvlak is voor een helmplicht. We denken dat het een kwestie van gewenning is. In de jaren 70 van de vorige eeuw was er ook veel ophef over de veiligheidsriemen in de auto, nu hoor je daar niemand meer over. Er is vandaag de dag bijna geen wielrenner meer die zonder helm rijdt. Bovendien worden helmen steeds meer gebruikt in andere sporten zoals bijvoorbeeld het schaatsen. Bij het skiën is het gebruik van een helm een voorwaarde bij de reisverzekering. Een helmplicht zal in het begin veel commotie geven maar over

een paar jaar zullen mensen het vanzelfsprekend vinden en zich verbazen over het niet dragen van een helm.

Vraag: Minimumleeftijd voor e-bikes

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

Antwoord afdeling Epe

Wij denken dat een minimumleeftijd van 12 jaar voor een plattelandsgebied passend is. Het kan zijn dat een hogere leeftijdsgrens in een stad misschien wenselijk is. Maar in onze gemeente moeten kinderen soms meer dan 10 km rijden naar school of (sport)voorziening. Wij kunnen ons voorstellen dat ouders en kinderen dan kiezen voor een e-bike.

We hebben dit standpunt terwijl wij ook beseffen dat het belangrijk is dat kinderen meer bewegen en dat het vanuit gezondheidsoptiek beter zou zijn om op eigen kracht te fietsen, zonder motorische ondersteuning. We horen vaak dat mensen 30 jaar geleden ook grotere afstanden naar school fietsten en daar niet slechter van zijn geworden. Maar in dit geval vinden we dat we rekening moeten houden met de huidige tijd en de (technische) mogelijkheden die er nu zijn.

Vragen?

Wij denken dat onze mening over de helmplicht en leeftijdsgrens voor e-bikes (en alle niet-oeks) duidelijk is. De kerngroep Epe komt 10 maart weer bijeen. Mochten jullie vragen hebben dan horen wij die graag voor 10 maart, zodat we jullie vragen en opmerkingen dan gezamenlijk kunnen bespreken. Ook blijven we graag op de hoogte van de voortgang en de reacties van de andere afdelingen.

Met vriendelijke groet,
Namens de kerngroep afdeling Epe

Marion Luttenberg

Fryske Walden

Geacht algemeen bestuur,

Na een interne discussie binnen de Fietsersbond en onderzoek zijn jullie gekomen met een concept standpunt over maatregelen die de FB voorstelt om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren. Hierbij de reactie van de onderafdeling Fryske Wâlden.

We moeten als Fietsersbond blijven benadrukken dat fietsen, omgerekend naar afgelegde afstand, per kilometer niet structureel gevaarlijker is geworden maar daarbij niet uit het oog verliezen dat het nog veel veiliger moet en kan. De afname van het aantal ongevallen en de minder zware letsels in Amsterdam sinds daar op veel wegen en straten zonder vrij liggend fietspad de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/h is verlaagd laat zien dat daar waar snelheidsverschillen tussen verschillende soorten voertuigen lager wordt echt een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. Dat dat

zich nog niet in diezelfde mate laat zien in het subjectieve veiligheidsgevoel van fietsers laat zien dat benadrukken van de objectieve data echt iets is van de lange adem.

Daarnaast blijkt dat onderzoek naar oorzaken van eenzijdige ongevallen veelal wordt uitgevoerd door zelfrapportage en dat daardoor de ongevalsdata grote hiaten en onzekerheden bevat. Dat moet beter. Ook hier kan objectieve data bijdragen aan het maken van afgewogen conclusies omtrent oorzaken van ongevallen en beslissingen over eventueel noodzakelijke aanpassing van infrastructuur.

Op het punt van de bredere kijk op de verdeling van de schaarse ruimte zijn wij van mening dat als de fysieke ruimte te beperkt is voor het verbeteren of voldoende verbreden van vrij liggende fietspaden zelfs het samenbrengen van alle verkeer op de rijbaan, dus het opheffen van vrij liggende fietsinfrastructuur niet als onbespreekbaar moet worden bestempeld. Maar dan wel met een passende, veilige en logisch aanvoelende inrichting. Doe het goed of doe het niet!

Bij de samenhangende en brede aanpak zijn wij van mening dat het onderdeel educatie ten onrechte volledig wordt overgeslagen. Naast het feit dat verkeerseducatie o.i. onderdeel uitmaakt van de opvoeding en hierin dus een prominente rol is weggelegd voor ouders/opvoeders moet de Fietzersbond blijven pleiten voor, op zijn minst, het handhaven van het huidige niveau van verkeerseducatie in het (basis)onderwijs. Ontwikkelingen als het toestaan van het gebruik van E-bikes tijdens het praktisch verkeersexamen in groep 7 en 8 van het basisonderwijs moet worden tegengegaan dan wel teruggedraaid.

De Fietzersbond moet bezuinigingen op het gebeid van verkeerseducatie ten allen tijden afwijzen en blijvend wijzen op het belang van een doorlopende leerlijn, doorlopend tot in het voortgezet onderwijs, hierin. Op de basisschool met de nadruk op het praktische aspect, op de middelbare school op het aspect van regels en gedrag.

Ook particuliere, eventueel door de overheid gesubsidieerde, initiatieven die verkeerseducatie ondersteunen of verdiepen moeten door de Fietzersbond worden gesteund.

De overheid moet als normsteller beter nadenken over hoe nieuwe of gewijzigde regelgeving onder de aandacht van verkeersdeelnemers wordt gebracht.

Verkeersdeelnemers zijn vaak niet of slecht op de hoogte van de nieuwste aanpassingen in regelgeving. Sommigen denken b.v. nog steeds dat snelverkeer boven langzaam verkeer gaat en fietsers binnen de bebouwde kom van rechts voorrang? Hele volksstammen weten dit niet of zijn het allang weer vergeten omdat bij de invoering hiervan geen uitgebreide en doordachte publiekscampagne is gehouden.

Een andere pijler van de samenhangende brede aanpak moet keten brede handhaving zijn.

Fabrikanten van niet toegelaten voertuigen en van voertuigen waarmee kan worden "gerommeld" om begrenzungen o.i.d te verwijderen of te manipuleren moeten de toegang tot de (Nederlandse/Europese) markt worden ontzegd, misschien zou zelfs gedeeltelijke aansprakelijkheidstelling mogelijk moet zijn. Als je rommel verkoopt zou je ook de gevolgen van het gebruik (en misbruik) geheel of gedeeltelijk moeten dragen. Import moet worden voorkomen, verkoop strafbaar, gebruik op de openbare weg ook. Maar dat staat en valt met een effectieve handavingsketen. M.a.w.: Handhaven, handhaven, handhaven. Van douane tot gemeentelijke handhavers. De

hele keten heeft hierin een rol maar voorkomen dat niet toegelaten voertuigen op straat komen moet hierin bovenaan staan.

Bij de uitvraag naar leeftijdsgebonden maatregelen ondersteunen wij een minimumleeftijd om op een e-bike te mogen rijden gekoppeld zou moeten worden aan wel of niet leerling van een middelbare school. Een leeftijdsgebonden helmadvies zou er moeten komen voor bestuurders van e-bikes tot 16 jaar en boven 60 waarbij dit boven de 70 een dringend advies zou mogen worden. Wel moet daarbij worden benadrukt dat een goedgekeurde en goed passende helm de bescherming biedt die we ervan verwachten en dat eenmaal betrokken bij een ongeval overwogen moet worden een helm direct te vervangen, zeker als de helm een flinke klap heeft opgevangen. Overwogen moet worden om online verkoop te verbieden en dat verkopen van helmen alleen is voorbehouden voor ondernemingen die actief zijn in de fietsbranche. Voor het aanmeten van en adviseren over veiligheidsartikelen is gedegen kennis onontbeerlijk (ik heb wel eens een oudere fietser erop gewezen dat hij de helm achterstevoren droeg. Gekocht op het internet..... Ik heb maar niet gevraagd wat voor type helm het was maar hem geadviseerd bij de vakhandel aan te kloppen voor een professioneel advies).

Met vriendelijke fietsgroet,

Kees van Stijn
Onderafdeling Fryske Wâlden

Fryslân

Beste bestuur van de Fietsersbond, hieronder de reactie uit Fryslân op jullie voorstel voor maatregelen veilig en comfortabel fietsen.

Fietsersbond moet niet meehuilen met de wolven maar het eigen geluid laten horen

Volgens ons zijn de verregaande en onzalige voorstellen in Den Haag voor de invoering van helmplicht wat nu op tafel ligt, een onjuiste voorstelling van zaken en ingegeven door emoties. Het SWOV zelf geeft al aan dat *"Fietsen is – omgerekend naar de afgelegde afstand – per kilometer niet structureel gevaarlijker geworden."*

Als we naar de daarvoor beschikbare bronnen kijken, constateren we dat het factsheet van veiligheid.nl het heeft over een toename van 21% fietsongevallen over de periode 2015-2024. CBS/ODIN geeft aan dat in de periode 2015-2023 het aantal fietskilometers is toegenomen met 27%. Nu kun je best kritiek hebben op deze cijfers, maar vooralsnog zijn er geen betere objectieven. Neem je dan ook nog mee dat de fietsvaardigheid van kinderen achteruitgaat en dat de toegenomen kilometers vooral toegeschreven kunnen worden aan de vele extra Ebike ritjes van de oudere en kwetsbaardere fietser dan zou je zelfs kunnen beweren dat het fietsen een stuk veiliger is geworden per gefietste kilometer.

Begrip voor Amsterdam

Als we het dus hebben over toegenomen onveiligheid op het fietspad, dan hebben we het dus vooral over de toegenomen subjectieve onveiligheid. En als je door Amsterdam fietst of andere slecht ingerichte drukke fietssteden c.q. gebieden zoals bijv. Den

Haag Holland Spoor, dan begrijp je dat. De fietspaden zijn veelal te klein geworden voor de toegenomen aantallen fietsers met verschillende afmetingen, gewicht en snelheid, en die rijden vaak ook nog tegen de richting in. De afdeling Amsterdam heeft bedacht dat door drempels op te werpen voor de Ebike, zoals helmplicht en kentekening of verbod op het fietspad of voor het gebruik in bepaalde leeftijden, het gebruik drastisch zal afnemen. Een waarschijnlijk terechte gedachte, maar wel wat oneigenlijk. Het gaat hen niet om de veiligheid van die Ebiker, maar om de subjectieve veiligheid van de niet Ebiker.

Amsterdam zou zich al veel langer hard moeten maken voor het vrijgeven van de rijbaan voor fietsers en het weren van auto's in het centrum. Iets wat bij de fietshoofdstad zou passen. Maar we laten ons als fietsers nog steeds opsluiten op het veel te smalle fietspad. Iets waarmee Amsterdam 50 jaar na dato, met gerichte acties van door de Fietsersbond gemobiliseerde fietsers, wederom spraakmakend zou kunnen worden. Gelukkig is er ook in Amsterdam al wel her en der meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Het kan ook niet anders, maar moet nog veel meer.

Money rules

We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de toenemende druk op het invoeren van helmplicht ook zo zijn commerciële lobby heeft en de juiste wegen in den Haag weet. De BOVAG en al zijn gelieerde partijen zullen wel te vinden zijn voor het invoeren van een helmplicht. Veel meer dan voor het verbieden van het gebruik van de Ebike tot een bepaalde leeftijd. Misschien niet vreemd; Vanaf ons koloniale verleden is de invloed van de commercie in de politiek enorm. Voorbeelden te over zoals de 47 miljard jaarlijks gestoken in accijnskorting op fossiele brandstoffen voor verschillende bedrijfstakken tot het debacle van Rutte IV met het afschaffen van de dividendbelasting. En wat te denken van de enorme autolobby in Brussel, waardoor we in navolging van de scheepvaart subsidies in de jaren '70, nu veel te lang vasthouden aan de fossiele brandstof auto. De Fietsersbond doet er goed aan, niet met dit soort commerciële partijen in coalities of allianties te gaan zitten. Linksom of rechtsom word je er toch door beïnvloed.

Fietsersbond mist kompas

Hoewel zoals bovenstaand aangegeven er geen objectieve redenen zijn om de helm te promoten of zelfs verplicht te stellen, zien we de Fietsersbond de laatste jaren wel de kant van de fietshelm op bewegen. We vrezen ook hier, door te sterke invloed van de coalitiepartners en het maatschappelijke sentiment. Van radicaal tegen de fietshelm, via niet promoten, naar promoten/ adviseren en in het laatste voorstel suggesties voor invoeren van helmplicht niet 18 jaar, maar dan 16 jaar. Hierin missen we de visie van de Fietsersbond op mobiliteit en ontpopt de bond zich als een politieke partij, die te veel met de wind meebeweegt om vooral ook maar Salonfähig te blijven. Wij volgen de maatschappelijke discussie, maar wij agenderen niet. Dat de laatste ledenpeilingen gaan over de fietshelm en de snelheidsverschillen op het fietspad is daarvan een indicatie. Wij gaan elkaar naar het leven staan en willen elkaar allerlei beperkende maatregelen opleggen. De olifant in de keuken zien we niet of durven we niet aan te pakken. Waarom geen ledenpeiling over wat te doen aan 10 miljoen auto's, de intimidatie door automobilisten, de afstand die ze vooral niet houden tot fietsers, de voorrangsregels in de bebouwde kom en zo zijn er nog veel meer te bedenken. De uitdaging voor ons zou moeten zijn, dat wij een eigen en dat mag zeker ook een afwijkend geluid laten horen. Een beetje de geest terug van de beginjaren. De fiets als

symbool voor alles wat goed is in de samenleving, afgezet tegen de auto als symbool van alles wat niet deugt.

De maatregelen van het SWOV

Blij verrast zijn we eigenlijk door de adviezen die de SWOV geeft in het kader van de staat van de fietsveiligheid in NL 2025. Ondanks hun in onze ogen wat dubieuze literatuurstudies over de analyse van de fietshelm en het misbruik daarvan door de diverse lobbyclubs (waar zij er wel 1 van leken te zijn), kiezen zij voornamelijk voor infrastructurele en auto remmende maatregelen, zoals:

- Vergevingsgezinde fietspaden;
- Terugdringen van afleiding in het verkeer;
- Waken voor snelheidsovertredingen autoverkeer;
- Terugdringen van zwaardere auto's;
- Helm beperkt zich tot promotie gebruik door ouderen.

Wat zou je wel kunnen doen

Toch zullen alle nu genoemde maatregelen door officiële organisaties zoals de SWOV, politieke partijen, maatschappelijke organisaties, waaronder ook de Fietsersbond en haar afdelingen, geen bijdrage leveren aan meer fietsveiligheid en ook niet aan meer fietsgeluk. Hieronder een aantal suggesties voor veranderingen in ons mobiliteitssysteem, die wel wat verder gaan en dit wel realiseren.

De kern is: ontmoedig het autorijden, daarmee bevorder je het gebruik van de fiets, het ov of te voet en voorkom je ernstige fietsongevallen. Daarmee creëer je ook heel veel openbare ruimte voor fietsen, maar ook voor verblijven/ ontmoeten en allerlei andere maatschappelijke opgaven m.b.t. biodiversiteit, natuurontwikkeling, stikstof, woningbouw, CO2, klimaatadaptatie en stimuleer je de gezondheid van mens en omgeving etc. Dat kan door:

- Autorijden duurder maken:
 - Accijnzen verhogen;
 - Motorrijtuigenbelastingen omhoog;
 - Parkeertarieven omhoog;
- Autoparkeerplaatsen verminderen
 - Massaal invoeren blauwe zones/ parkeervergunningen;
 - Parkeernormen naar beneden;
 - Niet parkeren op niveau 0.
- Maximaal gewicht/ grote van personenauto;
- Autovrij maken van centra
- Aanpassen verkeersregels:
 - Juridische betekenis geven aan de fietsstraten, conform bijv. België?;
 - Geen verkeer van rechts heeft voorrang, maar *langzaam verkeer gaat voor snelverkeer*. Omdraaien van de Duitse verkeersregel uit WOI van snelverkeer gaat voor langzaam verkeer;
 - Invoeren van wettelijke passeerafstand automobilist versus fietser, conform vele andere landen. NL is voor fietsen steeds minder een gidslan. Dit gekoppeld aan een stevige landelijke gedragscampagne hoe om te gaan met fietsers in het verkeer;
 - Bebouwde kom bord zou moeten betekenen 30 km/hr. i.p.v. 50 km/hr.;
 - Einde bebouwde kom bord zou moeten betekenen 60 i.p.v. 80 km/hr.

Waarschijnlijk zijn er veel meer maatregelen te bedenken die wel degelijk helpen en niet slechts een doekje voor het bloeden zijn.

Met vriendelijke groet,

Henk Baas Fietsersbond NoardEast-Fryslân
Kees Mourits Fietsersbond Fryslân
Laas Bonnema Fietsersbond Waadhoeke
Sieds Talma Fietsersbond Dantumadeel
Gerben Jan Sytsema Fietsersbond Leeuwarden
Ilse Hoogwater Fietsersbond Leeuwarden

(Regio) Haarlem

Geacht bestuur van de Fietsersbond,

Als Fietsersbond Regio Haarlem maken we graag gebruik van de mogelijkheid te reageren op de in de mail van 18 december gestelde vragen over leeftijdsgebonden maatregelen ter vermindering van de verkeersonveiligheid voor fietsers.

Vooraf merken we op dat de toenemende onveiligheid voor fietsers ons zorgen baart en dat we het daarom toejuichen dat de Fietsersbond hier, op een zorgvuldige manier, standpunten over ontwikkelt. Voor onze reactie hebben we de vragen besproken in het themadeel van onze regionale algemene ledenvergadering, die werd gehouden op 25 januari jl. Hierbij waren zo'n vijftig leden aanwezig, afkomstig uit Haarlem, Velsen en Bloemendaal. We hebben als coördinatiegroep Regio Haarlem gemeend in deze reactie de breed geschakeerde meningen uit de alv op te nemen. We hebben dus niet geprobeerd tot één gedragen mening te komen.



Leden van de Fietsersbond, Regio Haarlem, stemmen met de voeten tijdens de alv op 25-01-2026

Uw vragen luiden als volgt:

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)

b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);

c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in);
70plussers

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Ad 1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?

Vóór circa 2/3, tegen ca. 1/3

Genoemde argumenten vóór:

- Gedrag op de e-bike is anders dan op de gewone fiets
- De snelheid op de e-bike is hoger
- Een helm kan voor jongeren ontmoedigend werken om een e-bike te nemen
- Voor jongeren bestaat een zorgplicht, ze zijn immers nog niet volwassen

Genoemde argumenten tegen:

- Alleen voor jongeren is leeftijdsdiscriminatie
- Wat is het verschil met snorfietsen, waarvoor een algemene helmplicht geldt?

Ad 2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

16 jaar ca. 40%, 18 jaar ca. 60%

Genoemde argumenten 16 jaar:

- Als je 16 bent mag je ook brommer en snorfiets rijden
- Tot 16 jaar heb je voldoende gelegenheid gehad de verkeersregels te leren

Genoemde argumenten 18 jaar:

- Op je 18^{de} word je door de wetgever volwassen geacht en mag je alle gemotoriseerde voertuigen besturen

Ad 3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht?

Genoemde neveneffecten:

- Jongeren zijn ijdel, waardoor er velen zullen uitwijken naar een gewone fiets
- E-bikers gaan harder rijden omdat ze zich veiliger voelen

Andere genoemde problemen:

- Handhaving is lastig omdat jongeren tot 14 jaar geen legitimatieplicht hebben
- Wanneer is een helm een helm, en wat is een goeie helm?
- Als jongeren de helm verkeerd dragen ontstaat er schijnveiligheid
- De wetgeving zal een hele kluit worden

Ad 4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

Vóór circa 2/3, tegen ca. 1/3

Genoemde argumenten vóór:

- Kinderen zijn er nog niet aan toe
- Voor brommers en snorfietsen geldt ook een minimumleeftijd

Genoemde argumenten tegen:

- Het is aan de ouders om te beslissen
- Handhaving van een verbod is lastig; e-bikes zijn niet geregistreerd

Ad 5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

12 jaar ca. 65%, 14 jaar ca. 20%, 16 jaar ca. 15%

Genoemde argumenten voor 12 jaar:

- Komt overeen met middelbareschoolleeftijd; dan moeten kinderen vaak langere afstanden fietsen
- Als je 12 jaar bent is je mentale ontwikkeling voldoende gevorderd

Genoemde argumenten voor 14 jaar:

- 14 jaar is een redelijke leeftijd
- Als je 14 jaar bent ken je de verkeersregels goed genoeg
- Vanaf 14 jaar moet je een geldig ID bij je hebben

Genoemde argumenten voor 16 jaar:

- Dit komt overeen met de leeftijd waarop je op een brommer mag rijden

Ad 6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig?

Beide ca. 80%, alleen helmplicht ca. 10%, alleen minimumleeftijd 10%

Genoemde argumenten voor beide:

- Komt het best overeen met Europese afspraken

Genoemde argumenten voor alleen helmplicht

- Minimumleeftijd is lastig te handhaven

Genoemde argumenten voor alleen minimumleeftijd

- Geeft de minste overlast

Ad 7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Vóór ca. 50%, tegen ca. 50%

Genoemde argumenten vóór:

- Baat het niet dan schaad het niet
- Ongevallencijfers wijzen uit dat het nodig is; mensen worden trager en kwetsbaarder

Genoemde argumenten tegen:

- Niet nodig want 70plussers zijn verstandig en maken hun eigen keuzes
- Mensen met veel fietservaring hebben zo'n advies niet nodig
- Zou alleen voor e-bikes moeten, niet voor andere fietsen
- Geen taak van Fietsersbond om hier advies over te geven. Publiceer de relevante cijfers in de Vogelvrije Fietser en laat mensen zelf hun conclusies trekken
- Waarom advies en geen (helm)plicht?

Wij wensen u veel succes en wijsheid bij uw standpuntbepaling.

Met vriendelijke groet,

Coördinatiegroep Fietsersbond Regio Haarlem

Helmond

Wij hebben de notitie "Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk: Wat te doen volgens de Fietsersbond?" gevolgd. En daarbij enkele kanttekeningen geplaatst. Ook hebben we nog enkele onderwerpen aangevuld.

Bij A1.

Bij 30km-wegen met vrijliggende fietspaden geven wij er uit veiligheidsoverwegingen de voorkeur aan, dat fietsers toch zo veel mogelijk gebruik maken van die fietspaden of hef die fietspaden anders op (voor groen of zo). Het voorstel scheidt onduidelijkheid. Onduidelijkheid draagt niet bij aan verkeersveiligheid.

Wij pleiten voor een duidelijker scheiding tussen fietspaden en wandelpaden/trottoirs. Zeker in stedelijk gebied worden fietspaden vaak onjuist gebruikt.

Bij A2.

Er is al veel wetgeving om te kunnen handhaven. Opgevoerde voertuigen kunnen nu al in beslag genomen worden en verbeurd verklaard.

Handhaving wordt makkelijker, als:

- a. Zo veel mogelijk voertuigen een "kenteken" hebben. Onderzoek de mogelijkheden.
- b. Minimumleeftijden voor ebikes e.d. laten aansluiten op die van de legimitatieplicht. Wij zijn voor passende wetgeving, omdat handhaving daarmee een belangrijk juridisch hulpmiddel krijgt (zie B).

Niet alleen snelheid, maar ook zichtbaarheid van fietsers is een groot probleem. Sommigen denken met een kaarslicht te voldoen. In de kakafonie van de verlichting in de stad is het voor fietsers al moeilijk te zien. Laat staan voor autobestuurders, zeker bij slecht weer.

Ook overbelichting vergt aandacht, omdat soms de lichten bij elektrische fietsen verblindend zijn afgesteld.

Bij B Vragen.

Een algemene helmplicht voor fietsen op een gewone ebike (en soortgelijke "fietsen", die niet harder kunnen dan 25km/hr) gaat ons te ver, maar voor jonge kinderen lijkt ons dat verstandig. Wel pleiten wij er voor ook bij de andere fietsers het dragen van een helm ernstig aan te raden, zeker bij 70-plussers.

Bij snellere ebikes kunnen wij ons wel een helmplicht voorstellen, zoals nu bij de pedelec.

De leeftijdsgrens lijkt ons lastig aan te geven. Wij zouden beginnen met 16 jaar en dan monitoren hoe het in verhouding gaat met de 17- en 18-jarigen. Dan de grens eventueel aanpassen.

Er zullen ongetwijfeld neveneffecten optreden.

Wij zijn voor een minimumleeftijd, ook hier beginnen met 12 jaar en monitoren hoe het met de 14 tot 18-jarigen gaat.

Wij pleiten derhalve voor de dubbele maatregel.

Wij maken er ons zorgen over, dat op onze fietspaden gehandicaptenuvoertuigen allang niet meer alleen door gehandicapten gebruikt worden. Zeker nu deze voertuigen steeds eenvoudiger door een grote groep bereikbaar worden.

Algemene opmerking.

Verkeersveiligheid gaat over de kans, dat mensen -al of niet door het eigen gedrag- in een gevaarlijke situatie terecht komen met een vervelende afloop. Dat kan ingrijpende gevolgen hebben voor alle betrokkenen. Dat moeten we zo veel mogelijk willen voorkomen.

Als je eenmaal een serieus ongeval hebt meegemaakt heb je de neiging de regels nog strenger te maken.

Onderafdeling Helmond,
Wim Raaijmakers
Richard Savelkoul
Paul Kloet

Hengelo

Geacht Bestuur,

Zoals gevraagd hebben wij met de actieve leden van onze afdeling jullie vragen besproken.

Onze reacties zijn als volgt:

- *Wij steunen het voorstel voor helmplicht voor alle ondersteunde mobiliteit tot 18 jaar. Een overweging daarbij is dat er dan wellicht een generatie gaat opgroeien voor wie het gebruik van een fietshelm normaal wordt. Wij zijn niet bang voor nevenwerkingen zoals verschuiving naar bromfietsen door een helmplicht. Dat zou dus één maatregel kunnen zijn.*
- *Ondersteunde fietsen en vergelijkbare vervoermiddelen mogen pas vanaf 12 jaar worden gebruikt.*
- *Wat betreft de 70-plussers: voor ALLE leeftijden advies een helm te dragen, naar onze inschatting kan een verplichting het fietsen ontmoedigen.*

Hopelijk zijn jullie vragen hiermee afdoende beantwoord.

met vriendelijke groet,\namens de afdeling Hengelo/Borne

Hein Moens

Iedereen Mobiel

Binnen de community Iedereen Mobiel is door drie mensen input geleverd op de vragen van het Algemeen Bestuur van de Fietsersbond over het thema "Veilig en Comfortabel Fietsen". Onderstaand volgt een compilatie, een poging om de "grootste gemene deler" van de standpunten weer te geven. Het aantal van drie respondenten is te klein om te kunnen spreken van een standpunt van de (gehele) community Iedereen Mobiel.

Ik schrijf dit verslag als lid van de de community Iedereen Mobiel, maar ik ben tevens één van de drie respondenten. Ik gebruik in dit verslag zowel de term "de respondenten" als "wij" en "ons".

A. Algemeen

- Meer ruimte voor de fiets. Dit punt heeft geen nadere toelichting.
- Bredere fietspaden omdat aangepaste fietsen voor mensen met een motorische beperking dikwijls breder en langer zijn dan gewone fietsen.
- Ruime aandacht voor goed onderhoud van de fietspaden omdat onze fietsen gevoeliger zijn voor onregelmatigheden in het wegdek, te steile hellingen bij kruisingen en inritten, en te sterke glooiingen in het wegdek t.b.v. regenwaterafvoer.
- Maximum snelheid 30 km / u voor alle verkeer op wegen waar meerdere voertuigsoorten elkaar ontmoeten. Maximum snelheid van 20 km / u op smalle fietspaden buiten de bebouwde kom en op alle fietspaden binnen de bebouwde kom. Waar mogelijk keuzemogelijkheid voor fietsers: rijbaan of fietspad
- Technische snelheidsbeperking voor e bikes. In het concept voorstel van het Algemeen Bestuur worden onder A3, strengere technische eisen, goede voorstellen gedaan. Met name de 1:4 verhouding bij het trappen spreekt de respondenten aan. Dit is technisch gezien gemakkelijk te controleren.
- Een aparte voertuigcategorie voor voertuigen met ondersteuning lijkt ons verstandig
- Gedragscampagnes hebben meestal weinig effect, hier budget aan besteden is niet verstandig.
- Strikte en consequente handhaving t.a.v. minimum leeftijd (indien ingevoerd, zie onder), helmplicht (indien ingevoerd, zie onder), maximum snelheid, rijgedrag en technische staat van het voertuig

B. Minimum leeftijd voor e bikes

- In het algemeen hebben kinderen en jongeren onder 16 jaar nog te weinig verkeersinzicht om verantwoord op een snelle fiets aan het verkeer te kunnen deelnemen. De respondenten pleiten daarom voor een minimum leeftijd van 16 jaar.
- Jongeren tot 16 jaar met een beperking of ziekte (bijvoorbeeld reuma, long-, hart- of spierziekte): Voor deze categorie moet het mogelijk zijn om zonder al te veel administratieve en bureaucratische belasting vrijgesteld te worden van deze minimumleeftijds-eis. De ervaring leert dat objectieve beoordeling van een

medische beperking moeilijk is, terwijl juist voor de ouders van deze groep de administratieve belasting al zeer groot is.

De respondenten denken dat het stellen van aanvullende voorwaarden t.o.v. overige e bikers voldoende is om te voorkomen dat "alle jongeren" een beroep gaan doen op deze vrijstelling: Te denken valt aan een *helmplicht* (wij wijzen helmplicht voor alle e bikers af, zie onder), technische voorziening zodat de *maximum snelheid* op 18 km/u gesteld kan worden, *verbod op transport van een passagier* en een *eenvoudige rijvaardigheidstraining*.

In het algemeen is deze vrijstellingsregeling niet opportuun voor kinderen die nog naar het reguliere basisonderwijs gaan. Vanaf het moment dat zij naar het (gespecialiseerde) voortgezet onderwijs gaan, krijgen deze jongeren te maken met grotere reisafstanden, onvoldoende beschikbaar openbaar vervoer, etc.

C. Helmplicht voor e bikers

Dat (het dragen van) een fietshelm bijdraagt aan de veiligheid kan niemand weerspreken. Het is de vraag of campagnes, gericht op het stimuleren van fietshelmgebruik (of het verbeteren van de onderlinge verstandhouding van verkeersdeelnemers), daadwerkelijk iets opbrengen. Hierover lopen de meningen binnen de community ledereen Mobiel uiteen.

Een helmplicht voor e bikers is niet verstandig. Vanaf 16 jaar hebben jongeren (na het behalen van een rijbewijs) toegang tot gemotoriseerde voertuigen, mits ze een helm dragen. De e bike is een gezonder en rustiger alternatief, waarvoor best minder voorwaarden voor mogen gelden. Een helmplicht zou daar niet aan meewerken. Jongeren onder 16 jaar die wegens ziekte of beperking gebruik maken van een e bike hebben daarentegen wél een helmplicht (zie boven).

Helmadvies voor 70-plussers: Onze voorkeur gaat uit naar een breed, algemeen helmadvies. De leeftijdsgrens van 70 jaar is arbitrair en stigmatiserend. Het lijkt de respondenten een goed idee om de driewielers te propageren voor die senioren die moeite krijgen met evenwicht en zelfvertrouwen. Begeleiding van gespecialiseerde trainers of ergotherapeuten is zeer wenselijk voor deze doelgroep.

Lansingerland

Beste lezer,

Het bestuur van de afdeling Lansingerland van de Fietzersbond heeft jullie vragen besproken; onderstaand onze standpunten.

Leeftijdsgebonden helmplicht.

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
Wij zijn daar voorstander van

2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?
16 jaar

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Wij verwachten weinig neveneffecten; wellicht een klein risico van iets roekelozer gedrag.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

Wij zijn daar voorstander van

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Als leeftijdsgrens 12 jaar hanteren.

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

- a. Wij zijn voorstander beide maatregelen ingevoerd te krijgen en wel een minimum leeftijd van 12 jaar voor e-bikes en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes vanaf 16 jaar

Wij zijn benieuwd binnenkort te vernemen wat het landelijk standpunt hieromtrent is en welke acties hieruit voortvloeien om dit ook daadwerkelijk in de praktijk gerealiseerd te krijgen.

Met vriendelijke groet,

Jan Smits

Secretaris Fietsersbond Lansingerland

Leiden

Aan de directeur van de Fietsersbond

Beste Esther,

Allereerst onze waardering voor de uitnodiging aan de leden van de vereniging om hun de gedachten omtrent de fietsveiligheid en het fietscomfort aan jullie kenbaar te maken. Bij dezen de zienswijze van de afdeling Regio Leiden.

We hebben onze eerste bijdrage in dezen "opnieuw" – en wel als bijlage 2 – meegegeven. Er wordt in zekere zin er op voortgeborduurd respectievelijk erna verwezen.

Onze bijdrage draagt vooral het karakter van commentaar en suggesties; voor het overige staan wij achter het gestelde in *Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk. wat te doen volgens de Fietsersbond?*.

Aan de orde komt

- I. Algemeen
- II. Specifieke onderwerpen
- III. Antwoord op vragen

I. Algemeen

Fietsen (on) veilig?

"Fietsen is – omgerekend naar de afgelegde afstand – per kilometer niet structureel gevaarlijker geworden." Let wel vetgedrukt. Korte door de bocht geredeneerd, halt

deze conclusie/bevinding de bedoeling van de hele notitie onderuit. Maar de bedoelde boodschap is vermoedelijk dat fietsen in beginsel een veilige, fijne en vooral gezonde manier van verplaatsing is, met vele maatschappelijke voordelen.

Dat de conclusie (waarschijnlijk) gebaseerd is op het gemiddelde van Nederland, verhult de grote verschillen tussen drukke steden en het buitengebied. En daar zou onze inspanning op gericht moeten zijn, het verhogen van veiligheid en comfort (misschien beter: "gemak") van het fietsen, vooral in probleemgebieden.

De fatbike en de e-bike

Het lijkt ons niet verstandig met de publieke ondeskundigheid mee te gaan en een verschil te maken tussen een "gewone" elektrisch ondersteunde fiets (e-bike) en allerlei bijzondere verschijningsvormen, zoals de zwarte met brede banden en een lage zit (de fatbike) dan wel een choppermodel of een skinnybike. De zin *"..... fietsfamilie, dus ook voor mensen op een elektrische fiets en mensen op een fatbike die wél aan alle wettelijke regels voldoet"* kan dan ook beter als volgt worden gelezen: "dus ook voor mensen op een elektrische fiets (waaronder ook fatbikes) die aan alle wettelijke regels voldoet...." Ook heel wat "gewone" e-bikes voldoen immers niet aan alle eisen (begrenzing uitgeschakeld) of zijn "gedowngrade" speed pedelecs ²).

En ook met de publieke discussie die zich vooral toespits op de (berijders van) fatbikes moeten we dus niet meegaan, want veiligheids- en comfort-problemen worden ook door andere varianten e-bikes veroorzaakt (denk aan de zwaar gemotoriseerde, grote lastenfietsen).

Dientengevolge zou ook de volgende zin moeten worden aangepast : **"Het is belangrijk om bij alle oplossingsrichtingen niet alleen te kijken naar het gevaar van opgevoerde/illegalen fatbikes, e-bikes maar in de breedte."**

Overigens geheel eens met deze – bredere – optiek.

Zelfinzicht en de kentekenplaat

Er blijkt geen draagvlak in de vereniging te bestaan voor een kentekenplicht.

Dat is niet geheel verrassend, omdat het merendeel ook geen voorstander van een verplichte helm is, en omdat het in het algemeen zo is, dat de leden van een groep zichzelf niet graag beperkingen opleggen. Vraag het aan de doelgroep of het mobieltje moet worden verboden tot 16 jaar dan wel dat er tot die leeftijd een valhelm vereist is, en het antwoord is gemakkelijk te voorspellen.

Ook wij van de afdeling (als personen) zitten niet te wachten op rompslomp bij het gebruik van elektrisch ondersteunde fietsen. Maar als belangenbehartiger van de fiets in een urbane regio zien wij de noodzaak daartoe wel in. Anders geformuleerd, de (landelijke) Fietsersbond zou er eigenlijk niet op tegen kunnen zijn, gezien de vele voordelen en de geringe nadelen (zie bijlage 2).

Wat nu? Het bestuur kan de gemakkelijke weg kiezen en de zaak ad acta leggen, de leden hebben immers hun oordeel gegeven. Maar er kan ook een weg worden gekozen waarbij de zaak wordt aangehouden en aan voortschrijdend inzicht bij de leden wordt gewerkt. Dit punt blijkt bij leden sowieso minder eenduidig te liggen dan de responscijfers op het eerste gezicht vertellen (wat in het rapport ook wordt gemeld).

Wij willen er nogmaals op één prangend argument vóór wijzen, namelijk dat de roep om handhaving meer kracht kan worden bijgezet wanneer het - gezien de blijvend beperkte controlecapaciteit – mogelijk wordt bestuurders van voertuigen gemakkelijker

² Die zijn overigens onterecht onder de fietsfamilie geschoven, want in wezen trapbrommers. Wij herhalen dat maar weer.

te identificeren en op te sporen. Met name deze link tussen (een "beetje gratis") pleiten voor handhaving en middelen om de pakkans te verhogen (waaronder een kentekenplaat) vraagt kennelijk om een uitvoeriger bespreking binnen de vereniging. Hoe is dat bij de ANWB gegaan, die nu pleit voor rekeningrijden? Of de klmsport met zijn veiligheidseisen, dan wel Consumentenorganisaties die tegen stapelkortingen zijn. Het bestuur van een vereniging heeft ook een eigen verantwoordelijkheid.

II Specifieke onderwerpen

De Leidse afdeling ondersteunt (natuurlijk) het streven om van 30kmh het nieuwe 50km te maken. Dat wil zeggen daar waar dat nodig is. En dat is niet altijd gemakkelijk te vangen in algemene term/aanbevelingen, blijkt uit onze adviseerpraktijk. Wij hechten er dan ook aan om die "30" als een norm ³⁾ te (blijven) hanteren, en niet als een "blinde" eis.

Met het pleidooi voor meer ruimte voor de fietsers en – dus - een grotere investeringsinspanning voor een veilige fietsinfrastructuur zijn wij het – uiteraard – roerend eens.

Bij handhaving komen de teksten uit de losse pols, zo lijkt het. Laat de Fietsersbond met voorstellen komen die hout snijden en ons serieus maken.

Voor de beperking van import van illegaal e-bikes wordt voorgesteld één organisatie verantwoordelijk te maken. Die is er al, de douane.

Op straat moet meer gehandhaafd worden. Welke organisatie roept tegenwoordig niet om handhaving van regels door met name de politie? Het behoeft verder geen uitleg, dat dit een lege aanbeveling is; personeelstekort lossen we immers niet op. En laten we dat tekort niet opvullen door minder geschoolde en gekwalificeerde mensen ⁴⁾. Het idee om BOA's op opgevoerde e-bikes te laten handhaven klinkt nuttig en op z'n minst sympathieke, maar daarnaast is ook uitrusting/meetapparatuur nodig om die taak uit te voeren (zie bij "strengere eisen voor e-bikes") . De Fietsersbond moet dus voorstellen de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken.

En er moeten niet alleen "wettelijke kaders" komen om illegale fatbikes gemakkelijker in beslag te nemen, maar álle illegale e-bikes. Overigens rijst de vraag of de bestaande juridische kaders daarvoor nu onvoldoende zijn? ⁵⁾

³ Een norm is een afspraak of 'best practice' over hoe je iets moet doen, terwijl een eis een verplichting is die voortvloeit uit een norm, wet of richtlijn, vaak een specifiek en meetbaar vereiste waaraan voldaan moet worden om aan die norm te voldoen.

⁴ Zie hoe fout dat kan gaan: ICE in de VS.

⁵ In artikel 94 Wvsv staat

1. Handvat afdoening voertuigen

[Regeling vervallen per 01-03-2024]

	Praktijkvoorbeelden
Verkeerszaken	<ul style="list-style-type: none"> o Voertuig niet toegelaten tot verkeer op de weg (minibikes, zelfbouwvoertuigen etc.) o Radardetector o Onderdeel bijvoorbeeld snelheidsbegrenzer of uitlaatdemper o Opgevoerde bromfietsen (bij herhaling)

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0029019/2014-07-01#Bijlage1> Valt onder "etc" niet ook een opgevoerde ebike?

Verder verwijzen wij - zie boven - naar onze zienswijze dat een kenteken voor e-bikes bijna een voorwaarde is voor een effectieve handhaving van verkeersregels bij e-bikes.

Over het voorstel om strenge eisen voor e-bikes te eisen, hebben wij ons wat uitvoeriger gebogen (zie bijlage 1 *Kan de fiets met elektromotor niet veiliger gemaakt worden, voor berijder en medefietsers?*).

Om de e-bike "veiliger" te maken pleit de afdeling Regio Leiden - samengevat - voor:

- een goed onderbouwde ondersteuningsverhouding;
- een speciale variant e-bikes (voor adolescenten) met een lager maximumvermogen en een aangepaste ondersteuningsverhouding;
- een betere bewaking van de ondersteuninggrens van 25km/h;
- regelgeving over het afnameverloop van de ondersteuning welke rond de 19km/h dient te beginnen;
- het afleesbaar maken van het motormangement van e-bikes (d.m.v. een OBD-poort).

Wij hebben de indruk dat achter het gestelde over steps en andere elektrische voertuigen een uitgebreid idee bestaat, maar hier niet voldoende aan de orde komt. Kennelijk zijn elektrische steps het afwijzen waard. Om het provocerend te stellen: en sterke en zware lastenfietsen dan?

Dit komt dus enigszins uit de lucht vallen.

Verder vragen wij ons af of het de bedoeling is om in het beleidsstuk inderdaad ook het fietscomfort(/gemak) aan de orde te stellen? Wij zijn dat onderwerp als zodanig eigenlijk niet tegengekomen.

Indien dat alsnog de bedoeling is, verwijzen wij naar bijlage 3 (*Aandachtsvelden fietsveiligheid en fietscomfort*; ooit aan het Leidse college aangeboden). Wellicht kan een en ander dienst doen.

III Antwoord op vragen

Dat meer jongeren kiezen voor een e-bike (en in het bijzonder de fatbike-variant), c.q. door hun ouders krijgen aangeboden, baart ook de Afdeling Regio Leiden zorgen. Tegelijkertijd vinden wij een te restrictief optreden (zijdens de overheid) niet wenselijk. Maar enige mate van regulering achten wij echter zeer opportuun, zo niet noodzakelijk.

Wij steunen dan ook de voorstel om een helmplicht en een gebruikersleeftijd te propageren. Voor een (historische en "dus") compact stad als Leiden met een omvangrijke fietserspopulatie en dientengevolge overbekende (fietsverkeers)problemen, verwachten wij er veel positiefs van voor veiligheid en comfort(/gemak).

Leeftijdsgebonden helmplicht

Wij willen allereerst en opnieuw te kennen geven dat wij niets voelen voor een algemene helmplicht.

De vragen zijn:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Zie bijlage 2 voor een uitvoerige bespreking van dit vraagstuk onzerzijds (in november 2025 reeds met jullie gedeeld):

- Ja, wij zijn vóór een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes.
- En wel tot een leeftijd van 16 jaar (daar zijn diverse redenen voor, zie bijlage 2).
- Dat negatieve neveneffect verwachten wij inderdaad ook bij een leeftijdsgrens van 18 jaar.

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

- Ja, daar zijn wij voor.
- Dat vinden wij een lastige vraag omdat de beantwoording vooral op ontwikkelingspsychologisch onderzoek gestoeld zou moeten zijn. Maar op grond van onze ervaring die gevoed wordt door onze specifieke invalshoek – de fietsers in het verkeer – hebben wij het gevoel dat 16 Jaar een geschikte leeftijdsgrens is. Anderzijds heeft deze grens diverse bezwaren (vermoedelijk weinig maatschappelijk draagvlak, middelbare schoolleeftijd, ect.). Met de door ons voorgestelde lichte variant e-bikes voor 12-16jarigen achten wij een minimumleeftijd van 12 jaar evenwel acceptabel.

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)

b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);

c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in);

- Op grond van boven ingenomen standpunten is dat: 12 jaar minimumleeftijd bestuurder (met een slag om de arm) samen met een helmplicht tot 16 jaar.

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

- Een volmondig akkoord voor deze beleidslijn.

Wij hopen dat onze bijdrage de standpuntbepaling van de Fietsersbond rond fietsveiligheid en fietsgemak gemakkelijker maakt.

Met vriendelijke groet

Leidschendam-Voorburg

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?

Dick

Vind ik een goede zaak gelet op de toegenomen veiligheidsrisico's voor jongeren. Het is belangrijk dat de minister de invoering hiervan in 2027 overweegt.

Philippine

Goed plan, zo hersenletsel voorkomen is voor elke leeftijd noodzakelijk. Handhaving is zeker wel een ding.

Henk

Ben het eens met Dick. Jongeren rijden een stuk roekelozer en vaak ook nog opgevoerde apparaten. Handhaving is wel een ding.

Mark

Tegen een helmplicht in Nederland, symptoombestrijding i.p.v. oorzaak wegnemen

2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

Dick

18 jaar. Ook bij jongeren tot 18 jaar gebeuren er nog veel letselongevallen met e-bikes.

Philippine

Vanaf het moment dat ze fietsen op een E-bike

Henk

Eens met Dick. Bovendien moet zij nog wat langer door met die hersens dan ouderen.

Mark

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht

Dick

Overstappen naar gewone fiets; bij het bereiken van de leeftijd van 16 jaar overstappen naar de bromfiets en scooters als de helmplicht geldt tot 18 jaar.

Philippine

dat er minder wordt gekeken naar de effecten veel minder bij aanrijdingen met auto's boven ~30 km/u; en voorts eens met Mark

Henk

Eens met Dick

Mark

Dat iedere fietser met helm als minder kwetsbaar wordt gezien, en dat daar onvoorzichtiger door wordt gereden.

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

Dick

Goede maatregel gelet op het ongevalsrisico bij jongeren.

Philippine

Henk

Positief. Te vaak zie ik pre-pubertjes op fat bikes stoer doen en zich niets van verkeersregels aantrekken., met alle risico's voor andere fietsers.

Mark

Vanaf 12 zou kunnen, i.v.m. verre afstand middelbare school.

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Dick

16 jaar om ongevalsrisico te verminderen. Zelfde leeftijdsgrens als voor bromfietsen/-scooters.

Philippine

Henk

16 jaar

Mark

12 jaar

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

Dick

Allebei de maatregelen invoeren en wel een minimumleeftijd van ~~12/14~~/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot ~~16~~/18 jaar (vul in).

Philippine

Henk

Allebei

Mark

De maatregel moet meer liggen bij de regeling in de e-bike. Die mag nu op rotatie ondersteunen, terwijl op kracht beter zou zijn. Nu zie je e fietsers in de zwaarste versnelling heel langzaam trappen terwijl de motor al het werkt doet. Dit is op deze manier een verkapte scooter. Het zou zo moeten zijn dat als je zelf weinig kracht zet de motor ook heel weinig ondersteund. Tevens zou de maximale snelheid van 25 km/h verlaagt moeten worden naar 20 km/h.

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Dick

Het ongevallenbeeld is de aanleiding hiervoor.

Een advies is een goede zaak voor de veiligheid. Vraagt niet om handhaving. En laat de beslissing bij de fietser zelf.

In de praktijk zie je steeds meer oudere (en ook niet-oudere) fietsers een helm dragen zowel op de fiets als op de e-bike. Zij zien dus het belang hiervan in.

Philippine

Henk

Advies lijkt mij prima. Dringend advies mag ook voor e-bikes, gezien de hogere snelheden.

Mark

Advies prima, maar ook het advies neem een drie wieler, dan kan je niet omvallen.

Maastricht en Heuvelland

Aan het bestuur van de Fietsersbond landelijk.

Hieronder de door jullie gevraagde reactie op leeftijdsgebonden maatregelen voor meer fietsveiligheid. Deze reactie is tot stand gekomen binnen het bestuur van de afdeling (5 personen).

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?
3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Wij zijn tegen zo'n helmplicht. Argumenten:

- Het doel moet niet alleen zijn de fietser zelf te beschermen maar zeker ook andere verkeersdeelnemers.
- Het gaat bij ongevallen niet alleen om hoofdletsel
- Wij zijn tegen het idee van helmplicht in zijn algemeenheid

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?
5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

De e-bike maakt het voor kinderen in het Heuvelland gemakkelijker om naar scholen te fietsen. Tegelijk zien we ook dat de koepel van middelbare scholen in Maastricht heeft besloten om bepaalde typen onderwijs te verplaatsen naar een tegenover liggend perifeer stadsdeel nabij de Belgische grens, waardoor kinderen van binnen en buiten de stad via het centrum of via de drukke randwegen extra ver naar die middelbare school moeten fietsen terwijl dat tot nog toe niet nodig was omdat de school in de juiste stadsrand, nabij het Heuvelland, lag.

Wij zijn toch voor een minimumleeftijd van 16 jaar voor alle vervoermiddelen met een motor en dus ook voor de e-bike. Argumenten:

- Dit is een heldere, controleerbare regel
- Het is te verdedigen vanuit de psychologische en fysieke ontwikkeling van het kind

-Het op eigen kracht bewegen stimuleert de fysieke en mentale ontwikkeling van het kind

-Alle kinderen op een gelijkwaardige fiets bevordert de saamhorigheid en voorkomt afgunst. Dat betekent ook dat kinderen van minder draagkrachtige ouders gelijkwaardig mee kunnen doen.

-De gedachte dat kinderen wel grotere afstanden kunnen afleggen omdat ze toch over een e-bike beschikken bevordert verplaatsing van scholen naar minder centrale plekken en wonen op grotere afstand van voorzieningen. Daarmee wordt de gewone fiets minder waard en ook neemt natuurlijk het veiligheidsrisico toe met de verplaatsingsafstand.

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in)

en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)

b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);

c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in);

Graag ontvangen wij van jullie hierop reactie, bij voorkeur in samenhang met elkaar, de argumenten voor

jullie keuze en jullie visie op de mogelijke effecten in jullie gebied. Zo wil het bestuur het geluid uit

verschillende afdelingen in het land meewegen.

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Bij overgaan tot een helmadvies is onduidelijk of wordt gedacht aan alleen een standpunt of aan actieve helmpromotie door de Fietsersbond. Dat maakt nogal een verschil.

Onze afdeling is niet voor een helmadvies voor deze specifieke leeftijdsgroep.

Argumenten:

-Dit advies doet geen recht aan de grote verschillen die er zijn onder 70-jarigen, denk aan gezondheid, fietsvaardigheid, fietsgebruik, fietsomgeving. Het algemeen advies kan als onheus worden opgevat.

-De focus op de helm is een focus op slechts 1 middel, terwijl er een scala aan manieren bestaat om als oudere fietser minder risico te lopen.

-Helmadvies voor 70-plussers roept de vraag op "waarom juist deze risicogroep", aangezien een helm bij iedereen het risico op hersenletsel verkleint en er dus ook weer andere risicogroepen denkbaar zijn waarvoor een helmadvies zou moeten worden uitgesproken.

Wij zijn er niet op tegen dat in de discussie over een helm dragen de eigen verantwoordelijkheid voor het nemen van een besluit wordt benadrukt.

Midden Drenthe

Geacht bestuur,

Hierbij een korte reactie op uw verzoek: *De bestuursleden vragen je het document te bespreken in jouw afdeling en op basis daarvan een gezamenlijke reactie namens de afdeling te geven.*

In het stuk staat tevens een aantal vragen over leeftijdgebonden maatregelen. Ook daar ontvangen we graag een beargumenteerd antwoord op.

De indruk is dat de grote lijnen wel ok zijn. Scherper kan wellicht vermeld worden aan wie (ministerie, 2^e kamer, EU-parlement, etc.) bepaalde verzoeken /aanbevelingen zijn gericht.

Met (fiets)vriendelijke groet,

Bert Wolting namens

De Midden-Drenthe Fietsersbond vrijwilligers

E-mail: midden-drenthe@fietsersbond.nl

Knelpuntenkaart: <http://tinyurl.com/3b33ptk8>

Kijk ook op: <https://drenthe.fietsersbond.nl/>

De Fietsersbond zet zich in voor veilig en comfortabel fietsen en levert daarmee een bijdrage aan een leefbaar, gezond en actief Nederland én aan fietsgeluk voor iedereen!

Nieuwegein

Beste bestuursleden en medewerkers van het landelijk bureau,

Hierbij ontvangen jullie de antwoorden van Fietsersbondafdeling Nieuwegein op de vragen over het standpunt veilig en comfortabel fietsen (*in cursief*):

Leeftijdgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes? *We zijn niet voor een leeftijdgebonden helmplicht (als standpunt van de Fietsersbond). Je suggereert daarmee dat de oorzaak van het letsel bij de fietser ligt. Je moet vooraan in de keten maatregelen treffen, zodat e-bikes en fatbikes die illegaal zijn niet op de markt komen, en daarnaast de infrastructuur veiliger maken (dit is helaas in Nieuwegein een uitdaging...).*

2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar? *N.v.t. omdat we negatief oordelen*

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar? *We zien inderdaad wel een risico op uitwijking naar bijvoorbeeld e-steps.*

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike? *Ja daar zijn we voor.*

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar? *Wij zijn voor een minimumleeftijd van 16 jaar, dus gelijk aan de leeftijd voor een brom- en snorfiets. De*

minimumleeftijd voor deze voertuigen is niet voor niets op 16 jaar gesteld: het puberbrein is op jongere leeftijd nog niet voldoende ontwikkeld voor het beoordelen van complexe verkeerssituaties op hoge snelheid. Ook hebben jongeren van die leeftijd vaak minder verantwoordelijkheidsbesef. Daarnaast zijn veel jongeren nog niet fysiek voldoende ontwikkeld om de zware e-bikes te besturen en in bedwang te houden.

De minimumleeftijd van 16 heeft uiteraard wel gevolgen voor middelbare scholieren die grote afstanden moeten overbruggen. Dit speelt zeker in Nieuwegein, met drie grote middelbare scholen met totaal zo'n 5500 leerlingen, die soms van ver komen. De afgelopen drie jaar is het aanzien van de schoolpleinen enorm veranderd: daar staan tegenwoordig honderden fatbikes opgesteld. Toch komen de meeste leerlingen nog steeds op een gewone fiets. De invoering van een leeftijdsgrens van 16 jaar betekent dat leerlingen pas na vier jaar school op een e-bike kunnen rijden. Dit kun je echter ook als een groot voordeel zien: in die vier jaar verwerven zij een excellente basisconditie waar ze hun hele leven plezier van hebben. Broodnodig in een wereld waarin bewegingsarmoede een immens probleem is.

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in): *Nee*

b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in): *Nee*

c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van ~~12/14/16~~ 16 jaar (vul in): *Ja*

70plussers

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers? *Daar zijn we het mee eens. We adviseren het dragen van een helm, zeker als je ouder dan 70 bent (ongeacht het soort fiets). De statistieken liegen niet.*

Veel succes met het verwerken van alle reacties en tot snel ;-)

Met vriendelijke groet,
Fietzersbond Nieuwegein,

Clarion Wegerif
voorzitter

Nuenen

Reactie van de Onderafdeling Nuenen van de Fietzersbond-Afdeling Zuidoost-Brabant op de uitvraag "concept standpunt veilig en comfortabel fietsen"

Het landelijk bestuur van de Fietzersbond heeft de lokale (onder)afdelingen gevraagd te reageren op een aantal vragen over leeftijdgebonden maatregelen met betrekking tot het gebruik van e-bikes.

Hieronder is de reactie op die vragen weergegeven van het bestuur van de onderafdeling Nuenen, op dit moment bestaande uit 1 persoon, te weten ondergetekende.

Eventuele maatregelen voor jongeren

Ik ben absoluut van mening dat we moeten proberen het aantal ernstige ongelukken met e-bikes te voorkomen. Maar het invoeren van leeftijdsgrenzen en helmplicht voor jongeren die op een e-bike rijden lijkt me, althans voorlopig, niet de beste oplossing. Om dit te handhaven zou de politie bij twijfel over de leeftijd van een jongere die met of zonder helm op een e-bike rijdt (hoe herken je trouwens een e-bike op enige afstand?) staande moeten houden en vragen zijn identiteitsbewijs te tonen. Dat kan en dat mag, maar dit is gezien de capaciteit bij de politie weinig realistisch. Om te beginnen zouden we ons veel beter kunnen richten op strengere toelatingseisen van elektrische voertuigen die op het fietspad mogen rijden. Mijn verwachting is dat hierdoor de veiligheid sterk zal worden verbeterd waardoor er minder noodzaak is om dit soort maatregelen breed in te voeren.

Niettemin denk ik dat het invoeren van een minimumleeftijd van 12 jaar om op een e-bike te mogen rijden te overwegen valt. Het betreft hier met name kinderen op de basisschool-leeftijd die over het algemeen niet een grote afstand hoeven te fietsen naar school. Als zo'n maatregel gepaard gaat met een grote publiciteitscampagne denk ik dat ouders in de meeste gevallen wel zullen begrijpen dat hun kinderen beter niet op een e-bike kunnen gaan rijden om de kans op ernstig letsel te verminderen. Het toezicht van ouders in deze leeftijdscategorie is vele malen effectiever dan handhaving door de politie. Voor die ouders die dit niet inzien en toch hun kind op een e-bike laten rijden resteert nog altijd de mogelijkheid tot ingrijpen door de politie met de wet in handen. Maar dit zijn dan hopelijk incidentele gevallen.

Een hogere leeftijdsgrens dan 12 jaar lijkt me niet zinvol, kinderen die naar een middelbare school gaan die vaak op aanzienlijke afstand van huis ligt, kunnen wel echt baat hebben bij een e-bike. Als je de minimumleeftijd hoger legt ontstaan er verschillen tussen leerlingen, waarbij de een wel en de ander niet op een e-bike naar de middelbare school mag rijden. Dat gaat niet werken denk ik: het verbod zal dan regelmatig worden overtreden en, zoals eerder gezegd, is de kans om betrapt te worden door de politie erg klein.

En dan een helmplicht voor jongeren? Realistischer dan een gebod is hier een dringend advies om e-bike rijdende pubers in de leeftijd 12 – 16 jaar (een categorie die zich nog wel eens roekeloos wil gedragen) een fietshelm te laten dragen. In deze leeftijdsgroep kunnen de ouders waarschijnlijk nog wel enige invloed uitoefenen op het gedrag van hun kinderen. Ook dit advies zou deel uit moeten maken van de eerder genoemde publiciteitscampagne.

Samenvattend pleit ik daarom voor twee maatregelen:

- 1) een minimumleeftijd van 12 jaar voor het rijden op een e-bike
- 2) een dringend advies om een fietshelm te dragen voor de leeftijdscategorie 12 – 16 jaar

beiden ondersteund door intensieve publiciteitscampagne.

Eventuele maatregelen voor 70plussers

In deze leeftijdscategorie bestaan er grote verschillen in fysieke mogelijkheden tussen de mensen. De mate waarin men de controle heeft over de e-bike (en ook de gewone fiets) kan sterk verschillen. Ook de kwetsbaarheid in de leeftijdsgroep neemt toe met de leeftijd. Geen helmplicht, maar een helmadvies voor deze leeftijdscategorie is wel verstandig. Op deze leeftijd is men denk ik voldoende in staat om zelf te beslissen of hij/zij dit advies overneemt en een helm gaat dragen.

Nuenen, 26-01-2026



Marten Sikkens
voorzitter Fietsersbond Nuenen
nuenen@fietsersbond.nl

Soest

Besten.

Wegens omstandigheden een late reactie uit Soest, hopelijk niet te laat.

In antwoord op de vragen:

1. Leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes: positief
2. Leeftijdgrens helmplicht: tot 18 jaar
3. Neveneffecten: Ja, goed mogelijk, dus daar ook helmplicht.
4. Minimumleeftijd e-bikes: positief. Dat is dan weer wel lastig voor bijv. kinderen uit Maartensdijk die naar school moeten in Amersfoort.
5. Vanaf 16 jaar
6. Beide maatregelen
7. Helmadvies 70+: positief

Samenhang

Het doel is doden en gewonden voorkomen, dat heiligt alle middelen.
Probleem is acceptatie, dus tactisch aanpakken in een stapsgewijs traject.
Strategisch lijkt stevig inzetten de goede aanpak.

Argumenten

Beschermen en behouden van een kwetsbare groep die het goede doet:
Leren bewegen, blijven bewegen, zelfstandig (leren) gedragen in het verkeer en in de buitenlucht zijn.

Visie

In de gemeente Soest zal drukte op het fietspad niet zo van belang worden.
Het invoeren van 30km als maximumsnelheid binnen de bebouwde kom zal het fietsen veiliger maken, en geeft dan ook gelegenheid om snellere voertuigen die nu nog op het fietspad rijden tussen het gemotoriseerde verkeer te laten bewegen.

-

Beste Marlies,

Hierbij mijn reactie in **rood**. Ik heb er helaas dus niet met andere betrokkenen over kunnen discussiëren, dus het zijn mijn persoonlijke ideeën.

We vragen afdelingen in hun reactie in te gaan op de volgende vragen:

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?
3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

De vraag is of een leeftijdgebonden helmplicht iets uithaalt. Gebrek aan handhaving is sowieso nu al een dingetje en de jeugd neemt het ook niet zo nauw met hoe je zo'n ding draagt. Maar als toch, dan tot 18.

Wat dat uitwijken naar andere apparaten betreft het volgende:

Ja, zoals het nu is zal dat gebeuren.

Het zou mijns inziens zo moeten zijn dat je categorieën voertuigen hebt voor op de stoep (a), het fietspad(b) en de rijbaan(c)

a. kleine scootmobielen (die ook in de winkels kunnen bijv), kleine stepjes (al dan niet elektrisch) en ander (elektrisch) speelgoed dat maximaal 6 km/u kan. Daar zou wat mij betreft iedereen, zonder helm op mogen rijden.

b. gewone fietsen, normale elektrische fietsen, (langzame) fatbikes, iets grotere scootmobielen, grote (al dan niet elektrische) steps, Segways, éénwielers etc, die maximaal 25 km/u kunnen en maximaal 50 kg wegen. Helmadvies/-plicht kan idd leeftijdgebonden worden. Deze voertuigen hebben altijd een typegoedkeur en zijn niet zomaar op te voeren; dan is de 'cool'-heid daar ook wel af.

c. brommobielen (sowieso alleen voor houders invalidenkaart), speedpedelecs, elektrische bakfietsen en, als ze dan wel 'cool' willen, alles uit de fietspad categorie dat harder kan dan 25 km/uur. Dat dient zich dan aan de ter plekke geldende maximum snelheid te houden. Hier geldt dan: kenteken en óf gordel, óf helm. Ook die voertuigen hebben een typekeur.

Alles zonder typekeur dient rücksichtslos van de weg gehaald te worden, het verkeer is te druk geworden om iedereen maar wat aan te kunnen laten rommelen, dat doen ze maar op privéterrein.

Waar deze laatste categorie wegens het ontbreken van een rijbaan of een rijbaan met maximum snelheid boven 60 km/u op het fietspad zou moeten, zou er afhankelijk van de breedte van dat fietspad een maximum snelheid moeten gelden, bijv. <3,5 m en/of tweerichting verkeer dan max. 20 km/u. Dit is dan meteen een mooie stimulans voor overheden om voor een beetje fatsoenlijke doorgaande fietspaden te zorgen. Recreatieve fietspaden blijven voorbehouden aan de fietspad categorie tot breedte 75 cm.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?
5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Misschien 12 voor de standaard e-bike. Ik fietste vroeger ook 15 km enkele reis naar de middelbare school op een gewone fiets (toen kon ik daar ook de 25 km/uur mee halen,

maar dat was vroeger...); voor al het snellere spul sowieso 16 jaar, met bromrijbewijs. Onder twaalf niks elektrisch, hooguit uit de 'stoep-categorie', zie boven).

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

a. **deze dus:** Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (12/16, zie boven) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 18 jaar

Met vriendelijke groet,
Willem Ewert

Utrecht

Geacht bestuur,

Allereerst willen wij het bestuur danken voor de tot dusver ondernomen initiatieven om tot dit conceptstandpunt te komen. Als we fietsen fijn, veilig en gezellig willen houden voor alle fietsers in Nederland is het belangrijk om hier nu met zijn allen goed over na te denken.

Hieronder vindt u onze reactie op het conceptstandpunt met aanvullende suggesties en ideeën. Onze afdeling is tot deze reactie gekomen via de volgende input:

- een aantal actieve leden hebben in een overleg het document doorgenomen en ideeën uitgewisseld;
- in onze nieuwsbrief hebben wij aandacht besteed aan ons conceptstandpunt en lezers verzocht om reacties.

De afdeling Utrecht kan zich vinden in de strekking van het conceptstandpunt. Op punt 3, strengere technische eisen voor e-bikes, hebben wij een aanvullende suggestie. Op uw vragen reageren wij daaronder. Wij zien een andere optie voor de veiligheid dan fietshelmen. Om het (fiets)verkeer daadwerkelijk veiliger te kunnen maken stellen wij de volgende maatregelen voor.

Afdeling A, punt 3, Strengere technische eisen voor e-bikes:

Wij stellen voor om hier in te zetten op strengere technische eisen voor alle gemotoriseerde voertuigen. Dus ook scooters, brommers, mopeds, motoren, elektrische stepjes, eenwieliers, segways en skateboards. Wij denken aan een soort APK light voor deze voertuigen. Dan kun je alle opgevoerde voertuigen of voertuigen die anderszins niet aan de wettelijke eisen voldoen eruit halen. De registratie is hier natuurlijk een probleem. Maar misschien op te lossen met een sticker of een landelijk systeem bij fietsmakers voor de fietsen en verkopers van brommers, scooters en motors voor de andere vervoermiddelen?

Reactie op de vragen

Afdeling B, leeftijdsgebonden helmplicht.

Wij zijn tegen een helmplicht. Met een gedeeltelijke helmplicht betreed je een glijdende schaal. Eerst geldt die alleen voor bepaalde categorieën fietsers en voor je het weet voor iedereen, ook op een gewone fiets.

Jongeren

- Een helmplicht bij jongeren zal leiden tot nog roekelozer rijgedrag. Die helm doet dat nu immers ook al bij sommige 70-plussers, die de helm vrijwillig dragen.
- Met een helmplicht leg je als overheid automatisch de schuld bij het slachtoffer van slecht ingerichte infrastructuur en gevaarlijke verkeerssituaties.
- Onderzoek heeft uitgewezen dat automobilisten fietsers met een helm krapper inhalen.
- In diverse landen is bewezen dat door een helmplicht (nog) minder mensen gaan fietsen.
- Bovendien maakt een helmplicht het dagelijks leven lastiger. Even boodschappen doen op de fiets, maar ook een e-deelfiets huren.
- We verwachten dat handhaving geen prioriteit zal geven aan controle van de helmplicht. Dan is het een wassen neus, want de doelgroepen die je wilt beschermen zullen de verplichting negeren.

Alternatief

Als alternatief stellen wij het verplicht halen van een elektrisch-voertuigrijbewijs voor. We willen een minimumleeftijd voor e-bikes en andere voertuigen met ondersteuning van 12 jaar, zodat e-bikes wel kunnen worden gebruikt naar de middelbare school. Voor iedereen vanaf 12 jaar. Dat rijbewijs moet je altijd bij je hebben en kunnen tonen. Kun je dat niet, dan wordt je elektrische voertuig in beslag genomen. Daarmee haal je de groep jonger dan 12 automatisch van de fatbike af. Want die kunnen zo'n rijbewijs niet halen.

Het "e-bike rijbewijs" omvat de volgende zaken:

- Kennis van verkeersregels,
- Voertuigbeheersing. Slalommen, noodstop, remmen in/voor de bocht, hand uitsteken. Dat kan op een parkeerterrein getest,
- Verkeersveilig verkeersgedrag (oogcontact, afstand houden bij passeren, ...) en,
- Mag je een passagier meenemen op je voertuig? En,
- De mogelijke gevolgen voor jezelf en anderen van onbesuisd gedrag. Dat mag met 'aansprekende' voorbeelden. Zodat binnenkomt dat verkeer geen spelletje is. "Jij bent van rubber en elastiek, maar er zijn (veel) mensen met broze botten of mensen die bloedverdunners slikken. Een ongeluk zit in een klein hoekje".

Om het rijbewijs te krijgen moet je een multiple choice-examen met goed gevolg afleggen, samen met een proef of je het voertuig beheerst. In het examen staan ook duidelijke do's and don't's op je elektrische voertuig en de gevolgen bij overtreding. Dus rijd jij op een e-bike of elektrisch stepje met je telefoon in de hand dan weet je dat je in overtreding bent. Als je wordt gesnapt wordt je rijbewijs en je vervoersmiddel ingenomen. Dat vormt vast een aardige stok achter de deur. En word je gesnapt zonder rijbewijs dan wordt je vervoersmiddel ook ingenomen.

We verwachten dat dit leidt tot verkeersveiliger gedrag en daarmee tot minder ongevallen.

Helmadvies 70-plussers

Wij zijn tegen een helmadvies voor 70-plussers. Dat bestempelt de activiteit "fietsen" tot een potentieel gevaarlijke activiteit. Terwijl blijven fietsen juist gezond is en gestimuleerd moet worden. Ook hier willen we graag dat vooral het aantal ongevallen vermindert.

Wij stellen voor dat er cursussen veilig blijven fietsen worden ontwikkeld en eenvoudig beschikbaar zijn voor ouderen. Daarin aandacht voor:

- Welke fiets past bij mij (driewieler, fiets met lage instap),
- Veilig op- en afstappen,
- Voertuigbeheersing. Slommen, noodstop, remmen voor de bocht en niet in de bocht,
- Soepel en slim de bocht nemen (trapper altijd omhoog aan de binnenkant bij het rondnemen van de bocht),
- Valtraining/valadvies,
- Defensief rijden. Kennis van veel voorkomende oorzaken van valpartijen en hoe deze te voorkomen. Bermongevallen bijvoorbeeld: stuur niet terug het fietspad op,
- Bagage meenemen – hoe is dat het veiligst?
- Omkijken,
- Spiegel ja of nee, helm, vlaggetje, reflectie op de kleding?
- etc.

De financiering van de cursus kan op verschillende manieren worden geregeld. Omdat blijven fietsen goed is voor zowel de lichamelijke als geestelijke en sociale gezondheid zou een (bijdrage aan) zo'n cursus als preventieve zorgmaatregel in het basispakket van de ziektekostenverzekering opgenomen kunnen worden. Misschien kunnen (bijvoorbeeld) fysiotherapeuten deze groepscursussen verzorgen.

Ten slotte willen wij nog het volgende benadrukken:

- De ongevalsregistratie door de politie en gezondheidscentra moet verbeterd worden. Doel is dat inzichtelijk wordt wat de ongevalscenario's zijn waarbij ernstig gewonden vallen. Dan krijgen we betere handvatten om ongelukken te voorkomen of de afloop minder ernstig te maken.
- Ook de registratie van de doodsoorzaken na een ongeval moet beter. Was het hersenletsel, een klaplong of de vele botbreuken waar iemand aan doodging? In de laatste gevallen doet een helm niks.

En doen wij de volgende suggestie:

- Bij verlengen van het rijbewijs (elke 10 jaar voor personenauto en motor) zou er een theoretisch verkeersexamen moeten worden afgenomen. Je rijbewijs wordt ook verlengd als je daarvoor zakt, maar zakken zal veel mensen aan het denken zetten. Dan duik je nog eens in de theorie (boekje meegeven als iemand is gezakt?) De verkeersregels wijzigen wel eens, dan heeft iedereen het weer scherp. Dat fietsers van rechts voorrang hebben, weten velen kennelijk nog steeds niet.

Wij denken dat wij met deze suggesties de verkeersveiligheid wordt verbeterd en het aantal slachtoffers onder fietsers zal dalen.

Graag horen wij van het bestuur wat u met onze suggesties gaat doen.

Vriendelijke groeten,
Namens de afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter

Utrechtse Heuvelrug

L.S.

Namens de afdeling Utrechtse Heuvelrug.

Hierbij onze reactie op jullie uitvraag.

Onze gemeente heeft meerdere dorpen. Elk met een eigen identiteit.

Het basisprobleem in onze gemeente is een verouderd en slecht onderhouden fietspadinfrastructuur.

Ook het fietsverkeer is verschillend.

In het ene dorp is het hele jaar door intensief woonwerk- en scholierenfietsverkeer.

In andere dorpen is het 's winters rustige maar 's zomers zeer druk met recreatief fietsverkeer.

Daarmee ontstaan plaatselijk andere knelpunten en meningen over de impact van intensief fietsverkeer en overvolle fietspaden.

Onze afdeling heeft in ieder dorp "ogen en oren".

Ik heb hen gevraagd naar hun mening en deze is hieronder in de antwoorden verwerkt.

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?

>>>> als type fiets snelheid > 20 km/u dan plicht. Geen leeftijd onderscheid. Dus ebike valt daaronder

2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

>>>> Geen

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar? ->

>>>Onderduiken, negeren zoals ook gebeurde toen het voor brommers verplicht werd. Met goede handhaven in het begin versnel je gewenning.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike? -> >>> *geen eenduidige reactie. Geen/ maar als wel besloten dan minimaal leeftijd 12 jr. toestaan.*

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Xxx

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

>>>> Helmplicht zeker doen.

>>>>Minimum Leeftijd niet unanieme reactie.

En aanvullende vraag, buiten de context hierboven gesteld: *70plussers*

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

70 + Als fietser - advies / zie hierboven.

Algemeen helm advies ongeacht leeftijd. Maar afh. snelheid vh voertuig

Met vriendelijke groeten,

Eric Sonneveld

Venlo-regio

Beste Mensen,

Hierbij het advies vanuit de Fietsersbond Venlo-regio.

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes? *Beperkt positief, heeft ook veel nadelen zoals uitwijkgedrag naar andere voertuigen, diefstal en moeilijk handhaafbaar.*

2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar? *Leeftijdsgrens 16 jaar. vergelijkbaar met snorfietsen ca..*

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Nadelen boven 16 jaar zijn potentieel groter dan tot 16 jaar. zie vraag 1.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

Moet vooral begeleid worden met een bewustwordingscampagne, eerst campagne en in later stadium invoeren van minimumleeftijd. Uitzonderingen moeten mogelijk blijven (o.a. kinderen met beperking)

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Leeftijdsgrens op termijn 12 jaar.

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?

a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12 jaar (vul in)

en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16 jaar (vul in)

Gefaseerd invoeren en in samenhang met campagne voor verbetering van de fietsinfrastructuur van en naar scholen.

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Helmadvies voor 70+ omdat fietsverkeer de komende jaren niet wezenlijk veiliger wordt en fietsen gezond is.

Tot zo ver, als er vragen zijn horen we dat graag.

Met vriendelijke groet,
Fietzersbond Venlo-regio
Peter Pasmans

Zaanstreek

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?

We zijn tegen een helmplicht, behalve als dat flankerend beleid zou zijn in een brede en structurele aanpak van elektrische fietsen/ fatbikes/ steps.

Bijvoorbeeld: er komt een categorie "elektrische snorfietsen" waarvoor een helmplicht geldt.

2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?

Niet positief

3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?
Wij verwachten een averechts effect. Een daling van het fietsgebruik. En overstap naar bromfietsen of brommobielen.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?
Positief
5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar? Een combinatie van beide 12 jaar
6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd?
 - a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)
 - b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdsgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);
 - c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in);
7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?
Helmadvies voor iedereen

Vriendelijke groet,
Fietsersbond Zaanstreek

Zeist
Geacht bestuur,

We hebben met een achttal vrijwilligers jullie vragen besproken. Uiteraard lopen de meningen hier en daar uiteen, maar algemeen wordt jullie stuk gesteund. Verder specifiek:

Leeftijdsgebonden helmplicht:

1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes?
Ja, dit wordt algemeen gesteund.
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?
Tot 16 jaar.
3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdsgebonden helmplicht? Zien jullie risico op uitwijking naar (bijzondere) bromfietsen en steps bij een leeftijdsgrens van 18 jaar?

Ondeugdelijke oude helmen (zodat verlies niet te duur uitpakt). Er zal niet uitgeweken worden naar stepjes zolang die wettelijk niet toegelaten zijn op de openbare weg. We verwachten niet dat er uitgeweken zal worden naar bromfietsen zolang daarvoor ook een helmplicht bestaat.

Minimumleeftijd voor e-bikes:

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?

Ja, die fietsen zijn zwaar om te hanteren en de snelheden die gehaald worden zijn voor jongeren niet verantwoord.

5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?

Vanaf 16 jaar, dus in dat geval is een helmplicht overbodig.

Een combinatie van beide

6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig? En welke maatregel zien jullie dan het liefst ingevoerd? a. Graag allebei de maatregelen invoeren en wel een minimum leeftijd van 12/14/16 jaar (vul in) en een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16/18 jaar (vul in)

Nee.

b. Eén maatregel is voldoende en wel de leeftijdgebonden helmplicht tot 16/18 jaar (vul in);

Nee.

c. Eén maatregel is voldoende en wel de minimumleeftijd van 12/14/16 jaar (vul in);
Ja, vanaf 16 jaar.

7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?

Ja, met de nadruk op advies.

Met vriendelijke groeten,

Afdeling Zeist

Gerrit van Meer, voorzitter

Zuidoost-Brabant

Vraag	Bestuur Zuidoost-Brabant AFD	Eindhoven OA	Nuenen OA
1. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een leeftijdgebonden helmplicht voor e-bikes?	Geen leeftijdgebonden helmplicht	Geen leeftijdgebonden helmplicht. Niet te handhaven. Als je plicht zou willen, dan voor alle leeftijden	Geen leeftijdgebonden helmplicht. Niet te handhaven. Wel dringend advies voor 12-16 jaar
2. Indien positief, welke leeftijdsgrens is het advies? 16 of 18 jaar?	nvt	nvt	Dringend advies voor 12-16 jaar
3. Welke neveneffecten verwachten jullie bij de invoeren van een leeftijdgebonden helmplicht?	Uitwijken naar auto. Zorg dat regels gelden voor alle vormen van E-vervoer (steps e.d.), zodat er geen uitwijkmogelijkheid is	Uitwijken naar auto. Zorg dat regels gelden voor alle vormen van E-vervoer (steps e.d.), zodat er geen uitwijkmogelijkheid is	

4. Hoe kijkt jullie afdeling aan tegen een minimumleeftijd voor het gebruik van een e-bike?	minimum leeftijd dezelfde als brom-/snorfiets, en dat moet ook voor <u>alle</u> voertuigen met een motor(tje) gelden.	minimum leeftijd dezelfde als brom-/snorfiets, en dat moet ook voor <u>alle</u> voertuigen met een motor(tje) gelden.	Ja, wel een minimum leeftijd
5. Indien positief, welke leeftijdsgrens? 12, 14 of 16 jaar?	Zelfde als voor brom/snorfietsers: 16j	Zelfde als voor brom/snorfietsers: 16j	12 jaar
6. Zijn allebei de maatregelen nodig, of is slechts één van de twee nodig?	Alleen de minimum leeftijd van 16j is nodig. Daarmee is leeftijdsgebonden helmplicht overbodig	Alleen de minimum leeftijd van 16j is nodig. Daarmee is leeftijdsgebonden helmplicht overbodig	Alleen de minimumleeftijd van 12 jaar.
7. Zijn jullie als afdeling het wel of niet eens met overgaan tot een helmadvies voor 70plussers?	Oneens. Alleen een generiek helmadvies voor alles waar een motor in zit, voor alle leeftijden.	Oneens. Alleen een generiek helmadvies voor alles waar een motor in zit, voor alle leeftijden.	Helmadvies voor 70 plus is verstandig

Reacties op persoonlijke titel

Roland Haffmans, Amsterdam

Beste algemeen bestuurders,

Het (algemeen)bestuur stelt de vragen:

- een leeftijdsgebonden helmplicht voor e-bikes tot 16 of 18 jaar?
- een minimumleeftijd voor e-bike gebruik van 12, 14 of 16?

Deze vragen nemen de huidige voertuig indeling als gegeven en gaan voorbij aan het eerdere fietsbeleid met een duidelijk verschil tussen fietsen en bromfietsen en de indeling in fietspaden en bromfietspaden, een verbetering die de verschillende afdelingen veel werk voor een goede praktijk gaf.

Fabrikanten slagen erin steeds weer voertuigen op de markt te brengen met een als fiets vermomde bromfiets, zodat de minimum bromfiets leeftijd en de bijbehorende helmplicht ontweken kan worden met de blauw kenteken scooter als een treffend voorbeeld. Door artsen druk kwam voor dat voertuig een helmplicht. Dus kwamen producenten met nieuwe bromfiets achtige tweewielers zoals de dikke banden fiets met een zodanig groot motorvermogen dat trappen nauwelijks nodig is voor het een hoge snelheid, ook op fietspad. Dat maakt dit pad onveiliger, vooral voor de meest kwetsbare fietsers.

Vreemd dat de fietsersbond, die zich inspant voor alle fietsers, dit niet bestrijdt. Zonder herstel van het duidelijke onderscheid tussen bromfiets en fiets, maakt de aanpak van de toenemende onveiligheid weinig kans. Ook de massieve, snelle bakfietsen maken de vaak smalle, drukke fietspaden onveilig.

Met herstel van de voorheen duidelijke indeling in fiets en bromfiets is een nieuwe minimum leeftijd en helmplicht overbodig, die liggen voor de bromfiets immers al wettelijk vast.

Van de fietsersbond verwacht je wettelijke eisen voor tweewieler voertuigen, waarbij niet steeds opnieuw als bromfiets vermomde fietsen op de markt worden toegelaten. Hooguit mogen fietsen met een gering motorvermogen voor trapondersteuning tot zo'n 20 km, op fietspaden, ook op vrijwillige, en fietsstroken toegelaten worden. Herstel de indeling die zo'n 25 jaar ingevoerd werd.

Aanvullende opmerkingen:

Mooi dat ook zwaargewonden fietsers aandacht krijgen en niet alleen de veel kleinere aantallen gedode fietsers. Die nadruk mag wel vaker!

Opvallend is dat ook hier geen aandacht is voor de steeds meer gebruikte 60 km wegen waar vrijwel altijd fietsvoorzieningen ontbreken. De fietsstrook ontbreekt in het stuk, is de fietsstrook voor de fietsersbond afgedaan ook in tegenrichting?

Meer geld voor fietsinfra hoor je nauwelijks bij de belangengroep mobiliteitsalliantie die nadrukkelijk ijvert voor forse bedragen voor auto en OV infra.

Het stuk geeft geen aandacht voor doorgaande fietsroutes met alleen bestemmingsautoverkeer. Die zijn veiliger en vooral prettiger dan 50 km wegen met goede fietspaden.

Vriendelijke fietsgroet
Roland Haffmans

Willem de Jong, Leiden

Beste bestuur,

Ik ben blij dat de fietsersbond aandacht besteedt aan de drukte en snelheidsverschillen op de fietspaden. Het is ook fijn dat er input van de leden gevraagd wordt.

In het stuk "Veiligheid en comfort voor fietsers onder druk: Wat te doen volgens de Fietsersbond" staan veel dingen waar ik het van harte mee eens ben.

Ik wil hier graag aandacht besteden aan twee zaken waar ik mijn bedenkingen bij heb. Het gaat over de voorstellen voor "strengere regels voor e-bikes" en over de leeftijdgebonden maatregelen.

Deze twee zaken staan met elkaar in verband: naarmate de e-bikes veiliger worden voor de berijders en de overige verkeersdeelnemers, wordt de noodzaak om leeftijdsgebonden maatregelen te treffen, kleiner.

Mijn voorstel zou zijn: zorg ervoor dat er een categorie e-bikes blijft bestaan die, net als nu, door iedereen, zonder leeftijdsgrens en zonder helm etc. gebruikt kan worden. Doe dat door vanaf een bepaalde snelheid de ondersteuning lineair te laten afnemen (bijvoorbeeld vanaf 15 km/uur) tot 0 bij 25 km/uur (en dus niet 27.5 km/uur of zoiets).

Dit is wat minister Sorgdrager aan de tweede kamer voorspiegelde in 1997 (1). Het lijkt mij nog steeds een goed en bruikbaar criterium.

De rest van de e-bikes kunnen dan beschouwd worden als elektrische snorfietsen, met alle bijbehorende eisen (leeftijdsgrens, verzekering etc.).

Dit voorstel sluit goed aan bij de bestaande tekst in de wet, en het zorgt ervoor dat het huidige onzinnige onderscheid tussen e-bikes en snorfietsen (wel/niet trappen, waarbij inspanning geen rol speelt) vervangen wordt door een zinvoller criterium.

Het kan alleen werken als er een goede typekeuring ingesteld wordt, met maatregelen tegen knoeien, maar daar zetten jullie in jullie stuk gelukkig ook al op in.

Vriendelijke groeten,
Willem de Jong
(lid van de afdeling Leiden)

(1) <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/ah-tk-19961997-152-h1.pdf>

Kees van Malssen

Voormalig voorzitter Nederlandse Ligfietsvereniging NVHPV
(op persoonlijke titel)

Over alle maatregelen vooral positief. Met de kanttekening dat data gedreven ongevalsregistratie een scheef beeld geeft. Nog belangrijker is om gegevens van bijna-ongelukken en ongelukken met minimale of geen (materiele) schade mee te nemen (bv gevallen in het gras bij te krappe bocht, behalve schrik geen schade). Die groep vormt een nog veel bredere groep gebeurtenissen die voorspellend kan zijn voor ongevallen mét schade (al dan niet lichamelijk).

Wat de vragen betreft: GEEN helmplicht. Niet voor e-bikende jongeren, maar ook niet (aanbevolen) voor 70-plussers. Ik behoor over niet al te lange tijd ook bij die groep. Ik fiets veel en wat ik zie bij oudere fietsers (juist ook op e-bikes) is slechte voertuigbeheersing. Ik veronderstel (onderzoek nodig) dat dit voor een belangrijk deel senioren betreft die na de pensionering het fietsen heeft ontdekt. In tegenstelling tot senioren die hun hele leven al (veel) fietsen. Die laatste groep heeft over het algemeen wel een goede voertuigbeheersing.

Bij dit alles geldt altijd weer: neem de oorzaken weg en pas dan, veel later, beperk de gevolgen van ongevallen. Dus wel betere infra, beter onderhoud, minder en minder grote, zware voertuigen. Niet kniebeschermers, elleboogbeschermers, heupbeschermers en helmen. Niet verplicht en ook niet groepsgewijs aanbevolen. Als er dan toch grote behoefte is om helmen aan te bevelen, doe dat dan expliciet voor mensen die een beperkte voertuigbeheersing en/of motoriek hebben.

Wat de leeftijdsgrens e-bikes betreft: trek die gelijk aan brommers en ook brommerrijbewijs (of scootterrijbewijs).

Saar Muller, Individuele reactie als oudere dove en invalide fietser

Geachte algemeen bestuur

Hoewel ik het waardeer dat gezocht wordt naar een manier om de fietsveiligheid te verbeteren moet ik na lezing van dit conceptstandpunt constateren dat de kwetsbare fietser op een gewone fiets in de grote stad met lege handen achter blijft.

Mijn fietsgeluk is volledig verdwenen, en ik ben helaas in Amsterdam lang niet de enige. Het is een zekerheid dat je regelmatig door een andere fietser omver gereden wordt. Voor vele ouderen op hun gewone fiets betekent dit dat ze vaak lang uitgeschakeld zijn met vleeswonden, botbreuken en kneuzingen. Hoofdletsel is in deze setting zelden een probleem.

De daders bij deze ongevallen zijn onveranderlijk snelle fietsen (meestal overigens geen fatbikes en zelfs mede bejaarden die te ongeduldig worden door de krachtige ebike).

Toch is het enige dat de Fietsersbond ons eigenlijk te bieden heeft een dringend advies om een helm op te zetten. Dat gaat dus niet helpen, en zoals ik de Fietsersbond

eerder heb laten weten is het vermoedelijk zelfs een gevaarlijk advies voor de langzame fietser.

Zie mijn eerder uitleg (opnieuw bijgesloten): bij lage snelheden is er een zeer laag risico op schedelbreuken maar wel een vermoedelijke toename van nekletsel.

Het is dus onverantwoord om het advies tot een helm voor ouderen zo ongenueanceerd te formuleren op basis van de leeftijd. Hier hoort op zijn minst bij vermeld te worden dat bij lage snelheid de zin van een helm onduidelijk is.

Bij verkeerd formuleren van het advies kan ik me zelfs voorstellen dat er claims komen van mensen die nekletsel oplopen.

De overige maatregelen zijn voor het merendeel van de leden van de fietsfamilie vast uitstekend, maar de kwetsbare fietser heeft hier weinig tot niets aan. Het probleem bij gemengd verkeer *zonder ingebouwde snelheidsbegrenzing en zonder snelheidshandhaving* is dat de snelheidsovertreders een volstrekt onevenredig gevaar veroorzaken. Helaas wijst de Fietzersbond een kentekenplicht die handhaving mogelijk zou maken af op grond van een ledenraadpleging waarin de leden de reden om deze in te stellen niet was uitgelegd. Dat zou niet zo erg zijn, als er een alternatief geboden wordt, maar dat wordt er niet.

Ik roep het bestuur op om

- Een advies tot het dragen van een helm niet alleen op de leeftijd van de fietser te baseren maar ook af te laten hangen van de snelheid van de fietser
- *aanvullend* met een urgent en concreet plan te komen hoe de kwetsbare fietser op de gewone fiets ook weer van wat fietsgeluk kan genieten.

Met vriendelijke groet Saar Muller, Amsterdam

Eric Stolp, Amsterdam

Bij A1 : onverplicht fietspad

Een onverplicht fietspad kan de snelle fietser naar de rijbaan verleiden, maar omgekeerd ook. Dat kan ertoe leiden dat snelle (snor)fietzers het fietspad gebruiken als het op de rijweg te druk wordt met auto's in een file. Daarom snelle fietsers altijd naar de rijbaan.

Bij A2:handhaving;

Het is natuurlijk prima dat opgevoerde fatbikes van de weg gehaald worden, maar het gaat natuurlijk op het rijgedrag wat problemen veroorzaakt.

Beter is het alle gemotoriseerde fietsachtigen van een nummerplaat te voorzien, zodat camera's hun werk kunnen doen. Dit idee roept altijd veel weerstand op van de mensen die zich bekommeren om de privacy. Maar is het bij auto's, motoren en brommers niet anders? Iedereen accepteert zonder mokken dat hij/zij ergens geregistreerd staat en dat snelheid via camera's gehandhaafd wordt. Een gedragscampagne is mooi maar boetes hebben, denk ik een groter leereffect op degenen die asociaal rijgedrag vertonen. Dat hiervoor bij de leden geen draagvlak is vind ik jammer. Het principe "Meeste stemmen gelden" leidt niet noodzakelijkerwijs tot goede besluiten.

Bij A3 :fietsen en andere voertuigen:

Goed idee om de snelle jongens in hun invalidenautootjes op het fietspad eens even aan de tand te voelen. Neem dan ook de steeds breder wordende bestelbakfietsen mee, want die passen ook niet op het fietspad door snelheid en massa.

Bij B: leeftijdsgebonden maatregelen.

Ik ben voor een helmplicht vanaf 16 jaar. Daarbij moet je wel bedenken dat natuurlijk niet leidt tot beter verkeersgedrag. Letselschade voor de berijder zal mogelijk verminderen, maar voor de slachtoffers die hij/zij maakt natuurlijk niet! 16 of 18 jaar blijft een moeilijke leeftijd in de wetenschap dat het oordeels en kritiek vermogen ongeveer rond je twintigste medisch gezien enigszins volgroeid is. Verzekeraars vragen niet voor niets hogere premies aan beginnende automobilisten. Ik ben daarom ook voor een minimumleeftijd van 16 jaar voor e-bikes. Argumenten dat dit zielig is voor scholieren op het platteland neem ik dan ook maar voor lief. De generaties voor hen hadden er nooit een probleem mee. En er zijn toch fietsversnellingen! In de stad zijn de afstanden zelden groter dan 3 kilometer en is de e-bike toch vooral speelgoed.

Tot zover mijn commentaar, dat vooral ingegeven is door mijn ervaring als zeventigjarige stadsfietser in Amsterdam. Met vriendelijke groet,
Eric Stolp

Meegezonden bijlagen

Amsterdam: Bijlage over Maatregelen

Hieronder willen we graag nog onze visie geven op de belangrijkste mogelijke maatregelen. Die hebben we in tabelvorm weergegeven met de voor- en nadelen erbij. We hopen dat dit bijdraagt om het standpunt aan te scherpen.

Maatregel	Voordeel	Nadeel
Leeftijdsgrens 16/18	<ul style="list-style-type: none"> • Bestrijdt bewegingsarmoede • Minder kinderen zonder risicobesef op te snelle fietsen • Makkelijk te handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Kinderen op platteland moeten zelf (ver) fietsen • Maar: op te lossen met ontheffing
Verplichte typegoedkeuring	<ul style="list-style-type: none"> • Voorkomt ondeugdelijke en makkelijk opvoerbare gemotoriseerde fietsen 	<ul style="list-style-type: none"> • Hogere kosten e-bikes • Wat te doen met huidige 'vloot'?
Verplichte WA-verzekering	<ul style="list-style-type: none"> • Zorgt voor financiële prikkel tegen gevaarlijk gedrag • (Financiële) compensatie voor slachtoffers van ongelukken • Makkelijk te handhaven 	<ul style="list-style-type: none"> • Extra kosten gemotoriseerde fietsen (tot ca 10 euro per maand)
Kenteken	<ul style="list-style-type: none"> • Mogelijk automatisch te bekeuren op snelheid • Makkelijkere handhaving • Alleen goedgekeurde e-bikes krijgen een kenteken • Makkelijker opsporing bij diefstal 	<ul style="list-style-type: none"> • Extra kosten voor gemotoriseerde fietsers (paar tientjes bij aanschaf)

Maximumsnelheid op fietspad	<ul style="list-style-type: none"> Biedt duidelijkheid 	<ul style="list-style-type: none"> Lastig te handhaven Veel OEK fietsers hebben geen snelheidsmeter
Helmplicht gemotoriseerde fietsers	<ul style="list-style-type: none"> Eenvoudig in te voeren Minder hoofdletsel bij ongelukken Eenvoudig te handhaven Maakt oek-fietsen populairder 	<ul style="list-style-type: none"> Risico dat huidige/potentiële e-bikers uitwijken naar scooters Beschermt alleen het hoofd van de berijder zelf, niet eventuele andere slachtoffers Hogere kosten voor e-bikers (paar tientjes tot ca 100 euro eenmalig)
Leeftijdsgebonden helmplicht (16/18)	<ul style="list-style-type: none"> Zie "Helmplicht e-bikes" Geen beperking voor oudere fietsers Eenvoudig te handhaven Maakt e-bike minder aantrekkelijk voor jongeren en draagt zo bij aan veiligheid, spierontwikkeling, enz. van en door jongeren 	<ul style="list-style-type: none"> Zie "Helmplicht e-bikes"
Verbetering infrastructuur	<ul style="list-style-type: none"> In het voordeel van alle tweewielers 	<ul style="list-style-type: none"> Vergt grote investeringen Kost veel tijd Onrealistisch om hele infrastructuur op orde te krijgen Hogere snelheid op fietsroutes blijft bestaan. Waardoor o.a. meer risico en hinder bij kruisen en oversteken van fietsroutes.
Betere handhaving	<ul style="list-style-type: none"> Treft alleen snelle fietsers die zich misdragen 	<ul style="list-style-type: none"> Duur De meeste overtredingen zullen onbestraft blijven, beperkt effect Effectiviteit afhankelijk van hoe gehandhaafd kan worden. Met rollenbank is het kostbaar en weinig effectief.
30 km/u binnen de bebouwde kom	<ul style="list-style-type: none"> Minder ernstige ongelukken Mogelijkheid snelle fietsers naar de rijbaan te verplaatsen 	<ul style="list-style-type: none"> Risico dat vrijliggende fietspaden worden opgeheven Snelle fietsers lastig naar rijbaan te verleiden.
Gedragscampagne	<ul style="list-style-type: none"> Publieksvriendelijk Niet kostbaar 	<ul style="list-style-type: none"> Weinig effectief Alleen duurzaam effect bij goede handhaving en constante herhaling, en dan duur
Fatbikes als aparte categorie	<ul style="list-style-type: none"> Daar zouden dan extra regels voor gesteld kunnen worden 	<ul style="list-style-type: none"> Juridisch niet houdbaar

		<ul style="list-style-type: none"> • Industrie zal een alternatief maken
Wettelijk verplichting dat alle voertuigen met een motor voorzien zijn van deugdelijke middelen waarmee de snelheid begrensd kan worden en het motormanagement eenvoudig kan worden uitgelezen.	<ul style="list-style-type: none"> • Max. snelheid afdwingbaar • Handhaving eenvoudiger • Handhaving op overtredingen uit het verleden mogelijk 	<ul style="list-style-type: none"> • Vraagt aanpassing EU regelgeving en dat kan lang duren
Een aparte lichte categorie E-bikes, max 100W tot max 20km/u,	<ul style="list-style-type: none"> • Biedt mogelijkheden voor fietsers die ondersteuning nodig hebben zonder extra snelheid op fietsroutes toe te voegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Vraagt aanpassing regelgeving en dus lange adem

Leiden: Bijlage 1 - Kan de fiets met elektromotor niet veiliger gemaakt worden, voor berijder en medefietsers?

De vraag kan worden gesteld wat de bedoeling of de functie van een e-bike is? Het zou een tweewieler van fietsformaat moeten zijn die, door middel van trapbewegingen door de berijder, voortbeweegt waarbij de inspanning ondersteund wordt door een elektromotor, zodanig dat het karakter van fietsen intact blijft. Anders gezegd een fiets die niet al te ver afwijkt van vormgeving en rijprestaties van een klassieke (d.w.z. niet-ondersteunde) fiets.

De e-bike is een geweldige innovatie om mensen die dat nodig hebben het beroemde "steuntje in de rug" (feitelijk aan de benen) te geven, zodat zij zich fietsend kunnen verplaatsen. De maatschappelijk winst daarvan is moeilijk te overschatten.

De e-bike is echter zodanig geëvolueerd dat afbreuk aan die maatschappelijk winst wordt gedaan, door allerlei negatieve kanten ervan. De Fietsersbond zou dan ook moeten proberen de scherpe kantjes van dit lid van de fietsfamilie af te slijpen.

De afdeling Regio Leiden doet een voorzet:

1. Beperk de (maximale) ondersteuning van de motor (motorvermogen)
2. Bepaal beter de ondersteuningsgrens
3. Regel nauwkeuriger de afname van de ondersteuning
4. Maak het motormanagement gemakkelijk afleesbaar

Ad 1

In het voorstel wordt een maximum "verhouding bij het trappen" van 1 op 4 aanbevolen. Dat lijkt te zijn overgenomen van de Duitse rijwielindustrie (ZIV) ⁶⁾ :

- support ratio of 1:4 and
- support ratio of 1:6 possible up to max. 15 km/h and
- max. assistance power of 750 W at the drive wheel and
- max. weight of 250 kg for single-track EPAC or

⁶⁾ <https://www.ziv-zweirad.de/en/e-bikes-active-mobility-crucial/>

– max. weight of 300 kg for multi-track EPAC:(electrically power assisted cycle).

Het idee van een maximum support ratio (ondersteuningsverhouding) is niet slecht. Maar de vraag rijst, of een uniforme verhouding onder elke omstandigheid past. Indien een berijder 100W trapt kan de motor 400W leveren, zodat het totaalvermogen op 500W uitkomt. Dat komt in bergachtig terrein wel goed van pas maar is in een vlak gebied niet nodig. Sterker nog, het draagt niet bepaald bij aan het verkleinen van de snelheidsverschillen op de fietspaden, in het bijzonder de acceleratieverschillen. Een verhouding van 1:6 al helemaal niet (dat bevordert vooral het "onrustige" verkeersbeeld bij kruisingen op moment dat het verkeerslicht op groen springt en de race naar de voorste rij bij het volgende verkeerslicht van start gaat) . Dit vraagt om onderzoek naar differentiatiemogelijkheden.

Ook hier weer een voorzet. Van diverse zijden wordt gepleit voor een minimumleeftijd van 16 jaar voor het besturen van een e-bike. Een alternatief zou een speciale variant e-bikes kunnen zijn met een lager maximum-vermogen en een aangepaste ondersteuningsverhouding. Zoiets valt overigens beter te regelen en te handhaven met (gedifferentieerde) kentekenplaten op de e-bike ⁷⁾

Ad 2

De grens tot waar de trapondersteuning is toegestaan ligt wettelijk bij 25km/h. Kijkende naar het verkeersbeeld vragen wij ons af of de ondersteuning bij veel e-bikes niet pas stop bij 27.5 km/h.

Indien dat inderdaad zo is, schort iets aan de regelgeving, dan wel de toepassing ervan.

Hoe dan ook, de grens moet bij 25kmh blijven, met hooguit een zeer geringe marge. De Europese norm EN 15194 geeft een marge 0.1 km/h aan.

Ad 3

De huidige wet zegt dat de aandrijfkracht geleidelijk moet verminderen, en moet stoppen wanneer 25 km/uur bereikt is. Maar de wet zegt niet wanneer die vermindering moet beginnen. En ook niet hoe die vermindering moet verlopen, gelijkmatig, op- of aflopend.

De Japanse wet bij voorbeeld is wat dit betreft strikter:

- tot 10 km/uur mag de motor maximaal 2 keer het vermogen leveren dat de fietser levert
- vanaf 10 km per uur neemt het aandeel geleverd door de motor lineair af met het toenemen van de snelheid, tot 0 bij het bereiken van 24 km/uur.

Hier ligt een effectieve maatregel op het presenteerplaatje om het verkeersbeeld rustiger te krijgen en daarmee de veiligheid van zowel de berijder van de e-bike als de medefietser te verhogen.

De gemiddelde snelheid van fietsers ligt tussen de 18-20 km/h. Daar moet dan ook het beginpunt van afname van de ondersteuning liggen. Of die afname progressief (theoretische de beste optie), proportioneel dan we degressief is, maakt in de praktijk wellicht niet veel uit.

⁷⁾ De parallel is te vinden bij motorfietsen; er bestaan zogeheten 35kw machines bedoeld voor motor-rijbewijs A2.

Fabrikanten zullen vermoedelijk een proportionele afname prefereren.

Ad 4

Wat bij auto's kan, zal vermoedelijk ook bij e-bikes mogelijk moeten zijn, het aflezen van het motormanagement⁸). Dat gebeurt sinds enige jaren met een zogeheten "ODB(On-Board Diagnostics)--poort" die toegang geeft tot allerlei data van de auto. Indien e-bikes uitgerust zijn met een dergelijke ingang is voor handhavers gemakkelijk af te lezen of de e-bike voldoet aan de waarden van de typegoedkeuring. Een gedowngrade speed-pedelec valt daarmee onmiddellijk door de mand, evenals de opgevoerde e-bike.

Een dergelijke controlemogelijkheid vergemakkelijkt ook de weg naar wettelijk vast te leggen gedifferentieerde motorvermogens (voor met name adolescenten, zie boven). Overbodige controles hierop kunnen worden vermeden met een goed herkenbare kentekenplaat.

Het antwoord op de vraag of een e-bike niet veiliger gemaakt kan worden is – uiteraard- bevestigend.

De afdeling Regio Leiden pleit - samengevat - voor:

- een goed onderbouwde ondersteuningsverhouding;
- een speciale variant e-bikes (voor adolescenten) met een lager maximumvermogen en een aangepaste ondersteuningsverhouding;
- een betere bewaking van de ondersteuninggrens van 25km/h;
- regelgeving over het afnameverloop van de ondersteuning welke rond de 19km/h dient te beginnen;
- het afleesbaar maken van het motormangement van e-bikes (d.m.v. een OBD-poort).

Leiden: Bijlage 2 - Onze eerdere bijdrage aan het vraagstuk (November 2025)

Beste Esther en Wim (en andere aangeschrevenen) ,

Het behoeft natuurlijk verder geen uitleg, dat wij – de Afdeling Regio Leiden – ingenomen zijn met het openen van de discussie over het moderniseren van het standpunt van de Fietsersbond aangaande (noodzakelijke maatregelen voor de verhoging van) de fietsveiligheid. De memo is daar een goede aanzet toe als ook de uitnodiging aan een aantal afdelingen om er op te reflecteren.

Dat ons inziens hier en daar wat aan de tekst/standpunten geschaafd en zelfs verbouwd moet worden, hoort bij een dergelijke procedure en doet geen afbreuk aan de inzet van de opstellers. Bij dezen alvast onze dank ervoor⁹).

De grote lijnen

Dat de bouwstenen slechts over snelheidsverschillen zouden moeten gaan is een onnodige en zelfs ongewenst beperking. Wij moeten ons buigen over " (aantasting)

⁸ Het motormanagement wordt via OBD-poort van de auto uitgelezen, met een OBD-scanner of diagnoseapparatuur.

⁹ Dat is voor ons overigens niet vanzelfsprekend, gezien onze ervaringen in het verleden, met name rond de landelijke discussie over de positie van de speed pedelec in onze club.

van de veiligheid van fietsers (al dan niet op het fietspad)". En die veiligheid wordt door heel wat ontwikkelingen bedreigd.

Daar vallen ook zaken onder die door onze eigen doelgroep wordt opgeroepen (bv. niet alleen fatbikes maar ook de lastenfietsen), mede als gevolg van het succes van het fietsbeleid gedurende de voorbije decennia. Hierbij de opmerking, dat het ons wijs lijkt daar ook blijk van te geven. Uiteraard bepleit de Fietsersbond de zaak van de fietser, maar we moeten niet blind zijn voor "ons eigen falen" en daar consequenties aan verbinden (zie later bij kenteken). Zelfs de ANWB pleit tegenwoordig voor rekeningrijden ¹⁰).

Wij vragen ons af of het zinvol is om expliciet een onderscheid te maken in ebikes en fatbikes. Zoals bekend is dat onderscheid juridisch niet haalbaar. Bovendien is de verschijningsvorm van een fiets niet zozeer relevant voor de (on)veiligheid van fietsers, maar vooral snelheid (langdurig op 25kmh rijden), acceleratievermogen (snel 25kmh bereiken), wendbaarheid (een racefiets meer dan een 2-zits cargofiets) en gewicht van de "medefietserE" (klassieke fiets 17kg, cargo 35kg) alsmede de wijze waarop die door de "medefietser" wordt gehanteerd. Een fatbike, cargo-bike of skinnybike is gewoon een elektrisch ondersteunde (of aangedreven; maar dan is die illegaal) tweewieler. In de memo lijkt de gedachte door te sijpelen om de "gewone" ebike buiten schot van de veiligheidsdiscussie te houden; wellicht onbedoeld, in elk geval onterecht.

Op de achtergrond speelt hier overigens ook de vraag of we het moeten hebben over de gebruikers van het fietspad of over de fietsen/leden van de fietsfamilie (wat ook niet voor iedereen eenduidig is ¹¹). De Leidse afdeling heeft in onderhavige discussie in elk geval het tweede op het oog en in het bijzonder klassieke fietsen en ebikes. De berijders ervan moet overal - al dan niet rijdend over fietsvoorzieningen - veilig kunnen zijn.

Verder nog een kanttekening bij "... dat fietsen gestimuleerd moet blijven worden. Want het is gezond, maakt gelukkig en maakt van dorpen en steden fijnere plekken" en bij het gebruik van het woord "fietsgeluk". Wij zouden het doel van deze memo wat strakker in de verf gezet willen zien; misschien helpt de tekst van onze afdeling (zie onderstaand kader).

Wat wil de Afdeling Regio Leiden?

Ons doel is om het fietsen zo veilig mogelijk te maken en liefst ook zo comfortabel mogelijk. De achterliggende visie (of missie) is, dat fietsen goed is voor (vooral de gezondheid van) mensen, goed is voor het milieu (i.t.t. het autoverkeer) en het welzijn (geluksgevoel) van de bevolking bevordert.

Twee aandachtsvelden staan bij ons dus voorop: fietsveiligheid en fietsgemak.

Fietsveiligheid: De situatie waarbij een persoon geen of weinig kans maakt letsel op te lopen door te fietsen, dan wel die perceptie heeft.

Er zijn goede redenen om gevoelde fiets(on)veiligheid hieronder te vatten. Zowel feitelijke als gevoelde fietsonveiligheid kan tot mijdingsgedrag leiden.

Fietsgemak: Het zonder noemenswaardige infrastructurele belemmeringen op fysiek en psychisch aangename wijze - en liefst zo rechtstreeks mogelijk - met de fiets op pad te zijn. Het bevorderen van het fietscomfort dringt het autoverkeer terug.

¹⁰ Sorry voor Utrecht, maar het mogelijk extern ventileren van de gedachte dat het onbegrijpelijk is dat er zoveel ruimte voor de auto is, toont weinig begrip voor de glasheldere voordelen van de auto. Zo een opstelling is wereldvreemd en maakt van ons geen serieuze gesprekspartner.

¹¹ Sinds enige tijd ook inclusief de trapbrommer (speed pedelec); helaas volgens ons.

Vervolgens een aantal punten in detail

Data

"Fietsen is omgerekend naar de afgelegde afstand per kilometer niet structureel gevaarlijker geworden. " Tja, misschien wel gemiddeld, maar niet in de grote steden. Anders is ook moeilijk te begrijpen, waarom ouders hun jonge kinderen niet naar school willen laten fietsen. Bovendien is de stelling verdedigbaar dat het aantal bijna-aanrijdingen, onbedoelde uitwijkmanoeuvres, schrikreacties door de drukte op fietspaden toeneemt. Wat allemaal het fietsgemak niet bepaald leuker maakt. Wij sluiten ons dus volmondig bij de Utrechtse oproep aan om nog meer data-gebaseerd te werken.

Diversiteit

Er komen "al dan niet illegale voertuigen zoals steps, fatbikes en opgevoerde " (ebikes?) op fietspaden. En laten we ook niet de lastenfietsen vergeten. Deze voertuigen zijn zowel een uiterst nuttige uitbreiding van de fietspopulatie – minder autokilometers etc. – als een crime op het fietspad. Het acceleratievermogen is indrukwekkend/intimiderend, het gewicht angstaanjagend en de wendbaarheid beperkt. Dat pleit allereerste voor een verbreding van de fietsvoorzieningen (fietspad en -strook), maar ook voor het inherent veiliger maken van het ontwerp. Hierbij denken wij dan aan het beperken van het acceleratievermogen (dus aan het motorvermogen in relatie tot het gewicht).

Er moet in elk geval regelgeving worden ontwikkeld om lastenfietsen bestemd voor zowel personen (kinderen) als goederen (Cool blue) in goede – d.w.z. voor anderen: veilige - banen te leiden.

Kleinigheid: fietspaden moeten niet zozeer beschikbaar blijven voor de "kwetsbaardere fietser" maar voor alle fietsers (en dat met de optie snelle en zware fietser naar de 30km-rijbaan te verleiden).

Fatbike/ebike

Dat laatste geldt natuurlijk ook voor de fatbike en elke andere verschijningsvorm van een elektrisch ondersteunde fiets (ebike).

Wat specifiek de fatbike betreft, vragen wij ons af of de vormgeving van vele typen wel zo geschikt is voor het vervoeren van een rijder? De afstand tussen stuur en lichaam wordt dan namelijk kleiner en daarmee de manoeuvreerbaarheid. Dat laatste kan tot onverwachtse rijbewegingen leiden welke voor anderen op z'n minst hinderlijk, zo niet gevaarlijk is.

En inderdaad, zeker een minimumleeftijd van minimaal 12 jaar, liefst 16 jaar. De (Utrechtse) denkrichting van een ontheffing van de 16-jaargrens in nog nader te definiëren omstandigheden (afstand naar school) spreekt ons zeer aan. Uiteraard leidt dat tot arbitraire grenzen en rechtszaken, maar deze maatregel zal in de meeste gevallen ten voordele van de kinderen zijn.

Kentekenplicht voor ebikes

Het is slecht invoelbaar waarom de Fietsersbond daar op tegen zou kunnen zijn, gezien de vele voordelen. Het zou naadloos aansluiten bij bovenstaand ontheffingsbeleid, omdat een kentekenplicht de mogelijkheid biedt om door middel van verschil in kentekenkleur de ontheffing voor iedereen (dus ook voor handhavers)

zichtbaar te maken ¹²). Het helpt bij de handhaving van verkeersgedrag (snelheid, roekeloosheid en bij leeftijdsgebonden helmplicht), bij typegoedkeuring (rijden met alleen goedgekeurde types), en maakt het achterhalen net wat gemakkelijker (zie ook auto in kader). En laten we dat niet vergeten, zo'n kenteken werkt in zekere mate preventief op het fietsgedrag (vooral ook op fietsbezorgers, door versterkte herkenbaarheid).

Waarom zijn kentekens voor auto's ingevoerd? Het snelle AI-antwoord is: om voertuigen te kunnen identificeren en traceren, wat nodig was voor een betere verkeersveiligheid en handhaving naarmate auto's zich sneller ontwikkelden. Dit maakt het mogelijk om de eigenaar van een voertuig te achterhalen, de historie ervan te controleren en te verifiëren of een auto verzekerd is.

Hoe een eenmalige financiële (uiteraard slechts kostendekkende) bijdrage als een niet-proportionele maatregel gekwalificeerd kan worden ontgaat ons. Zal dat veel méér zijn dan €50, en nogmaals kostendekkend? Uitvoeringsperikelen bij de RDW (?) Amsterdam geeft de enige juiste reactie.

En de angst dat daarmee de weg vrijmaakt wordt voor een algemene fietsbelasting, vinden wij – met alle respect – nogal onserieus¹³).

Dat een kentekenplicht voor (alle) ebikes tot minder fietsen zal leiden achten wij volstrekt onwaarschijnlijk. Al was het maar omdat er een geweldig alternatief bestaat: de (klassieke) fiets.

Een kenteken past ook bij het idee voor een WA-verzekering voor ebikes (zie nogmaals kader).

Verder valt te overwegen kentekenplaten zowel aan de voor- als aan de achterzijde te plaatsen; dat bevordert immers de anticipatiemogelijkheden van andere weg/fietspad-gebruikers.

De Fietsersbond moet aanvaarden dat er ook maatregelen nodig zijn die schuren met een deel van de fietserspopulatie. Het zou de populatie als geheel zelfs ten goede kunnen komen, namelijk door meer veiligheid voor alle fietsers en door een toename van de maatschappelijke acceptatie van die "rotfietsers" (een reputatie waar wij in de Leidse regio de laatste tijd regelmatig tegen aan lopen).

Helmplicht

Voor het standpunt van de afdeling, verwijzen we gaarne naar een eerdere notitie van ons (zie desgewenst bijlage): Evenals de memo, zijn wij voorstaander van een helmplicht tot 16 jaar.

En overigens zijn ook wij tegen een algehele helmplicht.

Bromfietspad en scooters

Tenslotte een opmerking over de geluidloze scooters. Het is uiteraard toe te juichen dat het aandeel van de verbrandingsmotor ook in dit segment van de vervoersmarkt daalt. Maar een niet onaanzienlijke nadeel van dit soort scooters is de geluidloosheid gecombineerd met het gewicht. Daar maken wij ons grote zorgen over. Het gewicht dat geluidloos inhaalt (zelfs binnen de snelheidslimiet) of anderszins onhoorbaar op het pad van fietsers komt, bevordert niet bepaald het fietsgemak (en is dus geen uitnodiging om op de fiets te stappen).

Aan elektrische Ferrari's wordt tegenwoordig geluid toegevoegd ...

¹² Dat maakt ook er creatieve idee van een verbod op apps waarmee snel gecommuniceerd wordt over controles overbodig, dat overigens sowieso niet uitvoerbaar is.

¹³ Dan kan de Fietsersbond ook een helmplicht tot 16 jaar gedogen, dat zou immers de weg vrij maken voor ...

Wij hopen dat deze bijdrage het fundament voor de gezamenlijke standpuntbepaling versterkt,
Met vriendelijk groet



November 2025, Mike Meeles

Leiden: Bijlage 3 – Bijdrage van september 2025:

Beste medestrijders voor een betere fietswereld

Betreft: De leeftijdsgebonden helmplicht

Het voordeel van een laatkomer is dat die gebruik kan maken van de eerder gepresenteerde kennis en (soms wonderlijke) standpunten. De Afdeling Regio Leiden, komt daarmee echter ook onder een scherper vergrootglas te liggen, maar we ontlopen onze verantwoordelijkheid niet.

Wanneer het standpunt van de Fietzersbond, zoals verwoord op de website (zie bijlage), naast het persbericht van het bestuur van onze club (zie bijlage) gelegd wordt, zie je toch wat verschil. Wij in Leiden kunnen ons beter vinden in de websitetekst dan in het persbericht. Dat komt omdat de tekst leest als “een algemene helmplicht” die door de Fietzersbond niet gewenst is en dat zeker niet op dit moment. Er wordt immers voor meer onderzoek naar “de effectiviteit van helmen” gepleit. Verstandig.

Dat het bestuur niet (zomaar) van een door de vereniging vastgesteld standpunt wil afwijken valt te prijzen. Maar de nuance in het (website)standpunt is in het persbericht nogal ondergesneeuwd. Dat de Fietzersbond samen met Rai en Bovag tot eenzelfde oordeel komen is toch al vreemd, omdat de Fietzersbond niet voor helmen zegt te zijn, aangezien dat tot uitwijkgedrag naar de auto zou kunnen leiden. Maar – en helaas voor Rai en Bovag – dat is volgens ons zeer onwaarschijnlijk; de niet-gemotoriseerde fiets of het ov ligt meer voor de hand. Overigens is de winstmarge op een e-bike - van welke variant dan ook - hoger dan die van een klassieke fiets, geen wonder dus dat de Rai dat vervoermiddel geen haarbreed in de weg wil leggen. Al om die reden voelt de Fietzersbond in het rijtje met Bovag en Rai niet lekker.

Er was “voor ons” dus (beleids)ruimte geweest om meer open te staan voor het initiatief van de minister.

Wat vindt de Afdeling Regio Leiden van de leeftijdsgebonden helmplicht?

Hoewel een enkeling vóór een algehele helmplicht voor berijders van gemotoriseerde fietsen voelt, kunnen wij ons allen goed vinden in een gedeeltelijke helmplicht (d.w.z. voor jongeren). Bepiegelingen hierbij zijn:

- Een helm beschermt in hoge mate het hoofd bij ongelukken (zeggen vooral neurologen).
- Met als nadeel dat bescherming roekeloos rijgedrag kan oproepen met meer kans op botbreuken (waarschuwen intensivisten en SEH-artsen).

- 18 jaar is misschien wat aan de hoge kant; 16 jaar sluit beter aan bij het ontwikkelingspad van adolescenten (de meeste ongelukken met vuurwerk komen bij jongeren voor tussen de 12 en 16 jaar). Daar komt bij dat de 17-jarige binnenkort misschien stemrecht krijgt, maar fiets-technisch niet voor vol(wassen) worden aangezien.
Overigens rijst de vraag of het verstandig is kinderen onder de 12 jaar op een e-bike te hebben (met of zonder helm).
- De verplichting om een fietshelm te dragen vermindert bij jongeren (m. n. die boven de 12 jaar) naar verwachting sterk de aantrekkelijkheid om op e-bikes te zitten (vooral op de fatbike-variant). Trefwoord: haar.
- Het is inmiddels wel zonneklaar dat er geen juridisch houdbaar onderscheid tussen e-bike en fatbike gemaakt kan worden; dat verkondigde SWOV overigens al enige tijd geleden. Voor het verhogen van de fietsveiligheid is dat onderscheid bovendien niet relevant.
- Die onaantrekkelijkheid kan in elk geval niet leiden tot een overstap naar de auto (rijbewijsleeftijd), maar eerder tot overstap naar een klassieke fiets (met alle positieve gevolgen van dien), het ov of – in de toekomst – elektrische steps (overigens ook niet fijn).
- De helmplicht maakt het berijden van een fiets iets duurder (tussen €30 en €100), maar er is een goedkoper, veiliger en gezonder alternatief (ruim) voorhanden, de fiets.
- Het grote voordeel van de geringere aantrekkelijkheid bij de beoogde doelgroep is, dat ook alle overige gebruikers van het fietspad er baat bij hebben; het aantal jonge ebikers zal naar verwachting immers dalen. Minder kids (die impulsief handelen en stoer doen) op snelle e-bikes (m.n. fatbikes) zal leiden tot minder ongelukken; bij hen en bij anderen.
- De vermoedelijk blijvende beperkte politiecapaciteit – helaas – kan handhaving van een dergelijke maatregel in de weg zitten. Daarmee is die maatregel overigens niet ineffectief, want het merendeel van bedoelde e-bikers zal de verplichte helm natuurlijk wél dragen.
- In dat verband pleiten wij ook voor een kentekenplicht voor (alle) e-bikes. Dat vergroot niet alleen – enigszins – de pakkans van ongehelmden, maar vergemakkelijkt ook de handhaving van andere wettelijke bepalingen (bv. gashendel, opgevoerde snelheid, snelheidsovertredingen etc.) Het helpt bovendien een aangereden burger bij het traceren van de veroorzaker. Kentekenplaten zullen een preventieve werking hebben op goed weggedrag. Overigens heeft dit idee/voorstel opvallend veel “groene plakkertjes” (instemming) gekregen bij de eerste ledenpeiling (in Utrecht).
- Ledenverlies zal de Fietzersbond door de leeftijdsgebonden helmplicht niet ervaren, en uit rancune later geen lid ervan willen worden is uiterst onwaarschijnlijk.
- De goeden hebben onder de kwaden (hier eigenlijk onbezonnenen) te lijden; dat is vaak zo, maar men krijgt er wel een veiliger fietspad voor terug.

Natuurlijk zal een leeftijdsgebonden helmplicht geen doorslaggevend effect hebben op de fietsveiligheid; evenmin als het tegengaan van het opvoeren van fatbikes (en gewone e-bikes), of het bestrijden van illegale import. Maar alle drie helpen wel. Tegelijkertijd blijft het letselrisico als gevolg van het groeiende vermogen van e-bikes en het toenemende gewicht van vooral de krachtigere varianten, laat staan als dat gecombineerd wordt zoals bij lastenfietsen (waaronder bakfietsen). Daar maken wij ons dan ook erg veel zorgen om.

Wat specifiek de fatbike betreft, vragen wij ons af of de vormgeving van vele typen wel zo geschikt is voor het vervoeren van een rijder? De afstand tussen stuur en lichaam wordt dan namelijk kleiner en daarmee de manoeuvreerbaarheid. Dat laatste kan tot onverwachtse rijbewegingen leiden welke voor anderen op z'n minst hinderlijk, zo niet gevaarlijk is. De helmplicht brengt hier naar verwachting verlichting in (minder fatbikers).

Kortom, een leeftijdsgebonden helmplicht (tot zeg 16 jaar) voor gemotoriseerde fietsen zorgt voor minder letselschade bij de berijder ervan, en - door (naar verwachting) minder adolescenten op e-bikes - meer veiligheid op het fietspad voor iedereen. Daarbij zou een kentekenplicht voor alle e-bikes de pakkans bij overtredingen (ook om andere redenen dan de helm) vergroten. Wij zijn er dus vóór. En verder: zijn e-bikes wel zo verstandig voor kinderen onder 12 jaar?

Wij verbazen ons overigens over de nonchalance waarmee ouders hun jonge kinderen een fatbike toestaan. Wat meer sociaalpsychologisch onderzoek zou in dezen welkom zijn.

Ten slotte wil de afdeling Regio Leiden benadrukken, dat een partiële helmplicht slechts één – en stellig niet de belangrijkste – maatregel is om het fietsen veiliger en comfortabeler te maken. Bredere fietspaden en -stroken, lagere autosnelheden, betere doorstroming fietsverkeer, geringere snelheidsverschillen op het fietspad, minder krachtige motoren en een minimumleeftijd voor e-bikes e.d. bevorderen dat ook, zo niet beter. Maar alles helpt!

De e-bike is een geweldige uitvinding, net als de auto, maar beiden moeten wel getemd. Bovendien is er niet iedereen geschikt voor.

Overigens dank aan de afdeling Amsterdam die onderhavig punt aangezwengeld heeft.

Mvg Mike Meeles
namens



Leiden: Bijlage 4 - Aandachtsvelden fietsveiligheid en fietscomfort

Voor zover wij weten bestaat er geen gangbare terminologie met betrekking tot de twee aandachtgebieden. Onze (werk)definitie is als volgt.

Fietsveiligheid: De situatie waarbij een persoon geen of weinig kans maakt letsel op te lopen door te fietsen, dan wel die perceptie heeft.

Of hierbij ook gevoelde (on)veiligheid moet worden meegenomen is geen uitgemaakte zaak. Zo zou het ook onder fietscomfort gevat kunnen worden. Dat doet het CROW in ieder geval niet¹⁴). Daar kunnen wij ons goed in vinden, omdat een "sociaal onveilig" fietspad bijna per definitie appelleert aan gevoelde onveiligheid evenals een onduidelijke verkeerssituatie zoals "shared space".

Merk op, dat een gevoelde onveiligheid kan leiden tot veranderend fietsgedrag, dat wil zeggen tot grotere onzekerheid en grotere kans op eenzijdige ongelukken. Die zullen misschien niet vaak ernstig zijn - onzekerheid remt de snelheid - waardoor het zicht erop verre van volledig zal zijn (onderregistratie).

Zowel feitelijke als gevoelde fietsonveiligheid kan tot mijdingsgedrag leiden, zoals dat bijvoorbeeld al enige jaren het geval is bij jonge (schoolgaande) kinderen en het autoverkeer intensiveren.

Fietscomfort (/gemak): Het zonder noemenswaardige infrastructurele belemmeringen op fysiek en psychisch aangename wijze - en liefst zo rechtlijnig mogelijk - met de fiets op pad te zijn.

Het bevorderen van het fietscomfort, door het met name aantrekkelijker maken van fietstrajecten (bij voorbeeld doorfietsroutes), dringt het autoverkeer terug.

Zonder aanspraak op volledigheid, is hier een aantal aspecten opgesomd die invulling geven aan de twee aandachtsvelden.

<i>Fietsonveiligheid</i>	<i>Fietscomfort(/gemak)</i>
<i>Negatieve Aspecten (Oorzaken)</i>	<i>Positieve Aspecten</i>
<i>Gevaarlijke kruisingen</i>	<i>Glad wegdek</i>
<i>Veel (fiets)verkeer</i>	<i>Weinig kruisingen</i>
<i>Weinig ruimte</i>	<i>Lange/onoverzichtelijke tunnels</i>
<i>Grote snelheidsverschillen (zowel t.o.v. auto's als medefietsers)</i>	<i>Vlakke hellingen</i>
<i>Grote massaverschillen (auto's, lastenfietsen)</i>	<i>Overzichtelijk/duidelijk kruisingen</i>
<i>Gedrag medegebruikers rijloper (automobilisten, fatbikers, slingerende ouderen en kinderen),</i>	<i>Interessante omgeving</i>
	<i>Wachttijden bij verkeerslichten</i>
	<i>Fietspaarkeerplaatsen</i>
	<i>Bewegwijzering</i>
	<i>Gevolgen</i>

¹⁴ CROW onderscheidt drie hoofdproblemen:

Fietsinfrastructuur: ontbreken van fietspaden, gevaarlijke kruisingen, slecht onderhouden fietspaden etc.

Gedrag van fietsers: negeren van verkeersregels, gebrekkige fietsvaardigheden, ontbreken van werkende fietsverlichting etc.

Onveilig gevoel bij fietsers: ouders en kinderen die aangeven bepaalde routes of locaties binnen de gemeente als gevaarlijk te ervaren

https://www.publicspaceinfo.nl/media/uploads/files/FIETSBERAA_2013_0001.pdf ; 2013

<p><i>Gevaarlijke of ongebruikelijke infrastructuur (denk aan Zoeterwoudseweg of Gangetje)</i></p> <p><i>Technisch ondeugdelijke fietsen (matige remmen, gebrekkige verlichting, fatbike-configuratie)</i></p> <p><i>Ongeschikte fietsen (hard optrekkende e-bikes voor ouderen en kinderen)</i></p> <p><i>Gevolgen</i></p> <p><i>Eenzijdige ongelukken (vallen)</i></p> <p><i>Tweezijdige ongelukken (aanrijdingen)</i></p> <p><i>Mijdingsgedrag fietsen</i></p>	<p><i>Minder autokilometers</i></p> <p><i>Meer welzijn (gezondheid en levensplezier)</i></p>
---	--

Saar Muller over veiligheid van helmen

Dr Saar Muller 20220428

Basis van de biofysica:

Helmen beschermen (op hoofdlijnen) tegen 2 (met subvarianten 4) gevaren:

1. het risico van schedelbreuk
 - a. door vlakke impact (tegen het wegdek)
 - b. door puntige impact (tegen een stoeprand of paaltje)
2. het risico door op een hersenschudding
 - a. door kracht gericht op het zwaartepunt
 - b. door draaikrachten

Voor fietsers (en in de sport) zijn helmen ontworpen om het risico op een schedelbreuk te voorkomen. Net als nu in sporten als football (en boksen voetbal blijkt), is het risico op schade door hersenschuddingen lang onderschat.

In de sport begint het bewustzijn te komen dat het focus op de schedelbreuk niet terecht was bij het ontwerp van helmen. Een uitstekend artikel dat de onderliggende fysica zonder formules beschrijft is: <https://www.americanscientist.org/article/why-is-it-so-hard-to-stop-sports-concussions>. Dit gaat over sporthelmen, maar is net zo goed van toepassing op fietshelmen.

De verschillende gevaren stellen heel verschillende eisen aan de helm.

Schedelbreuken

Om het risico op schedelbreuken te voorkomen is een (goed ontworpen) harde helm voldoende. Deze is vergelijkbaar met een sterkere variant van de bescherming die de schedel biedt.

Voor het voorkomen van een schedelbreuk bij een vlakke impact (1a) is bij lage snelheid geen helm nodig: dat vangt de schedel wel op.

Bij hoge snelheden (pakweg >25 km.hr) kan een sterke harde helm bescherming bieden.

Zo'n helm kan (maar dat hoeft niet, het hangt van materiaal en ontwerp af) ook de schade door een puntige impact (stoeprand of paaltje) bij lage snelheid verlagen.

Dit type helmen kan echter een nadeel hebben: het hoofd wordt wat groter, waardoor grotere draaikrachten kunnen optreden wat het risico op nekletsel kan vergroten, en bovendien het risico op hersenschuddingen: zie het volgende punt.

Hersenschuddingen

De harde helmen doen weinig of niets tegen hersenschuddingen, sterker nog, ze kunnen het risico hierop verhogen als de draaikrachten toenemen.

Voor het voorkomen van hersenschuddingen door op het zwaartepunt gerichte krachten (2a) is demping nodig. Een harde helm geeft de impact volledig door aan de schedel en biedt daardoor geen bescherming tegen hersenschuddingen. Motorhelmen en bromfietshelmen hebben een dempende laag ingebouwd (waardoor ze meteen veel groter zijn).

Rapporten TNO 2021

Vorig jaar (2021) is in het kader van de helmplicht voor scooters door TNO een tweetal rapporten geschreven over de mate van veiligheid die drie verschillende helmtyper bieden:

- volledig beschermende bromfietshelmen
- minimaal beschermende bromfietshelmen
- een speciale speedpedelec-helm (de SEPAC helm). Dit is een wat zwaardere variant van de gewone fietshelm.

Deze rapporten zijn op scooters gericht, maar voor dat doel eigenlijk minder bruikbaar omdat ervoor gekozen is uit te gaan van de legale snelheid van scooters (en niet van de feitelijke snelheden die aanzienlijk hoger zijn). De rapporten zouden heel bruikbaar kunnen maken voor het beoordelen van de helmen voor gebruik op e-bikes en ander LEV's die wel ongeveer het gebruikte snelheidsprofiel hebben, ware het niet dat er een methodologisch probleem in de rapporten zit.

Ik gebruik hieronder alleen het eerste rapport

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/05/10/bijlage-2-tno-rapport-evaluatiestudie-speed-pedelec-helm-en-bromfietshelm-voor-snorfietser>) Het tweede rapport is slechts een uitbreiding maar leidt niet tot wezenlijk andere conclusies.

Het rapport concludeert dat de SEPAC helm niet noemenswaardig slechter beschermd dan de bromfietshelm (de minimaal beschermende). Zo te zien rammelt het rapport echter methodologisch. De gebruikte methodiek om de helmen te meten werkt met lege hoofden (zie de foto hieronder van pagina 20). Dat betekent dat het gedrag van de hersenen binnen de schedel niet meegenomen kan zijn. Daarmee is het onwaarschijnlijk dat het rapport een correcte inschatting maakt van het risico op hersenschuddingen, al wekt het rapport wel die indruk.

Omdat het rapport wel de draaikrachten simuleert, komt voor de grotere helmen die meer demping bieden een groter risico op hersenschuddingen tevoorschijn omdat het gunstige effect van de demping niet of onvoldoende in het simulatiemodel wordt meegenomen. Voor de inschatting van de risico's op schedelbreuk en de relatieve draaikrachten zijn de simulaties (met voorzichtigheid) wel bruikbaar.

Hoofd-vorm in speed-pedelec helm



Afweging risico's -> standpunt

Met de benadering van risicomanagement (zoals b.v. in de zorg gebruikt) kan het risico op letsel van de verschillende helmen bij verschillende situaties geschat worden. Het Risico is een combinatie van kans en gevolg en wordt geclassificeerd als Verwaarloosbaar, Laag, Middel of Hoog

De volgende aannames zijn gedaan:

- De kans op val met het hoofd op het wegdek is veel groter dan die van een val op een stoeprand of paaltje.
- Een val zonder helm veroorzaakt bij grote snelheid veel ernstiger letsel dan bij lage snelheid en bovendien is bij hoge snelheid het risico op een val groter.
- Een helm biedt een grote bescherming tegen een schedelbreuk.
- Een helm met demping biedt veel meer bescherming tegen een hersenschudding dan een helm zonder demping of een situatie zonder helm.
- Let wel: dit zijn natuurlijk grove aannames, veel data ontbreken gewoon. Ik heb wel gebruik gemaakt van de simulaties in het TNO rapport, voor zover mogelijk.

We krijgen dan de volgende tabel:

Risico	Snelheid	Risico op schedelbreuk (wegdek)	Risico op schedelbreuk (rand, paaltje)	Risico op hersenschudding door impact	Risico op letsel door draaikrachten	Totaal risico
Geen helm	Laag	L	V	L	V	L
	Hoog	H	L	H	L	H
Helm zonder demping (fietshelm, SEPAC)	Laag	V	V	L	L	L
	Hoog	V	L	H	M	M

Helm met demping (bromfietshelm)	Laag	V	V	V	L	V
	Hoog	V	V	L	H	M

De tabel laat zien dat bij lage snelheid een helm niet of nauwelijks meerwaarde biedt, maar bij hoge snelheid wel.

In de tabel zijn gedragsaspecten echter niet meegenomen:

- het individuele gedrag van de fietser: als deze zich beschermd voelt wordt het gedrag riskanter (W.A.Wagenaar) en neemt ook het risico op zwaarder en ander letsel toe.

- het risico op obesitas en andere kwalen omdat de fietser minder gaat bewegen.

In de volgende tabel zijn deze aspecten wel meegenomen:

Risico	Snelheid	Risico op schedelbreuk (wegdek)	Risico op schedelbreuk (rand, paaltje)	Risico op hersenschudding door impact	Risico op letsel door draai-krachten	Risico door minder bewegen	Totaal risico
Geen helm	Laag	L	V	L	V	V	L
	Hoog	H	L	H	L	V	H
Helm zonder demping (fietshelm, SEPAC)	Laag	V	V	L	L	H	M
	Hoog	L	L	H	M	L	M/H
Helm met demping (bromfietshelm)	Laag	L	V	L	L	H	M
	Hoog	L	V	L	H	H	M/H

Deze tabel onderbouwt nog sterker dat voor fietsers die niet met hoge snelheid rijden beter geen helm op kunnen zetten: het totaal risico neemt toe door een helm en met name door een grote bromfietshelm doordat er niet minder gefietst wordt. Maar voor fietsers met hoge snelheid is toch niet zo duidelijk: hier biedt een fietshelm of SEPAC helm vermoedelijk toch wel een gezondheidsvoordeel.

De fysica maakt dat er een groot verschil is tussen fietsers met lage en fietsers met hoge snelheid. Het vervoermiddel maakt daarvoor niet uit. Wellicht gedragen E-bikes zich wat riskanter, maar dit verandert niets aan de conclusies omdat dit zowel het risico bij lage als bij hoge snelheid verandert, en dat zonder en met helm.

De huidige politieke discussie om helmgebruik te koppelen aan het vervoermiddel heeft geen basis in de biofysica.

Een lastig historisch gegeven is de grote weerstand van de vele medewerkers van het Fietsersbond kantoor die enthousiaste racefietsers waren (en zijn) en bijna allergisch zijn voor het woord helm.

Voor de volledigheid de link naar het tweede TNO rapport (Het is een uitbreiding van het eerste, maar geeft niet de details van de methode. De conclusies zijn ook niet wezenlijk anders):

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/21/bijlage-2-tno-aanvullende-evaluatiestudie-speed-pedelec-helm-en-bromfietshelm-voor-2021>