



De Speed-pedelec in Nederland

BELEIDSNOTA VAN DE KOPGROEP

Versie 2.5 | 02-11-2018

SPEED-PEDELEC



Inhoud

1	INLEIDING.....	2
2	Beleidsnota van de Kopgroep	3
2.1	De Kopgroep	3
2.2	Doelstellingen van de Kopgroep	4
3	Het Belang van de Speed-pedelec	5
3.1	Rol van de Fiets	5
3.2	De opkomst van de e-bike	5
3.3	De ambitie Speed-pedelec.....	5
3.4	Waarom kopen mensen een speed-pedelec?	6
3.5	Voordelen voor de samenleving	7
4	Het profiel van de Speed-pedelec rijder.....	8
5	De speed-pedelec in de Verkeerswet.....	9
5.1	Regels per 1 juli 2017	9
5.2	Problematiek van huidige wetgeving	10
5.3	Onderzoek.....	10
5.4	Andere problemen	11
5.5	Artikel 5.....	12
6	Oplossingsrichtingen	13
6.1	Keuzevrijheid.....	13
6.2	De Gelderlandmaatregel	14
7	Conclusie & aanbevelingen.....	15

1 INLEIDING

De speed-pedelec is naast de e-bike een recente en belangrijke innovatie in fietsmobiliteit met de potentie het fileprobleem aan te pakken. Met de komst van de speed-pedelec is er een duurzaam vervoersmiddel dat structureel gebruikt wordt om woon-werk afstanden van 15-40 km te overbruggen en zelfs veel langere afstanden bij recreatief gebruik.

De snelle opkomst van de speed-pedelec loopt niet in de pas met een goede ondersteunende wetgeving en infrastructuur waardoor de ontwikkeling afgeremd wordt en gebruikers dagelijks onnodig blootgesteld worden aan grote risico's.

Deze nota schept helderheid in de problematiek en biedt alternatieven voor een betere inpassing van de speed-pedelec in het Nederlandse mobiliteitslandschap. De Kopgroep heeft zich bij het opstellen van deze nota laten leiden door de ruime ervaring van haar 900 Nederlandse leden.



2 BELEIDSNOTA VAN DE KOPGROEP

Sinds maart 2016 bestaat de Facebookgroep “Speed-pedelec Groep der Lage Landen”. Deze ‘special interest’ groep bestaat uit rijders van speed-pedelecs en/of mensen die geïnteresseerd zijn in dit type fiets vanwege de overweging deze aan te schaffen. De groep is in korte tijd gegroeid naar meer dan 2000 leden, waarvan de helft afkomstig is uit Nederland en de andere helft uit België (Vlaanderen) en een enkel ander land. De Facebookgroep wordt beheerd door Hans Stumpel en Martin de Vries.

2.1 DE KOPGROEP

Uit deze Facebookgroep is de zogenaamde Kopgroep voortgekomen die zich bezighoudt met de politieke belangenbehartiging van de Nederlandse speed-pedelec rijder. Deze Kopgroep bestaat uit de volgende leden:

- Raymond Comvalius
- Jesse van Elsberg
- Joshua Jacobs
- Regnier de Jong Schouwenburg
- Jules Meijerink
- Hans Stumpel
- Martin de Vries (voorzitter)
- Loes Zwaard

De Kopgroep verantwoord haar beleid bij de leden van de Facebookgroep. Dit gebeurt door het delen van vergaderverslagen, en door het peilen en delen van meningen over het beleid. Soms wordt een formele enquête ingezet om de meningen van de leden te onderzoeken.



2.2 DOELSTELLINGEN VAN DE KOPGROEP

Deze beleidsnota komt voort uit de doelstellingen die de Kopgroep zich heeft gesteld:

- A. Om de belangen van speed-pedelec rijders in Nederland te vertegenwoordigen in het streven naar een veilig en aantrekkelijk gebruik van de speed-pedelec als duurzaam vervoersmiddel.
- B. Om het gebruik van de speed-pedelec te bevorderen als belangrijk alternatief voor de auto en het openbaar vervoer op middellange afstanden van ca. 15 – 40 km en daarmee een belangrijke bijdrage te leveren aan de vermindering van de milieubelasting door mobiliteit.
- C. Om de veilige inpassing van de speed-pedelec in de verkeerswetgeving te bevorderen met inachtneming van de belangen en veiligheid van andere weggebruikers en daardoor het rijden op de speed-pedelec aangenaam, gezond en veilig te maken.
- D. Het bijdragen aan de verbetering en uitbreiding van lokale of regionale (fiets-) infrastructuur om de diversificatie van de fiets in gebruik, snelheid en vorm (omvang) veel beter te faciliteren.
- E. Het geven van voorlichting aan het publiek, de overheid, belangengroepen, wegbeheerders, de pers en aan de speed-pedelec rijder over het gebruik van dit type fiets, alsmede de daaraan verbonden problematiek van de wetgeving.
- F. Het deelnemen aan werkgroepen, consultaties, en onderzoeks- en adviesgroepen om kennis in te brengen op basis van ervaring en het feitelijke gebruik.



3 HET BELANG VAN DE SPEED-PEDELEC

Nederland worstelt met zijn steeds sterker toenemende (auto-)mobiliteit. Deze niet aflatende groei, wordt weliswaar af en toe onderbroken door periodes van economische recessie, maar neemt daarna weer onverbiddelijk toe.

Mobiliteit van gemotoriseerd verkeer vormt een belangrijke factor in de productie van CO₂. Ondanks dat er schonere motoren op de markt worden gebracht, blijkt het zeer lastig de uitstoot van schadelijke stoffen en vooral ook CO₂ in voldoende mate terug te dringen.

Het voortdurend aanpassen van de weginfrastructuur aan de voortdurende groei van de automobility kost vele miljarden.

3.1 ROL VAN DE FIETS

Ondanks de dominante rol van de auto, is de fiets als belangrijk alternatief al jaren aan een sterke opmars bezig. In de steden en gemeenten is de gemiddelde reistijd van de fiets al lager dan van de auto.

De fiets als alternatief voor het woon-werk verkeer op afstanden tot 15 km wordt steeds beter gefaciliteerd, o.a. door het verbeteren van de infrastructuur en de aanleg van b.v. snelfietspaden.

Echter, voor velen is 15 km een flinke afstand om 5 dagen per week structureel per fiets af te leggen. In ieder geval is de drempel daarvoor voor velen te hoog.

3.2 DE OPKOMST VAN DE E-BIKE

De elektrificatie van de fiets heeft de laatste 5 jaar voor een revolutie gezorgd. Terwijl de verkoop van de gewone fiets een sterk dalende trend vertoont, is de verkoop van e-bike tot 30% van de totale verkoop gestegen tot zo'n 300.000 per jaar.

Daarnaast ontstaan er tal van e-bike varianten, zoals de kinderbakfiets en de e-cargo-bike voor de last-mile logistiek.

Op het fietspad neemt de diversificatie van de fiets in rap tempo toe:

- In snelheid
- In toepassing
- In vorm/afmeting

De gewone e-bike die ondersteunt tot ca. 25-27 km/uur biedt een uitkomst voor bijvoorbeeld de structurele fiets-forens op afstanden tot ca. 15 km.

3.3 DE AMBITIE SPEED-PEDELEC

Gelijk met de opkomst van de e-bike is ook de speed-pedelec geïntroduceerd. Deze fiets kan ondersteunen tot ca. 45 km/uur. In de praktijk blijkt de speed-pedelec te worden ingezet op afstanden vanaf ca. 15 tot 40 km. Hiermee is de speed-pedelec een structureel alternatief geworden voor het interstedelijke woon-werk autoverkeer.

Omdat de gemiddelde afstand van de autoforens precies in deze range ligt, is de speed-pedelec meer dan een alternatief voor de gewone fiets of e-bike.

De speed-pedelec biedt een serieuze kans om de automobiliteit en de daaraan verbonden emissieproblematiek op de middellange afstand ernstig terug te dringen. Een investering in fiets-asfaltkilometers verdient zich daarmee sneller terug dan een veelvoudige investering in auto-asfaltkilometers.

3.4 WAAROM KOPEN MENSEN EEN SPEED-PEDELEC?

Uit de ervaringen van onze leden op de Facebookgroep komen de belangrijkste koop- en gebruiksmotieven naar voren:

- Men wil een alternatief voor de auto die (te lang) in de file staat of de lange reistijden in het overvolle OV.
- De totale kosten van de speed-pedelec wegen duidelijk op tegen die van de auto of het OV, zeker in combinatie met de reiskostenvergoeding van de werkgever.
- Men beleeft erg veel plezier aan het rijden in de buitenlucht, weg van hectische, lawaaiige en stinkende autostromen.
- Alle praktische voordelen leveren ook een duidelijk gezondheidsvoordeel op. Het blijkt dat ondanks de trapondersteuning de lichamelijke inspanning ook leidt tot b.v. vermindering van (over)gewicht.
- Naast het woon-werk verkeer, wordt de speed-pedelec ook multifunctioneel gebruikt. Bijvoorbeeld om kinderen naar school te brengen. De speed-pedelec rijder wil dan met lage snelheid naast het kind op het fietspad kunnen rijden (iets wat wettelijk eigenlijk niet is toegestaan).
- Er is een groep van gebruikers die de fiets expliciet recreatief wil gebruiken. Vaak rijdt men dan op lagere ondersteuning grote afstanden (tot meer dan 100 km). In die lage ondersteuning is ook de rijsnelheid laag (30 km/h of minder).
- Met de speed-pedelec kan men zich vlot verplaatsen over grotere afstanden voor bijvoorbeeld zakelijke bezoeken of om boodschappen te doen. Daarbij is men sneller dan de auto zonder de bijbehorende parkeerproblematiek (ruimte en kosten).

3.5 VOORDELEN VOOR DE SAMENLEVING

De voordelen van deze fiets zijn er voor meerdere partijen:

- ❖ Een duurzaam vervoermiddel voor woon-werk en recreatie die het milieu en de omgeving spaart als het gaat om emissie, geluid en ruimtebeslag.
- ❖ Een gezonde manier van vervoer die voor de samenleving ziektekosten kan beperken en mensen langer mobiel en gezond houdt.
- ❖ Een efficiënte manier van mobiliteit die files en behoefte aan parkeerruimte reduceert, en daarmee de vervoersstromen die dat echt nodig hebben meer ruimte biedt.
- ❖ Fietsasfalt is goedkoper dan autoasfalt. Een overstap van auto naar speed-pedelec op afstanden van 15-40 km scheelt de belastingbetaler geld.



4 HET PROFIEL VAN DE SPEED-PEDELEC RIJDER

De Kopgroep heeft recent onderzoek gedaan naar het profiel en rijgedrag onder haar 1000 Nederlandse leden. Dit onderzoek is gedaan in oktober 2018, ruim een jaar na invoering van de nieuwe wetgeving die de speed-pedelec verplicht met een geel (brommer-)kenteken op de rijbaan te rijden, daar waar alleen een fietspad naast de weg gelegen is.

In Nederland rijden ongeveer 16.000 speed-pedelegs.

De **belangrijkste** resultaten staan hieronder samengevat.

De maximaal haalbare praktische snelheid die men langere tijd onder normale omstandigheden kán rijden (dus niet wat men overwegend feitelijk wíl rijden).	40 – 45 km/uur	58%
	35 – 40 km/uur	36 %
Met welke kruissnelheid rijd men overwegend, als men gewoon kan doorfietsen (dus niet gemiddeld van deur-tot-deur).	40 – 45 km/uur	34%
	35 – 40 km/uur	28%
	verschillend	26 %
In welke omgeving wordt in het algemeen gereden.	Interstedelijk	59%
	Gemengd	33%
	Stedelijk	8%
Wat doet men als men op de rijbaan moet rijden, omdat er geen bromfietspad is maar alleen een fietspad.	Altijd op het fietspad	39%
	Op het fietspad als te gevaarlijk	35%
	Zoveel mogelijk op rijbaan	16%
	Altijd op rijbaan	6%
Voert een gele kentekenplaat .	Ja	84%
Hoe lang rijdt men speed-pedelec (ervaring).	Minder dan een jaar	31%
	1-2 jaar	28%
	3-5 jaar	33%
	Meer dan 6 jaar	8%

Uit het bovenstaande kunnen een aantal belangrijke conclusies worden getrokken:

- I. Hoewel de speed-pedelec rijder wel hard **kán**, lijkt het erop dat hij/zij er toch voor kiest langzamer te rijden. Slechts 1/3 rijdt in het maximum bereik.
- II. Het overgrote deel rijdt interstedelijk.
- III. Er wordt vrijwel niet op de rijbaan gereden, ondanks de nieuwe wetgeving.

5 DE SPEED-PEDELEC IN DE VERKEERSWET

De speed-pedelec is een snelle fiets (e-bike) met elektrische trapondersteuning tot 45 km/uur. De fietsen die in Nederland (en Europa) op de markt worden gebracht zijn gekeurd op basis van een ondersteuning die maximaal 4x het eigen trapvermogen levert.

Hierdoor is deze fiets ruim sneller dan de gemiddelde e-bike die een ondersteuning biedt tot 25 km/uur. Inmiddels zijn er in Nederland meer dan 16.000 speed-pedelegs geregistreerd (stand April 2018¹), waarbij de Provincie Utrecht koploper is.

De speed-pedelec werd in eerste instantie als snorscooter geregistreerd (blauwe kentekenplaat) waarmee hij was toegestaan op fietspaden. Hierdoor konden kortere en aantrekkelijke of veilige fietsroutes voor woon-werk als ook recreatief gebruik fietsroutes gekozen worden. Per 1 januari 2017 is een Europese besluitvorming van kracht geworden voor alle nieuw verkochte speed-pedelegs. Daardoor wordt in Nederland de speed-pedelec niet meer als snorfiets maar als brommer geregistreerd (geel kenteken).

Per 1 juli 2017 is deze nieuwe wetgeving ook van kracht geworden voor alle speed-pedelegs verkocht voor 1 januari 2017. Hierdoor zijn andere regels en verplichtingen² voor de speed-pedelec gaan gelden in Nederland.

5.1 REGELS PER 1 JULI 2017

Dit zijn de regels die gelden voor de speed-pedelec en zijn berijder:

1. Het is verplicht de speed-pedelec te voorzien van een gele kentekenplaat aan de achterzijde, een hebben en sinds 2018 een claxon en een remlicht.
2. De berijder dient in het bezit te zijn van rijbewijs AM en minimaal 16 jaar oud te zijn.
3. Een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen (WAM) dient te worden afgesloten.
4. Een speciale speed-pedelec-helm conform de norm NTA-8776 is verplicht.
5. Plaats op de weg is gelijk aan de bromfiets:
 - Op de weg met een maximale snelheid van 45 km/uur;
 - Op het (brom)fietspad buiten de bebouwde kom met een maximale snelheid van 40 km/uur;
 - Binnen de bebouwde kom op het (brom)fietspad met een maximale snelheid van 30 km/uur.
6. Door gelijkschakeling met de bromfiets mag er geen gebruik meer gemaakt worden van het verplichte fietspad (bord G11).

¹ <https://nieuwsfiets.nu/2018/04/13/verkoop-speed-pedelegs-doorbreekt-15-000-grens>

² <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/bijzondere-voertuigen/vraag-en-antwoord/welke-regels-gelden-voor-speed-pedelec>

5.2 PROBLEMATIEK VAN HUIDIGE WETGEVING

Deze nieuwe wetgeving leidt tot diverse problemen in de dagelijkse praktijk. De speed-pedelec is nu verplicht te rijden op de weg tussen het autoverkeer indien er alleen een fietspad aanwezig is en geen bromfietspad. In Nederland komt deze situatie veelvuldig voor in steden, soms in het buitengebied en zowel op 50 km/uur als 60 km/uur wegen.

De speed-pedelec rijdt in de praktijk niet sneller dan 30-45 km/uur. Een snelheid die in voorkomende gevallen aanzienlijk lager ligt dan de maximaal toegestane snelheid voor auto's en motoren (50 of 60 km/uur). Daarbij geldt dat in de praktijk auto's op veel weggedeelten een hogere gemiddelde snelheid aanhouden (55-65 km/uur).

De speed-pedelec is als fietser tussen auto's van minstens 1200 kilo uitermate kwetsbaar.

Anders dan de brommer, die doorgaans een snelheid tussen de 45-55 km/uur kan aanhouden, beweegt de speed-pedelec zich niet autonoom voort en blijkt de snelheid sterk afhankelijk van het fysieke vermogen van de berijder.

Daarnaast moet de elektrische fietser rekening houden met zijn actieradius. Daardoor kan hij/zij gedwongen zijn de ondersteuning aan te passen naar een lager niveau. Ook blijken weersinvloeden zoals regen, koude en wind en het resterend batterijvermogen enorm van invloed op de snelheid.

Bij een bijna lege accu waarbij de trapondersteuning sterk wordt gereduceerd, fietst men maximaal 20 km/uur maar blijft de verplichting om gebruik te maken van de weg onder huidige wetgeving.

Het moge duidelijk zijn dit ernstige hinder voor de overige weggebruikers oplevert en omgekeerd een gevaar voor de fietser. Dit laatste wordt nog eens versterkt doordat automobilisten helaas geneigd zijn zeer dicht op de fietser te gaan rijden ("spatbordklevens"), dan wel gevaarlijke inhaalacties gaan uitvoeren.

5.3 ONDERZOEK

Uit een landelijk en onafhankelijk onderzoek in 2017 door het SWOV³ dat wetenschappelijk onderzoek doet naar verkeersveiligheid, blijkt dat de speed-pedelec een gemiddelde snelheid aanhoudt van 32 km/uur op de weg (dus ruim onder de maximale snelheid van 45 km/uur).

Dit leidt tot onbegrip bij automobilisten en agressief gedrag ten aanzien van de speed-pedelec rijder waarbij afsnijden, veelvuldig toeteren en verbaal geweld niet geschuwd wordt. Een enkeling is al opzettelijk aangereden.

Het SWOV-onderzoek bevestigt dit beeld, en 86% van de speed-pedelec rijders blijkt zich niet veilig te voelen op de weg. Ook blijkt dat de speed-pedelec rijder slecht zichtbaar is tussen auto- en vrachtverkeer (zeker in files en bij donkere of regenachtige dagen).

Wegtrajecten met meerdere rijstroken waar over het algemeen aanmerkelijk harder wordt gereden dan 50 km/uur zijn ongeschikt voor de speed-pedelec.

³ SWOV: Speed-pedelecs op de rijbaan: observatieonderzoek (R-2017-13A).

Het SWOV trekt dan ook een aantal belangrijke conclusies:

- Uit het onderzoek is overduidelijk gebleken dat speed-pedelec rijders zich vaak niet veilig voelen op de rijbaan en dat regelmatig het fietspad verkiezen boven de rijbaan.
- Op de rijbaan van 50 km/uur- wegen rijden speed-pedelec rijders met een gemiddelde snelheid van 32 km/uur.
- Bijna een vijfde van de afstand op de rijbaan wordt met een snelheid gereden die lager was dan 30 km/uur.
- De speed-pedelec rijder krijgt daar geregeld te maken met negatieve reacties en gedrag dat duidt op doorstromingsproblemen van automobilisten.
- **Hoewel de initiële keuze voor de rijbaan juridisch gezien aansluit bij EU-wetgeving, vormt een veilige inpassing van de speed-pedelec in het Nederlandse wegverkeer in de praktijk een forse uitdaging.**

5.4 ANDERE PROBLEMEN

Naast de primaire problemen die gerelateerd zijn aan de snelheidsverschillen in combinatie met de plaats op de weg, staan speed-pedelec rijders voor nog meer uitdagingen gesteld:

- Op veel wegen wordt het CROW advies niet opgevolgd om bij een V85 > 50 km/h een bromfietspad naast de rijbaan in te richten en/of om de weginrichting zodanig aan te passen dat de V85 onder de 50 km/h komt.
- De detectie door detectielussen bij kruispunten met een verkeersregelinstallatie is vaak problematisch en noopt de rijder het rode licht te negeren, indien de lus niet bezet raakt door een auto.
- Door het verbod om gebruik te maken van fietspaden moet men nu geregeld lange stukken omrijden om van A naar B te komen. Hierdoor ontstaat een probleem met de actieradius en mate van ondersteuning.
- Vreemd genoeg leidt het fietspad-verbod er toe dat alternatieve routes gebruikt worden die niet noodzakelijk veiliger zijn: bijvoorbeeld een route dwars door woonwijken of over woonerven.
- (Brom)fietspaden met twee rijrichtingen vormen een uitzonderlijk groot gevaar. Vooral in het donker of het ontbreken van fietsverlichting bij ongeveer 30-50% van het overige fietsverkeer.
- Het ontbreken van zijbelijning in combinatie met het ontbreken van straatverlichting (of heel slechte verlichting) vormt bij de hoge snelheid en (soms) smalle banden een groot risico. Door het raken van de berm kan de speed-pedelec een zware val maken met ernstig letsel tot gevolg.

- Rijders die (bijvoorbeeld) hun kinderen naar school willen brengen – onderweg naar werk – willen met lage snelheid naast hun kind rijden op het fietspad. Zij lopen nu een risico op een verkeersboete (€ 105), terwijl zij geen enkel gevaar vormen voor het overige fietsverkeer.
- Slecht onderhouden wegen (gaten) en slecht geconstrueerde verkeersdrempels vormen een risico en een aanslag op de fiets en de rug van de fietser.
- Speed-pedelecs staan onnodig in de uitlaatgassen van gemotoriseerd verkeer in de file naast een vrijwel leeg (verboden) fietspad.
- Fietsdoorsteekjes zijn formeel verboden, maar verhinderen een logische routekeuze.
- Brede fietssnelwegen zijn verboden, maar juist erg geschikt voor de speed-pedelec.
- Per gemeente en/of politieregio heerst er willekeur t.a.v. het handhavingsbeleid. In sommige gemeenten wordt de speed-pedelec op het fietspad bewust gedoogd, op andere juist niet.
- De speed-pedelec rijder is kansloos bij een aanrijding met een auto op de rijbaan gezien het enorme verschil in massa (high impact trauma).
- De overheid heeft geen enkele vorm van voorlichting aan automobilisten georganiseerd, waardoor er onnodig onbegrip, irritatie en agressie onder deze groep ontstaat jegens de speed-pedelec rijder. Ook het beroepsvervoer is niet voldoende op de hoogte van de status van de speed-pedelec.

5.5 ARTIKEL 5

Artikel 5 van de Wegenverkeerswet luidt:

“Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd”.

De Kopgroep is samen met veel van haar leden van mening dat de overheid door de nieuwe wetgeving per 1 juli 2017, een situatie heeft gecreëerd waarbij de speed-pedelec rijder in praktische zin wordt gedwongen vanuit de regelgeving Artikel 5 te schenden, dan wel door de strijdigheid in de wetgeving op dit punt het praktisch gebruik van dit wettige vervoermiddel onmogelijk wordt gemaakt.



6 OPLOSSINGSRICHTINGEN

Om de huidige problematiek aan te pakken en om daarmee de speed-pedelec te kunnen laten doorgroeien als volwaardig alternatief en duurzaam vervoersmiddel voor de middellange afstand ziet de Kopgroep twee mogelijk oplossingsrichtingen die de situatie voor de speed-pedelec kunnen verbeteren:

1. **Keuzevrijheid** om te rijden op de weg of het fietspad.
2. Lokale ontheffing voor fietspadverbod onder specifieke omstandigheden zoals recentelijk geïntroduceerd door de Provincie Gelderland: ook wel de **Gelderlandmaatregel** genoemd.

6.1 KEUZEVRJHEID

Met deze oplossing blijft het mogelijk om met aangepaste snelheid te rijden op de rijbaan (max. 45 km/uur) of om te kiezen voor het fietspad (25 of 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 40 km/uur buiten de bebouwde kom) of het onverplichte fietspad (max. 25 km/uur).

Om deze oplossing te kunnen implementeren is het wellicht noodzakelijk om de speed-pedelec te registreren in een aparte voertuigcategorie met een eigen kleur kentekenplaat (b.v. signaalgroen of oranje). Mogelijk is de combinatie van de huidige gele plaat in combinatie met de herkenbaarheid als fiets, voldoende.

Het voordeel van deze oplossing is dat men naar eigen inzicht gevaarlijk stukken weg kan vermijden en het veiligere fietspad kan kiezen. Daarnaast blijft het mogelijk om in het binnenstedelijk gebied aantrekkelijke fietsroutes te kiezen en daarmee files te kunnen ontwijken. Voor degene die wil en kán doorrijden (45 km/h) is de rijbaan nog steeds toegankelijk.

Door deze oplossing worden huidige en toekomstige snelfietsroutes automatisch toegankelijk voor de speed-pedelec.

Ook zal het recreatief gebruik van de speed-pedelec hiermee gestimuleerd worden, waarbij afstand en niet snelheid een rol speelt door het ontsluiten van verplichte en onverplichte fietspaden in natuurgebieden.

Deze oplossing vraagt om een verantwoord gedrag van de speed-pedelec rijder waarbij snelheid aangepast moet worden aan overige gebruikers van fietspaden (kinderen, scholieren, ouderen en overige fietsers). Iets wat nu ook al gebeurt omdat ca. 40% nu ook al tegen de regels in op het fietspad blijft fietsen.

Ook zal bij een verdere verwachte groei van het fietsgebruik en verdergaande diversiteit in fiets-vervoersvormen, de huidige fiets-infrastructuur regionaal meer ruimte moeten krijgen – mogelijk ten koste van de ruimte voor autoverkeer.

Keuzevrijheid voor fietspad of weg kan wellicht onduidelijkheid oproepen bij overige verkeersdeelnemers en zal de veiligheid voor speed-pedelec rijders op de weg niet vergroten. Echter, men mag nu zelf de keuze maken.

Van de ondervraagde Facebook-leden geeft 70% de voorkeur, of overwegend de voorkeur aan de maatregel Keuzevrijheid.

Daarbij verwacht 78% dat deze maatregel minder of overwegend minder gevaar zal opleveren.

6.2 DE GELDERLANDMAATREGEL

De Provincie Gelderland heeft recentelijk besloten⁴ om van de huidige wetgeving af te wijken en de speed-pedelec onder speciale omstandigheden toegang (onthefing) te verlenen tot het fietspad (maximale snelheid 30 km/uur). Hiervoor moet er sprake zijn van:

- i. Meer dan 10.000 voertuigbewegingen op baanvakken per etmaal in combinatie met een verhoogde rijbaanscheiding waarbij veilig inhalen van speed-pedelecs niet mogelijk is.
- ii. Snelheden van meer dan 60 km/uur door tenminste 15% van de overige verkeersdeelnemers op baanvakken met een maximum snelheid van 50 km/uur.
- iii. Baanvakken met een hogere maximale snelheid dan 50 km/uur.
- iv. Baanvakken met meerdere rijstroken en een verkeersregelininstallatie.

De toegang tot het lokaal gebruik van het fietspad wordt dan aangegeven middels een onderbord "Speed-pedelec toegestaan" onder het G11 bord van het RVV 1990. Voor deze oplossing is registratie in een aparte vervoerscategorie niet noodzakelijk. Naast de toegang tot fietspaden op deze probleempunten zou ook toegang tot fietssnelwegen verleend moeten worden.

De Kopgroep ziet de Gelderlandmaatregel als een stap in de goede richting, maar verwacht ook enigszins overgeleverd te zijn aan het lokale beleid van elke wegbeheerder waardoor het nog jaren kan duren voor dat deze op nationaal verband gerealiseerd wordt. Daardoor ontstaat geen eenduidig beeld. Bovendien biedt dit geen oplossing voor de mensen die 30-35 km/h willen rijden.

Van de ondervraagde Facebook-leden geeft slechts 21% de voorkeur, of overwegend de voorkeur aan de Gelderlandmaatregel.

Daarbij verwacht 60% dat deze maatregel minder of overwegend minder gevaar zal opleveren.



⁴ Verkeersbesluit zaaknummer 2017-008058, 6 September 2017 en gesprek Martijn van de Lindeloof dd. 13 april 2017.

7 CONCLUSIE & AANBEVELINGEN

De Kopgroep acht het zeer dringend noodzakelijk dat de wetgeving t.a.v. de plaats op de weg van de speed-pedelec snel wordt aangepast.

De huidige situatie ervaren grote groepen speed-pedelec rijders als zeer ongemakkelijk, stressvol en gevaarlijk. Er is zeer veel onbegrip voor de besluitvorming van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit wordt nog eens versterkt door het volledig uitblijven van enige vorm van voorlichting.

De speed-pedelec is een duurzaam vervoermiddel dat een grote rol kan spelen in de energietransitie en veel (auto)rijders een gezondere, leukere, goedkopere en schonere mobiliteit biedt.

De overheid zou in dit licht de speed-pedelec actief moeten steunen en ruimte moeten geven voor groei.

De speed-pedelec rijder gebruikt zijn fiets onder diverse omstandigheden en wil en/of kán niet gedwongen worden tot één snelheidsregime (45 km/uur).

Daarom moet er snel een aparte voertuigcategorie voor deze fiets komen in combinatie met de vrijheid te kiezen om met gepaste snelheid zowel op de rijbaan als het verplichte fietspad te rijden.

“Geef de speed-pedelec een toekomst op het Nederlandse wegennet”

31 oktober, 2018

De Kopgroep

Van de Facebookgroep “Speed-pedelec Groep der Lage Landen

