

MEMO

| | |
|----------|--|
| Aan: | De ledenraad |
| Van: | algemeen bestuur |
| Betreft: | Reactie AB op eindrapport Commissie Speedpedelec |
| Datum: | 11-12-2018 |

Beste ledenraad,

Op 10 december heeft het bestuur kennis kunnen nemen van het eindrapport de commissie Speedpedelec. Met deze memo willen we u informeren en betrekken bij de conclusies die het bestuur wil verbinden aan de resultaten van de commissie Speedpedelec. Het rapport zelf vindt u als bijlage bij dit agendapunt.

Proces:

Allereerst wil het bestuur zijn waardering uitspreken voor de grote betrokkenheid van de leden van de commissie en het intensieve werk dat de commissie afgelopen maanden heeft volbracht. De speedpedelec is een vrij recente ontwikkeling en een voertuig dat (regelmatig) moeite heeft om een veilige en comfortabele plaats op het Nederlandse (fiets-)wegennet te vinden.

De mensen van de Fietzersbond zijn verdeeld over de wenselijkheid van de speedpedelec in algemene zin en over de plaats op de weg in het bijzonder. Zo ook de commissie speedpedelec. Verschillende leden van de commissie hebben zich in de loop van het proces teruggetrokken uit de commissie, dan wel het eindrapport niet ondertekend.

Hoewel het bestuur positief is over het werk van de commissie, heeft het bestuur het landelijk bureau gevraagd een evaluatie te doen om aanbevelingen te doen ten aanzien van het proces binnen een dergelijke commissie zodat tussentijds afhaken in de toekomst voorkomen kan worden.

Samengevat zijn de conclusies van het bestuur als volgt:

1. Heldere analyse van impact plek op de weg, belangrijkste conclusie is dat er met meer diversiteit aan fietsen, meer ruimte noodzakelijk is

2. Gedrag groot aandachtspunt en voorlichtingscampagne noodzakelijk
3. Ruimte voor lokaal maatwerk belangrijk om op korte termijn knelpunten op te lossen en nieuwe te voorkomen
4. Speedpedelec onderdeel van de Fietsersbond maar plaats op de weg niet standaard op het fietspad

Hieronder vindt u een toelichting:

1. Heldere analyse van impact plek op de weg, belangrijkste conclusie is dat er met meer diversiteit aan fietsen, meer ruimte noodzakelijk is

De commissie heeft een duidelijke en complete analyse gemaakt van mogelijke knelpunten die zich kunnen voordoen. Het betreft knelpunten voor zowel de gewone fietsers als voor berijders van speedpedelecs. Daarbij zijn 3 mogelijke scenario's voor plaats op de weg gedetailleerd uitgewerkt. De analyse is ons inziens zeer bruikbaar bij het beoordelen van de impact van de speedpedelec op straat.

De analyse van de scenario's laat allereerst zien dat er binnen de huidige indeling van het wegennet geen simpele oplossingen zijn en het bestuur deelt de constatering van de commissie dat er in elk geval een grote opgave ligt om meer ruimte voor de fiets en de leden van de fietsfamilie te zoeken zodat knelpunten in de toekomst verminderd en vooral voorkomen kunnen worden.

2. Gedrag groot aandachtspunt en voorlichtingscampagne noodzakelijk

De commissie geeft tevens aan dat er in elk scenario belangrijke knelpunten zijn met gedrag: 1) van automobilisten naar speedpedelec berijders en 2) door speedpedelecrijders zelf. Speedpedelec-berijders rijden (onbewust) regelmatig te hard op fietspaden. Het bestuur vindt beide zaken belangrijke aandachtspunten en omarmt naast het pleidooi voor meer ruimte voor de fiets, ook de oproep van de commissie om in te zetten op een stevige (overheids-)gedrags- en voorlichtingscampagne over het gebruik van de speedpedelec. Dit zodat automobilisten beter weten waarom ze een speedpedelec op de rijbaan tegenkomen maar ook zodat speedpedelec berijders beter weten hoe snel ze op fietsinfrastructuur mogen rijden en wat daarbij wenselijk gedrag is bij bijvoorbeeld inhalen.

3. Ruimte voor lokaal maatwerk belangrijk om op korte termijn knelpunten op te lossen en nieuwe te voorkomen

De commissie raadt het bestuur aan om ruimte te bieden voor lokaal maatwerk bij de verdere uitwerking van het onderwerp speedpedelec. Daarbij heeft de commissie aangeraden om de analyse van de scenario's in te zetten om afdelingen te helpen uit te werken hoe speedpedelecs in hun gemeenten veiliger dan nu over straat kunnen rijden. De afdelingen kunnen hierbij zelf bepalen hoe en waar de positie van de speedpedelec verbeterd kan worden door wel of geen maatwerk te bieden.

Het bestuur denkt in principe dat landelijk werkende regelgeving de voorkeur heeft boven lokaal maatwerk omdat daarmee de helderheid voor weggebruikers het grootst wordt. Maar in het geval van de speedpedelec constateert het bestuur dat de impact van een speedpedelec op een druk fietspad in de stad heel anders is dan op een smal fietspad in het landelijk gebied. Tevens is ook voertuigcategorisering als leidraad voor plaats op de weg alleen niet zaligmakend. Naast normale speedpedelecs zijn er immers ook speedpedelecs die illegaal zonder plaatje rondrijden en e-bikes die naar brommersnelheden worden opgevoerd. Het bestuur neemt daarom het advies van de commissie over om voor de korte termijn afdelingen ruimte te bieden voor lokaal maatwerk. Het sluit aan bij het huidige landelijke standpunt van de Fietsersbond. Daarin is het uitgangspunt dat de speedpedelec binnen de bebouwde kom op de rijbaan rijdt maar daar waar dat geen problemen geeft (snelfietsroutes bijvoorbeeld), daar waar de speedpedelec onveilig of oncomfortabel is, een afdeling met de gemeente in gesprek kan gaan om de speedpedelec (op bepaalde plaatsen en onder bepaalde randvoorwaarden) op het fietspad toe te staan. De methode in Gelderland en de analyse van de commissie bieden hier meerdere handvaten voor. Het is belangrijk om dat wel te koppelen aan regelmatige evaluatie van de situatie, zowel bij fietsers als berijders van speedpedelecs, zodat nieuwe knelpunten (bijvoorbeeld met kwetsbare fietsers) snel in beeld komen.

4. Speedpedelec onderdeel van de Fietsfamilie maar plaats op de weg niet standaard op het fietspad

De commissie was sterk verdeeld over 2 vragen: 1) Moet de Fietsersbond zich inzetten voor de positie van de speedpedelec (is de speedpedelec een fiets)? en 2) mag de speedpedelec op het fietspad? De eerste vraag is onderdeel van het visietraject en daarin ligt het voorstel voor dat de Fietsersbond de gehele fietsfamilie tot zijn doelgroep benoemt, inclusief de speedpedelec. In juni is een motie ingediend die aangeeft dat er eerst besluitvorming over de visie en vervolgens over de positie van de speedpedelec plaatsvindt.

Ten aanzien van vraag twee vindt het bestuur dat het niet verstandig is om de speedpedelec zonder meer toegang te geven tot het fietspad. De snelheden verschillen sterk en snelheidsverschillen zijn een goede indicatie voor de veiligheid van gewone fietsers bij botsingen.

Daarnaast: als er meer speedpedelecs gaan rijden en/of er andere problemen ontstaan, leert het traject rondom de snorfiets dat het erg lang duurt om een voertuig alsnog te weren het fietspad. Een stevig 'hand aan de kraan' principe vindt het bestuur dan ook randvoorwaardelijk voor het vaker toestaan van speedpedelecs op het fietspad. Dat gezegd hebbende ziet het bestuur dat er op korte termijn lokaal meer ruimte zou kunnen komen voor speedpedelecs om gevaarlijke of oncomfortabele onderdelen van het autowegennet te kunnen passeren. Zo hebben verschillende afdelingen reeds routes aangegeven waar de speedpedelec op het fietspad toegang kan krijgen. Zie hiervoor verder het punt 3. Het landelijk bureau kan desgewenst helpen door ondersteuning bij het uitwerken van dergelijk maatwerk.