



Rapport Commissie Speedpedelec

Uitwerking n.a.v. bijeenkomsten commissie Speedpedelec

Rapport Commissie Speedpedelec

Arjen Klinkenberg, secretaris Commissie Speedpedelec

2018

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond 2018.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietsersbond

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

www.fietsersbond.nl

Telefoon 030-2918171

E-mail a.klinkenberg@fietsersbond.nl

Inhoud

Voorwoord door de voorzitter	4
1 Inleiding.....	5
1.1 <i>Regelgeving speedpedelec.....</i>	<i>5</i>
1.2 <i>Fietsersbond en speedpedelec.....</i>	<i>6</i>
1.3 <i>Werkwijze</i>	<i>7</i>
1.4 <i>Leeswijzer</i>	<i>8</i>
2 Gezamenlijke punten, mogelijke oplossingen en aanbevelingen	9
3 Analysematrix 1: Plek op de weg altijd als bromfiets	11
4 Analysematrix 2: Plek op de weg altijd als fiets	13
5 Analysematrix 3: Speedpedelec-rijder kiest zelf plek op de weg.....	15
Bijlage A: Samenstelling van de commissie en bijeenkomsten	17
Bijlage B: Voorgestelde oplossingsrichtingen waarover geen overeenstemming te bereiken was .	18

Voorwoord door de voorzitter

De zoektocht naar knelpunten en mogelijke oplossing betreffende de plaats op de weg van de speedpedelec heeft forse discussies opgeleverd. Vanuit een enorme betrokkenheid en met passie is de problematiek verkend. Daarvoor een compliment aan de commissieleden.

De verwachting dat er een advies uit kon komen dat door de hele commissie gedragen kon worden is helaas deels ingevuld. Voor de Fietzersbond en de leden van de commissie speelde in de eerste plaats het vraagstuk van de veiligheid van alle fietsers een belangrijke rol. De commissie heeft tijdens haar werk verschillende scenario's verkend, een nuttige exercitie. Hierdoor zijn zowel de knelpunten als mogelijke oplossingen in beeld gebracht. Er was op enkele punten na, overeenstemming over de impact van verschillende scenario's. Over de oplossingen was de commissie verdeeld. Wat zijn de risico's van mogelijke oplossingen; voor de berijder van een speedpedelec en voor de mensen op andere fietsen? Leven zonder risico bestaat helaas niet. Maar wat zijn dan aanvaardbare risico's? Elk ongeval is er één teveel!

Kan en wil je de nieuwe categorieën fietsers vanuit de Fietzersbond wel faciliteren? En welke randvoorwaarden moeten dan gelden? Dat bleek de kern en breedte van de discussie. En deze vragen konden niet eenduidig beantwoord worden. De commissie heeft er mee geworsteld. Uiteindelijk waren we het er over eens dat we het niet eens zouden worden.

Situaties vragen vaak om maatwerk. Maatwerk dat recht doet aan de drukte in de stad en de precare positie van de speedpedelec op de drukkere wegen. Amsterdam is een volstrekt andere omgeving dan het platteland van Twente.

Het waardevolle van dit rapport is dat de informatie die gewisseld is, de dilemma's, de risico's van keuzes en de bijdragen aan mogelijke oplossingen die in beeld gebracht zijn, nu beschreven zijn. Ondanks dat er dus geen eenduidige eindconclusie is uitgekomen, levert dit veel informatie op die nuttig is voor de Ledenraad, de afdelingen en het landelijk bureau.

Maatwerk is nodig! Essentieel is dat unaniem is vastgesteld dat de toenemende druk op de huidige fietsinfrastructuur hoe dat ook alleen verantwoord kan worden afgewikkeld als er letterlijk meer ruimte voor de fiets en ook nieuwe categorieën tweewielers en voertuigen wordt gecreëerd. Dat is de opgave voor ons allemaal!

Dick Buursink, voorzitter Commissie Speedpedelec

1 Inleiding

Innovaties op het gebied van vervoermiddelen zijn niet aan de tweewieler voorbij gegaan. Parallel aan de ontwikkeling van (gedeeltelijk) elektrisch aangedreven auto's, kwamen eind vorige eeuw fietsen met elektrische ondersteuning op de (Nederlandse) markt en is de 'e-bike' inmiddels bekend op de fietsinfrastructuur.

Met deze golf van vernieuwingen ontwikkelde de industrie ook varianten met een sterkere motor. Dit heeft tot de geboorte geleid van de speedpedelec. Inmiddels hebben cijfers van het RAI Data Center aangetoond dat er op 1 januari 2018 ruim 14.000 speedpedelecs in Nederland rijden, wat 50% meer is dan het jaar ervoor¹. Hoewel de toegestane plaats van de speedpedelec op de fietsinfrastructuur juridisch geregeld is, doen zich in de praktijk problemen voor. Naast de problemen die de berijders van een speedpedelec ondervinden, zijn er ook zaken die de overige verkeersdeelnemers zorgen baren. Tot nu toe is er zeer beperkt empirisch onderzoeksmateriaal beschikbaar betreffende de risico's, het gedrag en de reacties op de speedpedelec in de dagelijkse praktijk. Er is daardoor nog veel ruimte voor persoonlijke beleving in de discussie. De effecten van de speedpedelec op de rijbaan zijn in 2017 wel door het SWOV onderzocht, waarbij de uitkomsten aantoonde dat er grote verschillen zijn tussen speedpedelec-rijders in plek op de weg en gereden snelheid². Recent heeft provincie Gelderland zijn uitzonderingsmaatregel ook geëvalueerd, al heeft de commissie deze kennis pas bij de afronding van dit rapport tot zich kunnen nemen.

Tevens moet worden gerealiseerd dat de speedpedelec en de kracht van de motor van de speedpedelec in ontwikkeling is. Wat er aan speedpedelecs nu op de markt is, is nog niet wat er technisch mogelijk is. Er moet rekening mee gehouden worden dat de ontwikkeling van de speedpedelec en gelijksoortige tweewielers en meerwielers zich de komende jaren doorzet. Dat motoren krachtiger zullen worden en tevens ingezet zullen worden op een toenemende groep cargo-fietsen.

1.1 Regelgeving speedpedelec

De speedpedelec (voluit: Speed Pedel Electric Cycle) is een tweewieler met een tot 45 km/h beperkte elektrische trapondersteuning. In eerste aanleg kwam deze snelle e-bike als snorfiets op de markt. Dat hield in dat je ermee op het fietspad mocht. De Fietzersbond heeft in deze periode

¹ <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Ruim-14-000-speed-pedelecs-op-de-weg>

² <https://www.swov.nl/publicatie/speed-pedelec-op-de-rijbaan>

gepleit voor een aparte onder-categorie voor de speedpedelec. Vanaf 1 juli 2017 wordt de speedpedelec juridisch als bromfiets aangemerkt. Dat betekent dat het blauwe (snorfietsplaatje) vervangen is door een geel brommerplaatje. En daarmee is het fietspad verboden terrein geworden en mag alleen op gecombineerde (brom-)fietspaden en rijbaan worden gereden.

Voorts geldt:

- Bezitten/behalen van minimaal een brommerrijbewijs (rijbewijs AM);
- Dragen van een (speciaal aan de hogere snelheid aangepaste) speedpedelec-helm;
- Maximale snelheid
 - o op het (brom-)fietspad binnen de bebouwde kom 30km/h
 - o op het (brom-)fietspad buiten de bebouwde kom maximaal 40km/h
 - o op de rijweg 45km/h;
- Afsluiten van een verzekering (WA);
- Minimale leeftijd van 16 jaar

1.2 Fietsersbond en speedpedelec

In het voorbije jaar is het vraagstuk over de plaats van de speedpedelec door verschillende partijen naar voren gebracht en op diverse momenten binnen de Fietsersbond kort of uitvoeriger aan de orde gekomen. Op de Ledenraad in 2017 werd gepeild of het huidige standpunt van de Fietsersbond aangescherpt moest worden, de SWOV heeft een rapport uitgebracht over het gebruik van de speedpedelec in de praktijk en de Fietsersbond heeft meerdere mogelijkheden benut voor het delen van informatie betreffende de speedpedelec. De speedpedelec is een ontwikkeling in een reeks van innovaties in de fietsmarkt. De Fietsersbond bekijkt deze ontwikkeling in een breder kader en zoekt hiervoor oplossingen in de Visie 2040.

De vragen werden door een en ander echter niet weggenomen, op grond waarvan de leden tijdens de Ledenraad begin 2018 hebben gevraagd om een commissie meer helderheid in dit vraagstuk te laten brengen en aanbevelingen te doen. Deze commissie is gevraagd om met een goed onderbouwd voorstel te komen over het gebruik van infrastructuur door de speedpedelec, waarbij in kaart komt welke knelpunten dit (kan) opleveren en aanbevelingen te formuleren voor mogelijke oplossingen.

De basis van dit voorstel is om op een latere ledenraad onderbouwd standpunt over de speedpedelec te bepalen, overwegende dat:

- Het huidige standpunt van de Fietsersbond niet voor alle leden ver genoeg ging. Zowel ten voordele als ten nadele van de speedpedelec.
- De meningen over de speedpedelec onvoldoende uitgekristalliseerd zijn
- Er onduidelijkheid is over de gevolgen voor de veiligheid van het rijden met speedpedelec op de bestaande infrastructuur
- In de nabije toekomst nog meer fietsen van afwijkende vorm op de weg terecht komen

De commissie heeft deze opdracht verder geconcretiseerd tot het volgende:

Het inventariseren en analyseren van de problemen van en met de speedpedelec en het doen van aanbevelingen. Ondanks het streven naar zoveel mogelijk gezamenlijkheid is er voldoende ruimte voor verschillende visies en verschillende aanbevelingen c.q. mogelijke oplossingsrichtingen. Het rapport wordt aangeboden aan het Algemeen Bestuur en beoogt in het bijzonder de leden/afdelingen van de Fietsersbond van voldoende en relevante informatie inzake de speedpedelec te voorzien, om zodoende de standpuntbepaling te vergemakkelijken.

De commissie heeft ervan afgezien om andere vervoerswijzen en -middelen, waar eventueel soortgelijke problemen aan de orde zijn, in haar beschouwingen mee te nemen. Tevens kunnen de aanbevelingen van de commissie wellicht bruikbaar blijken om voor de situatie van deze andere vervoerswijzen en -middelen te gebruiken.

1.3 Werkwijze

De werkwijze bedroeg het bijeenkomen van de commissie op vier momenten, waarin afspraken werden gemaakt om de conclusies van de sessies verder uit te werken. In de eerste en tweede bijeenkomst werd gekozen om plenair aan het werk te gaan en verschillende onderwerpen op tafel te brengen. Dit bleek niet de juiste manier om constructief aan het werk te gaan en tot mogelijke oplossingsrichtingen en aanbevelingen te komen.

Daarom werd er bij de derde bijeenkomst voor gekozen om in kleine groepen aan het werk te gaan, met de opdracht om aan de hand van een bepaald format de knelpunten en mogelijke oplossingen te schetsen. Dit leverde de analysematrices op, die in de laatste sessie verder werden besproken en tijdens die sessie tekstueel ter verduidelijking werden aangevuld.

Kort na de tweede sessie, op de Ledenraad in juni, is er door de secretaris verslag uitgebracht van de ontwikkelingen van de Commissie Speedpedelec.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport van de Commissie Speedpedelec bevat veel informatie over de knelpunten en mogelijke oplossingen betreffende de plek op de weg van de speedpedelec. In het volgende hoofdstuk worden de gezamenlijke punten, mogelijke oplossingen en aanbevelingen gepresenteerd.

Vervolgens wordt er in drie hoofdstukken dieper ingegaan op drie verschillende scenario's die zijn afgeleid vanuit het onderzoek naar de speedpedelec van het CROW, dat nu lopende is. Het betreft het scenario van de speedpedelec als fiets, de speedpedelec als brommer en de speedpedelec kan kiezen waar men rijdt. De drie geselecteerde scenario's voor dit rapport zijn uitgekozen omdat deze het meest realistisch en kansrijk leken. Per scenario is er door de commissie een analysematrix aangemaakt, waarin per type weg wordt aangegeven of er vanuit de fietser of speedpedelec-rijder een knelpunt kan worden tegengekomen. Hierbij is er door de commissie unaniem besloten om wegen zonder aparte fietsvoorziening niet in de matrix mee te nemen, omdat geen van de scenario's de situatie op dit wegen verandert voor de speedpedelec of de gewone fietser. In het eerste scenario en de eerste matrix wordt een en ander beschouwd vanuit het oogpunt dat de speedpedelec wordt gezien als een bromfiets, in het tweede scenario is de speedpedelec een fiets en in het derde scenario kan de berijder van de speedpedelec zelf zijn of haar plek op de weg uitkiezen.

In de laatste bijeenkomst van de Commissie Speedpedelec is definitief besloten om niet voor een van de drie scenario's te kiezen als voorkeursvariant, maar is er voor gekozen om het beste uit de verschillende scenario's te halen om de aanbevelingen uit te destilleren. Hierdoor wordt er een volledig beeld geschetst waarin vanuit meerdere oogpunten naar de eventuele knelpunten wordt gekeken.

Het rapport wordt afgesloten met een aantal bijlagen. In bijlage A is de samenstelling van de commissie uitgewerkt en wordt aangegeven wanneer de commissie bij elkaar is gekomen. In bijlage B zijn de aanbevelingen te zien waarover geen overeenstemming binnen de commissie is en/of hoefde te bestaan maar die de individuele commissie graag wilden meegeven aan het bestuur/ledenraad.

2 Gezamenlijke punten, mogelijke oplossingen en aanbevelingen

Na het analyseren aan de hand van de verschillende scenario's, zie hoofdstuk 3 tot en met 5, zijn er knelpunten duidelijk geworden die enerzijds voor de speedpedelec-rijder gelden en anderzijds voor de gewone fietser. Opvallend aan deze knelpunten is dat het telkens om hetzelfde vijftal wegtypen gaat, van welke scenario ook wordt uitgegaan. De knelpunten zijn te vinden op de volgende wegen:

- 50 km/h met fietspad
- 60 km/h met fietspad
- 70 km/h met fietspad
- Solitair fietspad
- Snelfietsroute

De meeste aanbevelingen zullen dan ook geldend zijn voor deze wegen. Tijdens de vier bijeenkomsten (en tussentijdse contacten via andere kanalen) is er getracht om naar zoveel mogelijk gezamenlijke punten te streven. Deze punten, waar de commissie het in zijn geheel over eens is, worden in dit hoofdstuk besproken.

- De toenemende drukte en snelheidsverschillen maakt dat de overheid fundamenteel anders met de fietsinfrastructuur om moet gaan. Er moet meer ruimte komen voor tweewielers, met bredere (brom)fietspaden en routenetwerken.
- Een zeer belangrijke oplossing om met dit issue om te gaan is het verbreden van de (brom)fietspaden en het voorkomen van een tweerichtingsfietspad zonder middenberm.
- Het is een groot probleem dat een speedpedelec op een rijbaan met fietspad moet rijden, waar de toegestane snelheid 50 kilometer per uur of hoger is.
- Gedrag is een zeer groot risico voor elk scenario, waarbij aanpassingen van de infrastructuur de allerbelangrijkste oplossing zijn.
- Het is het proberen waard om acties te starten waarmee getracht wordt gedrag te veranderen, in lijn met de acties om het spookfietsen op de Erasmusbrug tegen te gaan.
- Het risico voor de speedpedelec door afslaand autoverkeer en verkeer uit zijstraten als zij op een fietspad rijden, is groot. Zij zijn voor automobilisten nog minder zichtbaar dan brommers of scooters omdat ze meer op fietsers lijken.
- De bromfietspaden leveren in principe geen nieuwe knelpunten op als de speedpedelecs hier op rijden. Echter, hierbij moet wel in gedachte worden gehouden dat we er van uitgaan dat de bromfietspaden aan de richtlijnen van het CROW voldoen. Hierbij wordt uitgegaan van een minimale breedte van 3 meter per rijrichting (dus breder dan de huidige richtlijn) en goede boogstralen voor de juiste snelheid.

De huidige richtlijnen (2016) voor de fietsvoorzieningen zijn¹:

- *Solitair fietspad*: minimale breedte van 2,50 meter (50-150 fietsers per uur), 3,50 meter (150-350), 4,50 meter (meer dan 350). Boogstralen moeten minimaal 5 meter zijn, haakse hoeken en verspringingen mogen niet voorkomen.
- *Solitair bromfietspad*: minimale breedte van 3 meter (50-100 fietsers per uur), 4 meter (100-300), 5 meter (meer dan 300). Boogstralen moeten minimaal 5 meter zijn, haakse hoeken en verspringingen mogen niet voorkomen.
- *Snelfietsroute*: minimale breedte van 3 meter bij gescheiden rijrichtingen, met een middenberm van minstens 0,5 meter. Minimale breedte van 4 meter bij verkeer in twee rijrichtingen, met een toeslag bij hoge intensiteit of grote snelheidsverschillen (bromfietsers) van 0,5 tot 1 meter. Boogstralen moeten minimaal 5 meter zijn, haakse hoeken en verspringingen mogen niet voorkomen.

Momenteel is het CROW bezig om nieuwe richtlijnen te formuleren waarbij meer rekening gehouden wordt met de ontwikkeling van nieuwe voertuigen die deels ook op het fietspad of bromfietspad rijden.

- Er moet meer onderzoek komen naar (het gevoel van) onveiligheid van zowel fietsers op het fietspad als speedpedelec-rijders op de rijbaan. Nu worden er van alle kanten aannames gedaan, maar is er nog maar weinig onderzoek bekend om dit te kunnen onderbouwen.
- De overheid zal samen met betrokken instanties zoals de ANWB, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond een voorlichtingscampagne moeten starten voor alle weggebruikers om duidelijkheid te scheppen over de nieuwe, vaak onbekende, gebruikers van de rijwegen, zoals de speedpedelec. Er moet duidelijkheid komen over de geruisloosheid, slechte herkenbaarheid van de speedpedelec, onverwachte hoge snelheid en optrekkracht. Dit moet confrontaties voorkomen zoals die nu wel plaatsvinden met de speedpedelec, bijvoorbeeld bij het afslaan of het op de weg komen en daarbij de snelheid van de speedpedelec niet goed inschatten.
- Er is geen eenduidige oplossing waar de Commissie Speedpedelec het over eens kan worden, als aanbeveling voor de Ledenraad. Desondanks is de commissie er wel in geslaagd om op 1 punt (de 50 km/h wegen) na een gedeelde analyse te maken van de impact van de speedpedelec op de verschillende scenario's van de plek op de weg.

3 Analysematrix 1: Plek op de weg altijd als bromfiets

Analysematrix

Plek op de weg altijd als bromfiets		Binnen en buiten bebouwde kom			
		Waar rijdt fiets	Waar rijdt SP	Knelpunten	Mogelijke oplossingen
30 km/h	Met fietspad Met fietsstrook	Fietspad of strook	Rijbaan	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
50 km/h	Met fietspad	Fietspad	Rijbaan, knelpunt	SP - auto's: snelheids- en massaverschil	Max snelheid verlagen, fietspad geschikt maken als FF-pad, netwerk van snelle fietsroutes, ontheffing SP op fietspaden
50 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten, mits goede inrichting bromfietspad	Geen problemen, maatregelen niet nodig, mits goede inrichting bromfietspad
60 km/h	Met fietsstrook	Fietsstrook	Rijbaan/fietsstrook	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
60 km/h	Met fietspad	Fietspad	Rijbaan, knelpunt	SP - auto's: snelheids- en massaverschil	Max snelheid verlagen, fietspad geschikt maken als FF-pad, netwerk van snelle fietsroutes, ontheffing SP op de fietspaden
70 km/h	Met fietspad	Fietspad	Rijbaan, knelpunt	SP - auto's: snelheids- en massaverschil	Max snelheid verlagen, fietspad geschikt maken als FF-pad, netwerk van snelle fietsroutes, ontheffing SP op de fietspaden
70 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
80 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
Fietsstraat (30km/h)	Alle verkeer max 30km/h	Fietsstraat	Fietsstraat	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
Solitair fietspad	Onverplicht fietspad	Fietspad	Elders, knelpunt	SP moet omrijden	SP kiest een weg waar deze wel mag rijden buiten het solitaire fietspad om, ontheffing van SP op het fietspad
Solitair bromfietspad	Onverplicht bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad, knelpunt	Doorsteekjes zijn vaak fietspad	Eventueel doorsteekjes die niet toegestaan zijn voor SP, kleine stukjes, aanpassen
Snelfietsroute	Variërend	Snelfietsroute	Snelfietsroute, knelpunt	SP mag niet op fietspad	SP toelaten op fietspaden die voldoen aan de inrichtingseisen

In dit eerst beschreven scenario wordt uitgegaan van een regelgeving waarbij de speedpedelec altijd als bromfiets dient te rijden, waarbij dit vervoersmiddel dus niet welkom is op de fietspaden en dan op de rijbaan moet plaatsnemen.

Zoals in de analysematrix van dit scenario te zien is, levert het rijden van de speedpedelec als een bromfiets voor de fietser nergens een knelpunt op. Voor de fietser verandert er namelijk niets aan de gebruikers van het fietspad, en blijft de situatie zoals deze nu is, wanneer de huidige wetgeving ook in de praktijk door speedpedelec rijders wordt opgevolgd.

Ook op de bromfietspaden zullen zich geen knelpunten voordoen, mits de bromfietspaden correct zijn ingericht volgens de eisen die zich richten op de juiste inrichting van een bromfietspad. Als bromfietspaden drukker worden door succes van de speedpedelec en andere soorten twee- en meerwielaars zijn de huidige normen echter niet meer toereikend. Hier is dan een pad nodig dat onderdeel kan zijn van het Fietsfamilie-netwerk. Welke precieze eisen dit netwerk krijgt zal in 2019 worden uitgewerkt in wenselijke concepten.

De knelpunten in dit scenario bevinden zich op zes verschillende type wegen.

- Op de weg 50 km/h met fietspad is een knelpunt voor de speedpedelec-rijder. Het snelheidsverschil tussen de speedpedelec en de auto's op deze weg is te groot en ze kunnen niet uitwijken naar het fietspad, wat het voor de speedpedelec onveilig kan maken. Tevens is er een verschil in massa tussen de speedpedelec en de auto, waardoor het letsel bij een eventuele confrontatie groot kan zijn voor de speedpedelec-rijder.
 - Mogelijke oplossingen voor dit knelpunt zijn het verlagen van de maximum snelheid naar 30 of 40 km/h, het fietspad geschikt maken als Fietsfamilie-netwerk, of ontheffing van de speedpedelec op het fietspad (Gelderland-maatregel).
- Op de weg 60 km/h met fietspad is er eenzelfde knelpunt voor de speedpedelec-rijder als op de weg 50 km/h met fietspad. Hiervoor gelden dan ook dezelfde mogelijke oplossingen.
- Op de weg 70 km/h met fietspad is er eenzelfde knelpunt voor de speedpedelec-rijder als op de weg 50 km/h met fietspad. Hiervoor gelden dan ook dezelfde mogelijke oplossingen.
- Op het solitair fietspad is het knelpunt voor de speedpedelec-rijder dat hij in enkele gevallen zal moeten omrijden, omdat het solitair fietspad geen deel uit kan maken van zijn route.
 - Mogelijke oplossingen voor dit knelpunt zijn het opzoeken van een weg waar de speedpedelec wel mag rijden of ontheffing van de speedpedelec op het solitaire fietspad (Gelderland-maatregel).
- Op het solitair bromfietspad zijn er twee knelpunten voor de speedpedelec-rijder. Ten eerste is er in enkele gevallen (bij overgangen tussen fietspad en bromfietspad) geen mogelijkheid van het fietspad af te gaan en de rijbaan op te gaan omdat het doorsteekje ontbreekt. Ten tweede zijn er delen in natuurgebieden niet toegankelijk voor de speedpedelec omdat deze het wegtype fietspad hebben, bijvoorbeeld smalle bruggetjes.
 - Een mogelijke oplossing hiervoor is het juist toevoegen van doorsteekjes waar dat nodig is. Veelal in gevallen waar een bromfietspad is omgezet in een fietspad, maar waar het doorsteekje vergeten is.
 - Een mogelijke oplossing voor het tweede knelpunt is het onderbord 'speedpedelec toegestaan' toevoegen op plekken waar de doorgaande route op deze manier voor de speedpedelec onderbroken wordt.
- Op de snelfietsroute is het knelpunt voor de speedpedelec-rijder dat dit vaak een fietspad is, waardoor de speedpedelec hier niet mag rijden en op de rijbaan moet, wat in deze gevallen vaak 50, 60, 70 of 80 km/h wegen zijn.
 - Een mogelijke oplossing hiervoor is het toelaten van de speedpedelec op snelfietsroute-fietspaden die voldoen aan de inrichtingseisen. Ook is een snelheidslimiet hier een mogelijke oplossing.

4 Analysematrix 2: Plek op de weg altijd als fiets

Analysematrix

Plek op de weg altijd als fiets		Binnen en buiten bebouwde kom			
		Waar rijdt Fiets	Waar rijdt SP	Knelpunten	Mogelijke oplossingen
30 km/h	Met fietspad Met fietsstrook	Fietspad of strook	Fietspad of strook	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
50 km/h	Met fietspad	Fietspad, knelpunt	Fietspad, knelpunt	SP en fiets op zelfde pad: snelheidsverschil	SP → rijbaan, weg dan lagere snelheid Brede fietspaden, éénrichting
50 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
60 km/h	Met fietsstrook	Fietsstrook	Fietsstrook	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
60 km/h	Met fietspad	Fietspad, knelpunt	Fietspad, knelpunt	SP en fiets op zelfde pad: snelheidsverschil	Fietspad geschikt maken als FF-pad
70 km/h	Met fietspad	Fietspad, knelpunt	Fietspad, knelpunt	SP en fiets op zelfde pad: snelheidsverschil	Fietspaden geschikt maken als FF-pad, inhaalstroken op fietspad, éénrichting
70 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
80 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
Fietsstraat (30km/h)	Alle verkeer max 30km/h	Fietsstraat	Fietsstraat	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
Solitair fietspad	Onverplicht fietspad	Fietspad, knelpunt	Fietspad	Bewonersprotest voor te druk en hoge snelheid	Fietspaden verbreden. SP toelaten als ruimtelijke kwaliteit dat toelaat
Solitair bromfietspad	Onverplicht bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen problemen, maatregelen niet nodig
Snelfietsroute	Variërend	Snelfietsroute, knelpunt	Snelfietsroute, knelpunt	Te hoge tegemoetkomende snelheden	Fysiske middenberm, fietspaden verbreden. SP toelaten als ruimtelijke kwaliteit dat toelaat

In dit tweede beschreven scenario wordt uitgegaan van een regelgeving waarbij de speedpedelec altijd als fiets dient te rijden, waarbij dit vervoersmiddel dus wel welkom is op de fietspaden.

Zoals in de analysematrix van dit scenario te zien is, levert het rijden van de speedpedelec als een fiets zowel voor de fietser als voor de speedpedelec een groot aantal knelpunten op. Voor de bromfietspaden geldt weer hetzelfde als bij scenario 1. Zolang deze goed zijn ingericht volgens de eisen van het CROW levert dit geen extra knelpunten op.

De knelpunten in dit scenario bevinden zich op vijf verschillende type wegen.

- Op de weg 50 km/h met fietspad is een knelpunt voorzien voor de fietser en de speedpedelec-rijder. Het snelheidsverschil tussen de speedpedelec en de fiets is te groot en dat maakt het voor de fietser en speedpedelec-rijder onveilig.
 - Mogelijke oplossingen voor dit knelpunt zijn het verplaatsen van de speedpedelec naar de rijbaan, waarop vervolgens de maximum snelheid verlaagd zal moeten worden naar 30 of 40 km/h, of het verbreden van de fietspaden en deze eenrichtingspaden maken waardoor de fiets en de speedpedelec hier wel veilig samen op kunnen rijden. Ook is een pad dat onderdeel is van het Fietsfamilie-netwerk hier een optie.

- Op de weg 60 km/h met fietspad is er eenzelfde knelpunt voor de fietser en de speedpedelec-rijder als op de weg 50 km/h met fietspad.
 - Mogelijke oplossingen hiervoor zijn niet gelijk aan de 50km/h wegen omdat het niet veilig is voor de speedpedelec-rijder om deze hier de rijbaan op te sturen. Een oplossing is wel om het fietspad geschikt te maken als FF-pad, zodat de inrichting van het fietspad veilig is. Ook is een snelheidslimiet op het fietspad voor gemotoriseerde tweewielers een mogelijke oplossing.
- Op de weg 70 km/h met fietspad is er eenzelfde knelpunt voor de fietser en de speedpedelec-rijder als op de weg 50 km/h met fietspad.
 - Mogelijke oplossingen hiervoor zijn het geschikt maken van het fietspad als een FF-pad, of bepalen dat het éénrichtingspaden worden om tegemoetkomend gevaar en daarmee frontale confrontaties te voorkomen.
- Op het solitair fietspad is het knelpunt dat de paden, te druk worden, zowel voor de weggebruikers als voor de bewoners en de gebiedsbeheerders. Het kan er tot leiden dat ook de gewone fietsers daar niet meer gewenst zijn.
 - Mogelijke oplossingen hiervoor zijn het geschikt maken van het fietspad als een FF-pad, of de speedpedelec weren van paden waar de ruimtelijke kwaliteit dat niet toelaat. Ook is een snelheidslimiet voor gemotoriseerde tweewielers een mogelijke oplossing.
- Op de snelfietsroute is het knelpunt voor zowel de fietser als de speedpedelec-rijder dat dit de snelheden van tegemoetkomend verkeer en de eigen snelheid confrontaties met ontzettend hoge snelheid kunnen opleveren, met ernstig letsel tot gevolg.
 - Een mogelijke oplossing hiervoor is een fysieke middenberm op de snelfietsroute, het verbreden van de fietspaden, of de speedpedelec weren van snelfietspaden waar de ruimtelijke kwaliteit dat niet toelaat. Daarnaast kan er een snelheidslimiet aan de weggebruikers worden opgelegd.

5 Analysematrix 3: Speedpedelec-rijder kiest zelf plek op de weg

Analysematrix

Speedpedelec-rijder kiest zelf plek op de weg		Binnen en buiten bebouwde kom			
		Waar rijdt fiets	Waar rijdt SP	Knelpunten	Mogelijke oplossingen
30 km/h	Met fietspad Met fietsstrook	Fietspad/strook	Rijbaan	Geen knelpunten	Geen probleem, maatregelen niet nodig
50 km/h	Met fietspad	Fietspad, knelpunt	Rijbaan of fietspad, knelpunt	SP en fiets op zelfde pad: snelheidsverschil	Snelheid op de rijbaan verlagen
50 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten, mits goede inrichting bromfietspad	Geen probleem, maatregelen niet nodig, mits goed ingericht
60 km/h	Met fietsstrook	Fietsstrook	Rijbaan/fietsstrook	Geen knelpunten	Geen probleem, maatregelen niet nodig
60 km/h	Met fietspad	Fietspad, knelpunt	Rijbaan of fietspad, knelpunt	Groot snelheidsverschil tussen fiets en SP enerzijds, SP en auto's anderzijds	Fietspad → FF-pad, max snelheid verlagen naar 50 km/h, of herinrichten naar rijweg met fietsstrook
70 km/h	Met fietspad	Fietspad, knelpunt	Fietspad, knelpunt	Groot snelheidsverschil tussen fiets en SP	Fietspad → FF-pad
70 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen probleem, maatregelen niet nodig
80 km/h	Met bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen probleem, maatregelen niet nodig
Fietsstraat (30km/h)	Alle verkeer max 30km/h	Fietsstraat	Fietsstraat	Geen knelpunten	Geen probleem, maatregelen niet nodig
Solitair fietspad	Onverplicht fietspad	Fietspad, knelpunt	Fietspad of elders, knelpunt	Groot snelheidsverschil tussen fiets en SP Omrijden	Fietspad → FF-pad
Solitair bromfietspad	Onverplicht bromfietspad	Bromfietspad	Bromfietspad	Geen knelpunten	Geen probleem, maatregelen niet nodig
Snelfietsroute	Variërend	Snelfietsroute, knelpunt	Snelfietsroute of elders, knelpunt	Snelfietsroute vaak te smal om SP toe te laten	Indien fietspad ontwerptechnisch geschikt is voor hoge snelheden SP toelaten met 30/35 km/h, min. Snelheid verhogen naar 10/15 km/h

In dit derde beschreven scenario wordt uitgegaan van een regelgeving waarbij de speedpedelec-rijder zelf de keuze heeft voor de plek op de weg, dus dat kan op het fietspad of op de rijbaan zijn. Er zijn aanwijzingen dat de voorkeur ligt om op het fietspad te rijden, onder meer uit de effectmeting op de Gelderland-maatregel speedpedelec³.

Zoals te zien in de analysematrix van dit scenario te zien is, levert het rijden van de speedpedelec bij het zelf kiezen van de plek op de weg zowel voor de fietser als voor de speedpedelec een groot aantal knelpunten op. Voor de bromfietspaden geldt weer hetzelfde als bij scenario 1 en 2, zolang deze goed zijn ingericht volgens de eisen van het CROW levert dit geen extra knelpunten op.

De knelpunten in dit scenario bevinden zich op vijf verschillende type wegen.

- Op de weg 50 km/h met fietspad is een knelpunt voorzien voor de fietser en de speedpedelec-rijder. Het snelheidsverschil op het fietspad tussen de speedpedelec en de fiets is te groot en dat maakt het voor de fietser en speedpedelec-rijder onveilig. Wanneer

³ <http://nationaalverkeerskundecongres.nl/Uploads/2018/10/Nr-34--Effectmeting-speed-pedelegs---Samenvatting-NVC.docx>

de speedpedelec-rijder voor de rijbaan kiest is het verschil tussen auto en speedpedelec te groot.

- Mogelijke oplossingen voor dit knelpunt zijn om het pad hier geschikt te maken zodat het onderdeel kan uitmaken van het Fietsfamilie-netwerk, waarbij er een verlaging van de maximum snelheid naar 30 of 40 km/h is, waardoor de speedpedelec hier veilig en comfortabel kan rijden.
- Op de weg 60 km/h met fietspad is er eenzelfde knelpunt voor de fietser en de speedpedelec-rijder als op de weg 50 km/h met fietspad.
 - Mogelijke oplossingen hiervoor zijn niet gelijk aan de 50km/h wegen omdat het niet veilig is voor de speedpedelec-rijder om deze hier de rijbaan op te sturen. Een oplossing is wel om het fietspad geschikt te maken als FF-pad, zodat de inrichting van het fietspad veilig is. Ook kan er gekozen worden om de speedpedelec naar de rijbaan te sturen als de snelheid hiervan naar 50 km/h gaat of een aparte fietsstrook krijgt.
- Op de weg 70 km/h met fietspad is er eenzelfde knelpunt voor de fietser en de speedpedelec-rijder als op de weg 50 km/h met fietspad.
 - Een mogelijke oplossing hiervoor is het geschikt maken van het fietspad als een FF-pad zodat de gewone fietser en de speedpedelec-rijden hier samen op kunnen rijden.
- Op het solitair fietspad is het knelpunt dat het verschil tussen de gewone fietser en de speedpedelec-rijder te groot is in de snelheid. Ook kan het voor de speedpedelec-rijder op de rijbaan leiden tot het moeten omrijden als hij niet van het fietspad gebruik kan maken.
 - Een mogelijke oplossing hiervoor is het geschikt maken van het fietspad als een FF-pad zodat de gewone fietser en de speedpedelec-rijden hier samen op kunnen rijden. Ook is een snelheidslimiet voor gemotoriseerde tweewielers een mogelijke oplossing.
- Op de snelfietsroute is het knelpunt voor de speedpedelec-rijder dat dit de snelheden van tegemoetkomend verkeer en de eigen snelheid confrontaties met ontzettend hoge snelheid kunnen opleveren, met ernstig letsel tot gevolg.
 - Een mogelijke oplossing hiervoor is een fysieke middenberm op de snelfietsroute, het verbreden van de fietspaden, of de speedpedelec weren van snelfietspaden waar de ruimtelijke kwaliteit dat niet toelaat. Daarnaast kan er een snelheidslimiet aan de weggebruikers worden opgelegd.

Bijlage A: Samenstelling van de commissie en bijeenkomsten

De Commissie Speedpedelec is naar aanleiding van de Ledenraad in februari 2018 ingericht om de mogelijkheden, kansen en issues met de speedpedelec te onderzoeken. Hierbij is er door het landelijk bureau, in samenspraak met de directeur en het presidium van de Ledenraad, een commissie samengesteld waarin de verschillende standpunten vertegenwoordigd zijn en er genoeg expertise over de speedpedelec en ruimtelijke inrichting aanwezig is. Uiteindelijk maakten de volgende personen deel uit van de commissie en gaf de meerderheid van de commissie aan (in een verhouding van 7 tegen 3) zich achter dit rapport te scharen:

- Teeja Arissen
- Raymond Comvalius
- Martin de Vries
- Jan Helmer
- Petra Ket
- Mike Meeles
- Saar Muller
- Jos Oude Elferink (presidium Ledenraad)
- Frank Poppe
- René Rood
- Dick Worries (heeft de commissie tussentijds verlaten)

Gert-Jan Jansen fungeerde tijdens de eerste twee bijeenkomsten als voorzitter van de Commissie Speedpedelec, maar moest daarna helaas afhaken. Dick Buursink, de voorzitter van de Ledenraad, fungeerde tijdens de laatste twee bijeenkomsten als voorzitter van de Commissie Speedpedelec. Arjen Klinkenberg was tijdens het gehele proces de secretaris van de Commissie Speedpedelec en heeft uiteindelijk de resultaten van de commissie verwerkt in het rapport. Directeur van de Fietsersbond, Saskia Kluit, was aanwezig bij de laatste drie bijeenkomsten maar maakte officieel geen deel uit van de commissie.

De commissie is bijeen gekomen op de volgende data, telkens op het Landelijk Bureau van de Fietsersbond te Utrecht:

- Zaterdag 7 april, gedurende de Visiedag 2040 van de Fietsersbond
- Donderdag 24 mei
- Donderdag 23 augustus
- Donderdag 25 oktober

Bijlage B: Voorgestelde oplossingsrichtingen waarover geen overeenstemming te bereiken was

In dit hoofdstuk zijn zaken die eerder besproken zijn tijdens de bijeenkomsten van de Commissie Speedpedelec en die ook kunnen bijdragen aan het verbeteren van de huidige situatie, maar waarvan we niet samen besloten hebben om ermee verder te gaan. Er was over deze punten geen overeenstemming in de gehele commissie, maar dat neemt niet weg dat ze nuttig kunnen zijn voor afdelingen of de Ledenraad.

- Zeker in stedelijke gebieden zal de ruimte die nu voor de auto bestemd is moeten worden teruggewonnen door de fiets. Waar de fiets zeker in stedelijke gebieden het beste vervoersmiddel is en het meeste gebruikt wordt, moet deze ook de ruimte krijgen. Het zal leiden tot bredere paden voor de fiets, waardoor de gewone fietser en de speedpedelec-rijder hier elkaar niet meer in de weg rijden.
- De 50 km/h wegen moeten anders ingericht worden om de veiligheid voor speedpedelec-rijders te vergroten. Door hier dubbelbaanse wegen van te maken is er meer ruimte voor elke weggebruiker en is er vaak genoeg ruimte voor de speedpedelec om veilig op de rijbaan te rijden. Met een fietspad hier langs voor de gewone fietser worden er knelpunten voorkomen.
- Speedpedelecs kunnen alleen worden toegelaten op 1-richtingsfietspaden die zo breed zijn dat 2 naast elkaar rijdende fietsers ruim ingehaald kunnen worden. Dit is minstens de minimale breedte van een CROW bromfietspad. Daarnaast mogen de hoge snelheden op een dergelijk fietspad geen ongewenste neveneffecten veroorzaken. Een dergelijk fietspad is niet geschikt in een gebied met veel passanten die geen snelle voertuigen verwachten.
- Op de onveilige 50 km/h wegen, de 60 en 70 km/h wegen is de speedpedelec op de rijbaan laten rijden geen optie. Waar het toelaten van de speedpedelec op het fietspad voor confrontaties en knelpunten kan zorgen, moet er op deze plek een aanpassing aan de infrastructuur worden gedaan. Daarom wordt er gepleit voor een netwerk van routes dat ruim opgezet is en voldoet aan de richtlijnen van het CROW (BRON) waardoor het mogelijk is zowel de fiets als de speedpedelec veilig en comfortabel te laten rijden. Behalve de speedpedelec zullen op dit netwerk meerdere fietsachtigen gaan rijden.
- Op plekken waar dat nodig is en waar de fietspaden voldoen aan de criteria van het CROW qua onder meer breedte, kan de Gelderland-maatregel worden toegepast. Deze maatregel

biedt de speedpedelec de kans om legaal over het fietspad te rijden op plekken waar wegen liggen waar veelal harder wordt gereden dan 50 kilometer per uur. De Gelderland-maatregel ontheft de speedpedelec-rijders op het fietspad door middel van het onderbord 'Speedpedelecs toegestaan'.⁴ Ze mogen dan met max 30 km/h over het fietspad rijden.

- De bromfietspaden en fietspaden worden afhankelijk van intensiteiten en functie bij voorkeur éénrichtingspaden om frontale confrontaties uit te sluiten.
- Er zal door de wegbeheerders meer nadruk gelegd moeten worden op de V85-regel. Dit is een eenvoudig recept om na te gaan of een snelheidslimiet overeenstemt met de weg en zijn omgeving. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden. Deze regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden. Dit kan als hulpmiddel dienen om te bepalen welke 50 km/h wegen niet veilig genoeg zijn om de speedpedelec de rijbaan op te sturen en waar dus de Gelderland-maatregel zou moeten worden toegepast.
- Er moet rekening gehouden worden met nieuwe technieken voor begrenzing van snelheid van de weggebruiker, zoals geofencing er daar één van is. Dit zal dienen als oplossing voor de langere termijn, omdat de huidige technieken nog niet voldoen in een juiste toepassing op de infrastructuur. Het kan uiteindelijk de mogelijkheid bieden om veel secuurder weggebruikers te controleren op snelheid en de snelheid op de rijbaan te handhaven.

⁴ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-52201.html>