

Motie Speedpedelec en Fietsinfrastructuur

De Ledenraad van het Fietsersbond, in vergadering op 2 februari 2019 te Utrecht bijeen, kennisgenomen hebbende van

- Rapport Speed-pedelec van de Commissie Speed-pedelec,
- Memo bij het rapport van het Algemeen Bestuur voor de Ledenraad 2-2-2019,

refererende

- aan de statuten van de Fietsersbond en het uitgesproken doel om zich in te zetten voor alle zaken die het fietsen veiliger en plezieriger maken (website Fietserbond)
- aan de wettelijke bepaling dat de speedpedelec niet op het fietspad mag rijden;
- aan de standpunten van de European Cyclist's Federation

constaterende (zie ook bijgevoegde notitie)

- dat door de geruisloosheid, de slechte herkenbaarheid, de (onverwacht) hoge snelheid en trekkracht en toenemende variatie in het type en aantal speedpedelec-rijders, fietsers aanzienlijke hinder en hogere ongevalsrisico's door de speedpedelec ondervinden - zeker op het fietspad;
- dat problemen die speedpedelec-rijders op de rijweg ondervinden vooral veroorzaakt worden door oudere, te zwakke motoren en de onbekendheid bij automobilisten met de speed-pedelec op de rijbaan en het agressieve gedrag van automobilisten tegenover speedpedelec-rijders

overwegende

- dat bezwaren van het rijden met een speedpedelec op 50km-wegen rijwegen kunnen worden weggenomen met zwaardere motoren (TestKees: minimaal 700W), met veiligheid verhogende attributen (bv. 45km bord op spatbord), alsmede met een voorlichtingscampagne door de overheid voor automobilisten over de wettelijke plaats van de speedpedelec op de infrastructuur;
- dat de ruimte die op het fietspad vrij komt - door de scooter naar de rijbaan te verplaatsen - niet moet worden ingenomen door de (nog snellere) speedpedelec;
- dat, gelet op het maatschappelijk belang, niettemin uitzonderingen aanvaardbaar zijn op het verbod van het rijden op het fietspad;

besluit - als uitzondering op deze wettelijke regel -

- dat de speedpedelec bij dubbelbaans 50km-wegen tijdelijk op het fietspad kan worden toegestaan (max 25km/h) totdat er een passende infrastructurele oplossing is gerealiseerd, mits een eenrichtingsfietspad van voldoende breedte aanwezig is (bromfietspad-breedte)
- dat gezien kan worden of snel/doorfietspaden geschikt gemaakt kunnen worden voor de speedpedelec (indien goed vorm gegeven kan de max snelheid wellicht hoger zijn dan 25km/h; uit te werken door het CROW);

en gaat over tot de orde van de dag.

Toelichting

Voor de onderbouwing wordt verwezen, voor zover nodig, naar de bijgevoegde notitie.

Mike Meeles (Afdeling Leiden)

Notitie Speedpedelec op de Fietsinfrastructuur?

Inleiding en samenvatting

Onlangs heeft de Commissie Speedpedelec een rapport uitgebracht over de problemen rond de speedpedelec op de fietsinfrastructuur. Dat rapport hebben drie commissieleden niet voor hun verantwoordelijkheid kunnen nemen en derhalve niet getekend; er mist namelijk een analyse van de problematiek vanuit de doelstelling van de Fietsersbond, dus vanuit het oogpunt van de (reguliere) fietser¹).

Deze analyse levert – samengevat - het volgende op:

De **problemen** die fietsers van de speedpedelec (op het fietspad) ondervinden, worden veroorzaakt door een aantal kenmerken:

- De **geruisloosheid** (geen verbrandingsmotor)
- De **slechte herkenbaarheid** (veel lijkend op een fiets dan wel e-bike)
- De (onverwacht) **hoge snelheid en trekkracht**

waardoor slecht geanticipeerd kan worden.

Dit speelt in versterkte mate in en rond om stedelijk gebied.

De problemen die speedpedelec aangeven te ondervinden bij het rijden op de rijbaan worden veroorzaakt door

- dat een deel van de speedpedelec-rijders slechts met grote inspanning 45km kan bereiken en vasthouden, wat ertoe leidt dat men niet goed met het (auto-)verkeer op de rijbaan meekomt. De **motor** van hun speedpedelecs is kennelijk **te zwak**; vooral bij de eerste modellen.
- dat het agressieve gedrag van automobilisten tegenover speedpedelec-rijders het - normale - rijgedrag van speedpedelec-rijders aantast (waaronder de keuze van de rijroute, wel of niet fietspad). Dat gedrag van automobilisten is niet onbegrijpelijk vanwege het **gebrek aan voorlichting** aan automobilisten over de nieuwe verkeerdeelnemers op de weg.

Consequenties voor beleid

Problemen die (sommige) speedpedelec-rijders ondervinden rechtvaardigt niet om naar het fietspad uit te wijken. De oplossing voor het ongemak dient bij de oorzaken aan te grijpen, en niet te worden afgewenteld op de fietser (reguliere fietser/e-biker). Het ligt daarom ook niet voor de hand deze “elektrische trapbrommer” – bij wijze maatwerk – soms op het fietspad toe te laten, omdat dan daar de onveiligheid van fietsers toeneemt.

Een deel van het probleem lost zich inmiddels vanzelf op. Door de technische doorontwikkeling worden de motoren krachtiger en hun trekkracht groter. Er blijkt dat met een **elektrische motor die 700 W levert**, even gemakkelijk aan het verkeer op de rijbaan kan worden deel genomen als met een

¹ Opdracht was: *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.*

verbrandingsbrommer (TestKees). De huidige topmodellen leveren inmiddels 850W (een maximum van 4000W is toegestaan).

Daarnaast zijn er **attributen voor de speedpedelec-rijders** beschikbaar die hun zichtbaarheid en herkenbaarheid en daardoor hun veiligheid op de rijweg kunnen vergroten (bv. 45 Km sticker achterop).

De hoofdreden voor de **Provincie Gelderland optie** om speedpedelecs op sommige trajecten op het fietspad toe te staan, is daarmee **achterhaald**.

Ook mag niet vergeten worden dat de Fietzersbond eraan mee heeft gewerkt om het mogelijk te maken de scooter van het fietspad te weren. Het zou dan hoogst inconsistent zijn, dat de ruimte die op het fietspad vrij komt - door de **scooter naar de rijbaan** te verplaatsen – wordt ingenomen door de (nog snellere) speedpedelec.

De vraag rijst of er niettemin redenen zijn die rechtvaardigen de speedpedelec in specifieke situaties op het fietspad toe te laten?

Met inachtneming van een **afwegingskader** (doelstelling Fietzersbond, coherentie fietsinfrastructuur, minimalisering risico toename, fietsinfrastructuur passend voor speedpedelec) zijn er **twee uitzonderingen** aanvaardbaar op de regel dat de speedpedelec de bromfietsregels aanhoudt:

- Op wegen met vrij liggend fietspad en met een allure die hoger dan de toegestane snelheid oproept waardoor grote acceleratie- en snelheidsverschillen optreden, en méér dan 50 km/h wordt gereden – in de praktijk slechts op dubbelbaans 50km-wegen – kan de speedpedelec tijdelijk op het fietspad worden toegestaan (max 25km/h) totdat er een passende infrastructurele oplossing is gerealiseerd, mits een eenrichtingsfietspad van voldoende breedte aanwezig is (bromfietspad-breedte). Andere wegen hebben niet die allure, dan wel passende voorzieningen.
- Uit algeheel verkeerstechnisch oogpunt is het aanvaardbaar om te bezien of snel/doorfietspaden geschikt gemaakt kunnen worden voor de speedpedelec (indien goed vorm gegeven kan de max snelheid wellicht hoger zijn dan 25km/h; uit te werken door het CROW).

Wegen met een maximumsnelheid boven de 50km hebben veelal (brom-)fietspadvoorzieningen, of zouden (alsnog) moeten worden aangelegd.

Daarnaast verdient het aanbeveling de overheid aan te zetten om alsnog een voorlichtingscampagne voor automobilisten te entameren over de snelle tweewieler die als een fiets uitziet (maar dat niet is) en die volgens de wet op de rijweg móet rijden.

Verder kan de belangenorganisatie *Speed-pedelec Groep der Lage Landen* worden aangemoedigd om hun leden te adviseren over het minimale motorvermogen (700W) en andere risico-verlagende acties ((rijstijl, herkenningsattributen).

1. Technologische Ontwikkelingen

Allereerste de vraag of de Fietsersbond de **speedpedelec** als zodanig misschien moet tegen houden? Zeker niet. Een dergelijk vervoermiddel is zonder meer een **aanwinst** om mensen uit de auto te lokken – met alle milieu- en gezondheidswinst van dien ²).

Wat mogen we op dit terrein verder verwachten? De technologische ontwikkeling zal niet blijven steken bij de huidige **motorvermogens**. In korte tijd ging het van 350 Watt (W) naar 500W, maar inmiddels zijn speedpedelecs met 850W te koop.

Het einde is ook nog (lang) niet in zicht, mede vanwege de **wettelijke ruimte tot 4000W** die voor het **motorvermogen** geldt.

Speedpedelec-rijders, willen zij veilig deelnemen aan het verkeer op de rijweg, moeten beschikken over speedpedelecs met een minimum aan motorvermogen. Inmiddels is er binnen de Fietsersbond onderzoek naar gedaan (Testkees): “... *ondersteuning van de speedpedelec stopt dan ook rond de 45 kilometer per uur. Om die snelheid te bereiken heb je ongeveer 700 watt aan vermogen van je benen en motor nodig*” ³). Hoewel minder nodig is, gaan we hier gemakshalve van **minimaal 700W motorvermogen** uit. Dat is duidelijk minder dan de inmiddels beschikbare 850W-motoren.

Daar staat tegenover, dat naar mate de motor krachtiger wordt, het voor de berijder “onnatuurlijker” wordt om lagere snelheden aan te houden, en de snelheidsverschillen tegenover langzamere tweewielers, bv fietsers, toenemen.

Hoewel onderzoek hierover ontbreekt, mag worden aangenomen dat speedpedelecs op twee manieren worden gemodificeerd. De **begrenzing wordt verwijderd** waardoor hogere snelheden kunnen worden ondersteund; technisch gezien, is dit niet onoverkomelijk. Een handeling die ook bekend is van houders van brommers, scooters en e-bikes.

Een tweede manier, die ook openlijk op het Fietsersbond-Forum wordt gepropageerd, is het **“downgraden” van de speedpedelec** naar een e-bike. Met het verwijderen van de wettelijk vereiste attributen, zoals spiegel(s) en het kentekenplaatje, verschijnen er dus ongemerkt “elektrische trapbrommers” op het fietspad.

Dergelijke innovaties verhogen de druk op het fietspad en beïnvloeden daarmee de ruimte voor en het comfort van fietsers. Als belangenbehartiger van de fietser draagt de Fietsersbond een belangrijke verantwoordelijkheid om de innovaties en het daarmee opgeroepen gedrag van de betrokken verkeersdeelnemers in goede banen te leiden, in de eerste plaats voor de fietser. Dit geldt overigens niet alleen voor de speed-pedelec, maar ook andere (potentiele) fietspadgebruikers.

² Zo is Milieudefensie, heel begrijpelijk, tegen het fietspadverbod voor de speedpedelec. NRC (2-7-2017), *Het fietspad is voor wie trapt*. Zij trachten het milieu te beschermen en staan niet voor het veilig en plezierig fietsen.

³ <https://www.fietsersbond.nl/de-fiets/fietssoorten/speed-pedelec/speedpedelec-test-2018/>

2. Analyse van problemen met de Speedpedelec

Samen met de onmiskenbare voordelen zijn er met de introductie en het toenemende gebruik van de speedpedelec geleidelijk aan problemen ontstaan. Hierbij gaat het niet alleen om problemen die fietsers van de speedpedelec-rijders ondervinden, maar ook om problemen die speedpedelec-rijders zelf hebben.

De **problemen** die fietsers van de speedpedelec (op het fietspad) ondervinden worden veroorzaakt door een aantal kenmerken:

- De **geruisloosheid** (geen verbrandingsmotor)
- De **slechte herkenbaarheid** (veel gelijkend op een fiets dan wel e-bike)
- De (onverwacht) **hoge snelheid en trekkracht**

waardoor slecht geanticipeerd kan worden.

Dit speelt in versterkte mate in en rond om stedelijk gebied.

Valt, ondanks deze kenmerken, het (onterecht) gebruik van het fietspad door speedpedelec-rijders misschien mee?

Een eerste beeld van het rijgedrag van speedpedelec-rijders laten de onderzoekresultaten van de **Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) – Speedpedelec op de Rijbaan⁴** - zien. De samenvatting luidt als volgt:

Het onderzoek toont aan dat er grote verschillen zijn tussen speedpedelecrijders: ‘de speedpedelecrijder’ lijkt niet te bestaan. Een aanzienlijk deel van de afstand (23% van het totaal) wordt op het fietspad afgelegd waar eigenlijk de rijbaan gekozen had moeten worden. Op de rijbaan wordt gemiddeld significant sneller (32 km/uur) gereden dan op het fietspad (29 km/uur). Deelnemers voelen zich regelmatig onveilig op de rijbaan. Daar zijn ook aandachtspunten voor doorstroming waargenomen en uitingen van irritatie. Ondanks steun voor de helmplicht blijft een veilige inpassing van de speedpedelec in het Nederlandse wegverkeer een forse uitdaging.⁵

Los van de beperkingen van het onderzoek (en/of de kritiek die je er op kunt hebben, zie Bijlage A Kritische kanttekeningen bij het rapport *Speedpedelec op de Rijbaan*) springen een paar zaken in het oog:

- Van de onderzoeksgroep, die overigens uit veelal hoger opgeleide personen (vooral mannen) bestaat, zou verwacht worden, dat die zich in een onderzoekssituatie aan de regels houdt. Toch overtreedt een fiks aantal deelnemers de wet, door op het fietspad te rijden. Met andere woorden, wat wordt het beeld wanneer andere lagen van de samenleving, die zich minder “verantwoord” gedragen, overstappen op de (2^ehands-) speedpedelec? Ervaringen met de scooter met het blauwe plaatje laten zien dat er massaal veel te hard wordt gereden; bij de invoering van de snorfiets was dit deze ontwikkeling niet te voorzien.
- Op dat fietspad worden dan snelheden gereden die duidelijk boven de vermogensgrens liggen die voor e-bikes geldt (25km/h), namelijk ca. 29km/h. Dit terwijl de feitelijke gemiddelde snelheid op het fietspad bij hooguit 20km/h ligt.

⁴ <https://www.swov.nl/publicatie/speedpedelec-op-de-rijbaan>

⁵ SWOV rapport, p. 2

- Er werd met elektromotoren gereden van 350 en 500W. Het bleek dat de onderzoeksgroep op fietspaden met een groter motorvermogen harder rijdt (30,2km/h) dan met een kleinere (24,9)!
Wat het gevolg is bij aanzienlijk sterkere motoren (max 4000W) en in grote aantallen, laat zich uittekenen ⁶).
- Ook op (brom-)fietspaden werd sneller dan de toegestane snelheid gereden, d.w.z. $\frac{3}{4}$ van de deelnemers deed dit.

Dat levert het beeld op dat een niet onaanzienlijk deel van de speedpedelec-rijders het voor hen verboden fietspad opzoeken en daar onaangepast hard rijdt. Voor de fietser betekent dit een toename van de frequentie van grote snelheidsverschillen en dus meer fietsonveiligheid omdat die vaker snelle speedpedelec-rijders tegen komt ⁷).

Daar komt bij dat, snelle tweewielers op het fietspad het maatschappelijk draagvlak van (aan te leggen) fietsinfrastructuur erodeert. Belendende bewoners en bezoekers van parken zien hun veiligheid (als voetganger) in het geding komen en ageren tegen “de fietsers” in het algemeen; zonder verder onderscheid te maken tussen “elektrische trapbrommer” en fiets.

De speedpedelec wordt dus voor fietsers in toenemende mate een risicofactor van belang.

3. Analyse van problemen van de speedpedelec-rijders

Dat speedpedelec-rijders door **automobilisten** niet bepaald welkom worden geheten – **agressief** afsnijden, uitschelden, toeteren, dicht erop rijden etc. – is te begrijpen. De overheid – evenals de ANWB - heeft het namelijk nagelaten om automobilisten op de nieuwe rijbaangebruikers - die daar verplicht rijden - attent te maken. Er was hoegenaamd geen voorlichtingscampagne.

Zelfs bij toekomstig vergelijkbare rijprestaties als die bij de verbrandingsbrommer is dat gewenst. Dit omdat de uiterlijke verschijningsvorm toch veel gelijkenis vertoont met een fiets of e-bike ⁸) en dus bij automobilisten blijvend voor verwarring zorgt. Een bewustmakingscampagne blijft dus noodzakelijk.

Door het gevoelde ongemak bij speedpedelec-rijders wanneer zich op de rijbaan bewegen, zoekt menigeen het fietspad op. Nog los van het feit dat dit juridisch niet is toegestaan, rijst de vraag of dit gevoelde ongemak terecht gevoeld wordt en wat de oorzaak ervan is.

Men komt niet goed mee met de overige verkeersdeelnemers op de rijbaan wat tot doorstromingsproblemen leidt. Gesteld wordt, dat het ondoenlijk is om langere tijd dicht tegen de

⁶ De wel eens aangehaalde factor 4 maal de menselijke trapkracht is geen officiële limiet voor de speedpedelecs; (Oktober-versie van *White Paper: Rules and Regulations on Electric Cycles in the EU ... manufacturers may decide to limit their vehicles with the so-called “factor four”*).

⁷ Ten aanzien van de discriminatie tegenover de **racende wielrenners**, want die rijden immers ook hard, een korte opmerking. Dat kan niet helemaal ontken worden, maar er zijn belangrijke verschillen. Zo is de massa van een racefiets 1/3 van dat van een speedpedelec. Bovendien kan de prestatie van een racefiets door technologische vernieuwing amper verbeterd worden waardoor de kruissnelheid nauwelijks kan toenemen. Bij speedpedelecs ligt dat echter wel in het verschiet en zal ertoe leiden dat langduriger rond de ondersteunde topsnelheid van 45km/h gereden kan worden

⁸ Ondanks de te verwachten aanpassingen: remlichten en richtingaanwijzers.

45km/h aan te rijden, te inspannend. Ook het optrekken tot hogere snelheden duurt relatief lang. Het SWOV-onderzoek uit 2017 laat inderdaad zien, dat **sterkere motoren** in de praktijk gemiddeld harder rijden dan zwakkere. Uit recenter onderzoek (2018) blijkt, dat gemiddeld zo'n 34km/h wordt gereden, waarbij de verschillen groot zijn: 27-40km/h ⁹). Dat kan mede aan verschillen in motorvermogen worden toegeschreven.

Hierdoor is het aannemelijk dat sterkere motoren, die de prestaties van brommers evenaren – of misschien zelfs zullen overtreffen (4000W) – dergelijke problemen op de rijweg sterk kunnen verminderen. Speedpedelec-rijders, willen zij veilig deelnemen aan het verkeer op de rijweg, zouden dus moeten beschikken over speedpedelecs met een motorvermogen van **minimaal 700W motorvermogen**.

Er bestaan zorgen over het **massaverschil** tussen speedpedelec en auto, die in geval van een aanrijding tot zwaar **letsel** zou kunnen leiden. Deze zorgen zijn niet onterecht, maar gelden evengoed voor brommers op de rijweg. De impact op een brommer dan wel op een speedpedelec zou door verschil in constructie mogelijkwijs kunnen verschillen. Maar om - op voorhand - van substantiële verschillen uit te gaan, zijn er geen aanwijzingen.

Het is zelfs zo, dat na het (gedeeltelijk) verplaatsen van de brommer naar de rijbaan het aantal ongelukken is verminderd. Eén van de redenen daarvoor is, dat ongelukken tussen afslaan auto's en rechtdoor gaande bromfietsen zijn afgenomen. Analoog hieraan is een toename van ongelukken te verwachten tussen afslaan auto's en rechtdoor gaande speedpedelec-rijders waar die op het fietspad zouden mogen rijden. En wellicht in versterkte mate door de slechte herkenbaarheid van de speedpedelec-rijders.

Anderzijds is de impact van een speedpedelec op een fietser wel degelijk verschillend; vergeleken met een fiets. De speedpedelec is namelijk aanzienlijk zwaarder dan een fiets ¹⁰).

Uit eerste **ervaringsonderzoek** in Gelderland (waar op sommige trajecten de speedpedelec op fietspaden is toegestaan) komt naar voren ¹¹), dat speedpedelec-rijders een grote voorkeur hebben voor fietspaden en : “... ook buiten de uitzonderingstrajecten wordt veel gebruikt gemaakt van het fietspad” (zijnde een verkeersovertreding). Als reden geven de respondenten de aanwezigheid van auto's op de rijbaan op (zonder verdere uiteenzetting) ¹²).

Deze resultaten wijken niet af van het eerdere SWOV-onderzoek.

Er zijn dus – **twee reële oorzaken** die speedpedelec-rijders ertoe brengt om het fietspad op te zoeken:

- Sommigen kunnen slechts met grote inspanning 45km/h bereiken maar zeker niet vasthouden, waardoor zij niet goed met het (auto-)verkeer op de rijbaan mee komen. **De motor van veel van de thans gangbare speedpedelecs is kennelijk te zwak.**

⁹ https://www.gelderland.nl/bestanden/Documenten/Gelderland/05Verkeer-en-vervoer/2018%20-%20Q4/181205_Eindrapport_effectmeting_uitzonderingsmaatregel.pdf

¹⁰ Dat nadeel heeft ook een e-bike, zij het dat die iets lichter is dan een speedpedelec.

¹¹ https://www.gelderland.nl/bestanden/Documenten/Gelderland/05Verkeer-en-vervoer/2018%20-%20Q4/181205_Eindrapport_effectmeting_uitzonderingsmaatregel.pdf

¹² Dat brengt de onderzoekers er overigens toe om te suggereren de uitzonderingsmaatregel om te keren: speedpedelec altijd op fietspad, en soms op de rijbaan

- Het agressieve gedrag van automobilisten tegenover speedpedelec-rijders tast het (normale) rijgedrag van speedpedelec-rijders aan. Dat gedrag is niet onbegrijpelijk vanwege het **gebrek aan voorlichting aan automobilisten** over de nieuwe verkeerdeelnemers op de weg.

4. De Gelderlandoptie ¹³⁾

Door enkele regionale/lokale overheden is een beweging in gang gezet om de speedpedelec op sommige trajecten op het fietspad toe te laten. De Provincie Gelderland vervult hier een voortrekkersrol in.

De provincie stelt o.a. dat door verminderd autogebruik “maatschappelijke baten ontstaan bij toenemend gebruik van de speedpedelec”, dat door verplaatsing van de speedpedelec naar de rijbaan niet “in alle gevallen tot een veiliger verkeerssituatie zou leiden”, en dat “een speedpedelec in het gebruik op een aantal fronten meer fiets is dan bromfiets”. Daarom wordt het wenselijk geacht om de speedpedelec op 16 passages in bebouwde kommen het rijden op het fietspad toe te staan. Deze **uitzonderingstrajecten** hebben volgens de provincie “geen ongewenste neveneffecten”. Los van het feit dat elke maatregel ergens nadelen met zich meebrengt, blijkt dat de provincie geen expliciete afweging heeft gemaakt tussen “het veiligheidsrisico voor de speedpedelec op de rijbaan ... (en) ... het veiligheidsrisico voor de fietsers wanneer de speedpedelec gebruik gaat maken van het fietspad”. Er wordt eenvoudigweg gesteld dat het eerste groter is dan het tweede.

Dat dit – gezien het voorgaande - een **gevaarlijke ontwikkeling** is, spreekt voor zich. De afdeling Berkelland heeft zich toentertijd terecht zeer kritisch over dit voornemen uitgesproken. Dat heeft weliswaar niet veel weerklank in de officiële reactie van de Fietsersbond gekregen, wat overigens niet wegneemt dat ook in die reactie de vinger op een aantal zere plekken van het ontwerpbesluit werden gelegd.

Geconstateerd moet echter worden, dat de Provincie noch de Fietsersbond, in voldoende mate het **belang van de fietser** voorop hebben gesteld. Zo wordt door de laatste aan het probleem van de handhaving van de snelheid van speedpedelecs op het fietspad geen consequenties of eisen verbonden, en bij het ongevalsrisico wordt slechts aan de speedpedelec-rijder gedacht en niet aan de fietser, of wordt aan de noodzaak van dit voornemen überhaupt niet getwijfeld. Zowel provincie als de Fietsersbond hebben toen niet de werkelijke problemen van de speed-pedelec-rijders geanalyseerd en hadden onvoldoende de technologische ontwikkeling t.a.v. het motorvermogen op hun netvlies.

Helaas heeft de opstelling van de Fietsersbond dat het “zinnig ... (is) ... maatregelen te nemen die het ongevalsrisico voor de speedpedelec verlaagt zonder die voor de gewone fietser te verhogen” wat het laatste betreft weinig invulling gekregen.

5. Beleidsoverwegingen

Samenvattend moet worden geconcludeerd dat “elektrische trapbrommers” op het fietspad het veilig en plezierig fietsen (met fiets of e-bike) ernstig kan aantasten. Zeker, naar mate de speedpedelec een bredere verspreiding krijgt en krachtiger wordt. Dat komt vooral door de geruisloosheid en de onverwacht hoge snelheid en trekkracht van de speedpedelec alsmede de uiterlijke gelijkenis met fiets of e-bike welke tot anticipatieproblemen leiden. Speedpedelec-rijders

¹³⁾ Gedeputeerde Staten van Gelderland (6 september 2017), Diverse provinciale wegen; verkeersbesluit toelaten speed-pedelec op fietspaden binnen de bebouwde kom in 13 gemeentes. Fietsersbond (3 augustus 2017), Zienswijze op ontwerp verkeersbesluit.

gaan vaak ook (te) hard, zodat door snelheids- en massaverschil het letselrisico voor fietsers toeneemt.

De twee oorzaken waardoor speedpedelec-rijders graag het fietspad zouden willen kiezen – te zwakke motor om met het (auto)verkeer mee te komen en de gebrekkig voorlichting over de vereiste plaats van speedpedelec op de rijweg – rechtvaardigen niet een beweging **terug naar het fietspad**.

Dat is ook **niet (meer) nodig**:

- omdat door **sterkere motoren** de trekkracht en de snelheid toenemen,
- wanneer speedpedelec-rijders meer **risicomijdend rijden** (midden op de weg rijden, grote bochten maken om afslagen en goed kijken goed in zijwegen ¹⁴),
- als de speedpedelec wordt voorzien van **attributen** die de alertheid van automobilisten bevordert (FB-lid: De volgende aanpassingen maken dat het achteropkomende verkeer meer afstand laat en minder agressief gedrag vertoont: (1) richtingaanwijzers, (2) kentekenplaatverlichting, (3) gele High-Vue zadeltassen, (4) een remlicht, (5) een geel reflecterend hesje en (6) een 45 Km sticker achterop. Kortom, veiligheid door zichtbaarheid en laten zien wat je van plan bent ¹⁵).

Temeer ook niet, omdat - omgekeerd - de **snorfiets** geleidelijk van het fietspad verdwijnt. Mede door de Fietsersbond is recentelijk aan gemeenten de mogelijkheid gegeven om onder voorwaarden (drukke, veiligheid) de scooter te verplaatsen naar de rijbaan.

Het zou wonderlijk zijn om de snellere speedpedelec (immers tot 45km/h) die plek wel te geven.

Moet de speedpedelec dus categorisch van het fietspad geweigerd worden?

Bij de beantwoording wordt uitgegaan van het niveau van regelgeving en niet zozeer vanuit, bij voorbeeld, het (onwettig) gedrag van verkeersdeelnemers.

Het **afwegingskader** wordt gevormd door vier criteria:

- Vasthouden aan het beleid van veilig en comfortabel fietsen (doelstelling Fietsersbond):
- De Nederlandse fietsinfrastructuur moet zo coherent mogelijk (herkenbaar en voorspelbaar) blijven, afwijkingen zijn hooguit uitzonderingen, dan wel tijdelijk van aard.
- De “elektrische trapbrommer” (speedpedelec) mag niet significant méér risico’s op de infrastructuur tegen komen dan de conventionele (verbrandings)brommer;
- Op fietsinfrastructuur die ook bij uitstek passend is voor speedpedelecs, kan deze een plaats krijgen.

Dit afwegingskader is mede gebaseerd en bouwt voort op het standpunt van de European Cyclists’ Federation ¹⁶).

¹⁴ Zie Verkeernet, *Onderzoek in Gelderland: speedpedelec-rijder pakt liefst het fietspad*, https://www.verkeernet.nl/fiets/27974/onderzoek-in-gelderland-speedpedelec-rijder-pakt-het-liefst-het-fietspad/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202018-47

¹⁵ <https://forum.fietsersbond.nl/t/wat-vind-je-van-de-nieuwe-bromfietsregels-voor-de-speed-pedelec-we-zijn-benieuwd-naar-jouw-mening/1255/145> (de bijdrage van rvaneijk, 3-12-17)

¹⁶ European Cyclists’ Federation, *An ECF position on the market introduction of L category power assisted cycles (including Speed Pedelec)*.

In de Commissie Speedpedelec is een inventarisatie gemaakt van allerlei mogelijke knelpunten voor de speedpedelec, waarbij bleek dat de situatie rond 50km-wegen het meest controversieel zijn. Daarbij aansluitend is het - uit het oogpunt van de fietser - zinvol om het volgend onderscheid te maken:

- a) Fietspaden naast wegen waar 50km/h is toegestaan, enkelbaans.
- b) Fietspaden naast wegen waar 50 km/h is toegestaan, dubbelbaans.
- c) Snel/doorfietspaden
- d) Overige fietspaden

Ad a) 50km-wegen, enkelbaans

Speedpedelecs met een voldoende motorvermogen kunnen even goed als (verbrandings)brommers met het verkeer op 50km-rijwegen meekomen. Beide typen tweewielers kunnen (en zeker de krachtigere speedpedelecs) 45km behalen en vasthouden. Bovendien mag van een voorlichtingscampagne richting automobilisten verwacht worden, dat hun gedrag jegens speedpedelec-rijders verandert. Er is dus geen noodzaak om van de bestaande wetgeving af te wijken; nog los van de negatieve effecten voor fietsers.

Ad b) 50km-wegen, dubbelbaans

Op dergelijke wegen zal naar verwachting een hogere gemiddeld snelheid gereden worden dan in geval van enkelbaans-wegen. Hoewel nader onderzoek hier gewenst is, mag verwacht worden dat het hele verkeersbeeld niet gunstig voor speedpedelec-rijder. Zo kunnen door de vrije inhaalbaarheid grotere acceleratie- en snelheidsverschillen ontstaan dan bij een enkelbaans weg. Wanneer naast dergelijk wegen slechts een fietspad is aangelegd (dus geen brom/fietspad) worden speedpedelec-rijders er met hoge risico's geconfronteerd. In de eerste plaats moet worden bezien of het omzetten van het fietspad naar (brom)fietspad tot de mogelijkheden behoort. Indien dat niet kan, zou de snelheidslimiet omlaag kunnen worden gebracht alsmede de rijbaan aangepast. In de tussentijd zou de speedpedelec op het fietspad kunnen worden toegestaan.

Ad c) Snel/Doorfietsroutes

De snel/doorfietspaden beantwoorden aan de maatschappelijke noodzaak om het autoverkeer te verminderen. Deze tweewielers zouden infrastructuur geschikt moeten worden gemaakt voor hogere snelheden dan de gangbare 25km. Op een doorfietsroute die voldoet aan kenmerken zoals een voldoende breedte, weinig kruisingen en met een hoog kwaliteitsniveau wegdek, kan de toegestane snelheid voor de speedpedelec worden verhoogd. Die kan door het CROW nader bepaald worden.

Ad d) Overige fietspaden

Voor fietspaden langs wegen met andere limieten speelt die probleem niet of nauwelijks (zie Rapport Commissie Speedpedelec, de scenario's)

Hieruit resulterende beleidsaanbevelingen

Vanuit de doelstellingen van de Fietzersbond zijn twee uitzonderingen aanvaardbaar op de regel dat de speedpedelec de bromfietsregels aanhoudt.

- Op wegen met vrij liggend fietspad en met een allure die hoger dan de toegestane snelheid oproept waardoor grote acceleratie-en snelheidsverschillen optreden, en méér dan 50 km/h wordt gereden – in de praktijk slechts op dubbelbaans 50km-wegen – kan de speedpedelec tijdelijk op het fietspad worden toegestaan (max 25km/h) totdat er een passende infrastructurele oplossing is gerealiseerd, mits een eenrichtingsfietspad van voldoende breedte aanwezig is (bromfietspad-breedte). Andere wegen hebben niet die allure, dan wel passende voorzieningen.
- Uit algeheel verkeerstechnisch oogpunt is het aanvaardbaar om te bezien of snel/doorfietspaden geschikt gemaakt kunnen worden voor de speedpedelec (indien goed vorm gegeven kan de max snelheid wellicht hoger zijn dan 25km/h; uit te werken door het CROW).

Wegen met een maximumsnelheid boven de 50km hebben veelal passende (brom-)fietspadvoorzieningen of zouden (alsnog) moeten worden aangelegd.

De overheid moet alsnog een voorlichtingscampagne voor automobilisten entameren over de snelle tweewieler die als een fiets uitziet (maar dat niet is) en die volgens de wet op de rijweg móet rijden.

Verder kan de belangenorganisatie *Speedpedelec Groep de Lage Landen* worden aangemoedigd om hun leden te adviseren over het minimale motorvermogen (700W) en andere risico-verlagende acties (rijstijl, herkenningsattributen).

Bijlage A: Kanttekeningen bij het SWVO-rapport *Speedpedelec op de Rijbaan*

1. De deelnemers zijn wel een erg selecte groep: (vooral) mannen van (boven-) gemiddelde leeftijd met een behoorlijke opleiding, “geselecteerd” via een oproep (op sociale media). Van zo’n groep “brave vaders” mag je verwachten, dat ze zich in een situatie van proefkonijn (onderzoekvorm wordt aangeduid als Naturalistic Riding) juist niet helemaal natuurlijk gedragen – namelijk te netjes. Toch overtreedt zelfs dan al een fiks aantal de wet, namelijk door op het fietspad te rijden (en wel vrij hard).
2. Wat was voor de individuele deelnemer precies de reden om telkens op het fietspad te rijden, terwijl dat niet mag? Is helaas niet gevraagd. Niet ondenkbaar is bv. dat proefpersonen met 350W-motor zich onveilig op de rijbaan voelen dan 500W-rijders en dus eerder naar het fietspad vluchten.
3. Van 19 deelnemers heeft men de beelden (camera gemonteerd op het voertuig) kunnen analyseren. Is (n=) 30 niet zo’n beetje het minimum bij sociaalwetenschappelijk onderzoek? Met andere woorden, hoe staat het met de betrouwbaarheid van het onderzoek?
4. Er wordt een grote variatie in snelheden (zowel op rijbaan als op fietspad) gesignaleerd; maar niet gerapporteerd wordt hoe groot die is. Mag worden verondersteld, dat een niet gering aantal “brave vaders” (zie boven) op het fietspad fors harder rijdt dan het berekende gemiddelde van 28,5 km/h?

5. De onderzoeksgroep reed op twee typen bikes, met een motor die 350 dan wel 500 Watt leverde. Zouden krachtiger motoren (bv. 1000W) tot andere resultaten hebben geleid?

6. Er hebben zich 3 (bijna-) ongelukken voorgedaan, in 7 weken bij 29 deelnemers. Als dat op jaarbasis wordt gebracht, komen we uit op zo'n 22 (bijna-) ongelukken, oftewel gemiddeld bijna één (bijna-) ongeval per jaar per speedpedelec-rijder (0,77 keer). Zien we dat ook bij fietsers of e-bikers?

MEMO

agendapunt	2. Terugkoppeling commissie Speedpedelec
Aan:	Ledenraad
Van:	Het presidium
CC:	
Betreft:	Motie 4. 'Speedpedelec en fietsinfrastructuur'
Datum:	30 januari 2019

Oordeel van het presidium:

De motie kent één indiener, afkomstig uit één afdeling. Daarmee voldoet de motie helaas niet aan de technische eisen voor het indienen van moties voor de ledenraad, zijnde minimaal afkomstig van twee personen uit twee afdelingen. (zie ook <https://vrijwilligers.fietsersbond.nl/service/vereniging/ledenraad/>). De motie is derhalve niet ontvankelijk voor behandeling op de ledenraad.

Om recht te doen aan het werk van de indiener, is de tekst van de motie - hoewel dus niet ontvankelijk - wel bij de stukken gepubliceerd. Het presidium constateert verder dat de inhoud van de motie door het bestuur is meegenomen bij de beantwoording van motie 1. 'Het standpunt van de ECF is de onze'.