

De aanwezige overheden geven aan dat ze graag duidelijkheid willen naar speedpedelec berijders, maar ook andere weggebruikers. Een ontheffing kan, maar wordt niet door iedereen als even wenselijk gezien. Veel ritten met een speedpedelec beperken zich niet tot een gemeente of provincie. Dit levert veel gedoe op voor zowel overheid als gebruiker. En bovendien: als we landelijk

overall een ontheffing gaan invoeren, dan gaat het feitelijk over een verandering van de wet- en regelgeving. De aanwezige berijders van een speedpedelec zijn blij met het rapport, maar roepen op om niet af te wachten tot er landelijk iets geregeld kan worden. In de tussentijd – zo geven zij aan – voelen veel speedpedelec berijders zich dagelijks al onveilig. Zij voelen zich meer een fiets(achtige) dan een bromfiets. Dit heeft onder andere te maken met de aandrijving en ook de handelingen bij op- en afstappen (bijvoorbeeld bij een verkeerslicht). Dit is anders dan bij gebruik van een snorfiets, brommer of scooter.

Kijk breder

Een aantal andere aanwezigen vraagt aandacht voor de breedte van het vraagstuk: we hebben het nu over de plek voor de speedpedelec, maar tegelijk spelen er in (hoog)stedelijk gebied ook andere vraagstukken. Zoals drukte op het fietspad, of de aanwezigheid van de snorfiets op het fietspad. Als de lijn doorzet zoals in België – waar de speedpedelec welkom is op het fietspad – is de verwachting dat de speedpedelec in Nederland ook aantrekkelijker wordt en het aantal gebruikers toeneemt. En daarmee eventueel de drukte op het fietspad. Wat te doen met kwetsbare fietsers?

Dit vraagstuk speelt nadrukkelijk in een bredere context. Parallel wordt gewerkt aan een LEV-kader vanuit het ministerie van IenW en speelt de discussie over het terugbrengen van de maximum snelheid van 50 naar 30 binnen (delen van) de bebouwde kom. Het vraagstuk van de speedpedelec speelt zich af in deze context, maar vraagt ook nadrukkelijk op korte termijn aandacht.

Maximumsnelheid

Het toelaten van speedpedelecs op het fietspad gaat volgens veel aanwezigen gepaard met het gesprek over maximum snelheid. Het feit dat een speedpedelec een bepaalde snelheid *kán* halen, zegt niet dat hij deze altijd haalt. Dit hangt niet alleen van de situatie en de berijder af, maar ook het type fiets/accu verschilt. En hoe trekken we de parallel met de auto? Bij de mogelijkheid tot het begrenzen van trapondersteuning via Geofence, wordt de parallel met ISA voor de auto getrokken. Waarom wel voor de (snelle) fiets en niet voor de auto? Dat vinden veel aanwezigen niet uit te leggen. Suggestie: er zijn veel plekken aan te wijzen waar het wenselijk is om een maximumsnelheid (al is het maar om een richtsnelheid te geven) kan gelden. Aan iedere gebruiker van het fietspad de verantwoordelijkheid om op elkaar te letten en verantwoord gedrag te vertonen (art. 5 WVV). Over verplicht gebruik van het fietspad mét maximum snelheid, wordt gezegd dat daarmee de voordelen van de speedpedelec boven een e-bike komen te vervallen. Veel berijders hechten waarde aan keuzevrijheid.

Vervolg / Rol Tour de Force

We sluiten het gesprek af met een vooruitblik op het vervolg. Waar zou Tour de Force in dit vraagstuk een rol kunnen spelen? Via mentimeter laten de aanwezigen hun suggesties achter.

Conclusies:

- Wens is om vanuit Tour de Force het gesprek met het Rijk te initiëren over de wens om tot een eenduidige lijn te komen voor de speedpedelec en met een aanpassing op de geldende wet- en regelgeving het gebruik van het fietspad toe te staan.
- Tour de Force kan in de tussentijd zorgen voor gelijkvormigheid in de aanpak voor de 'tussentijd' door – bijvoorbeeld wanneer gekozen wordt voor een gemeentelijke of provinciale ontheffing – te komen met een blauwdruk.
- Tour de Force kan gemeenten helpen om te komen tot een onderbouwing van maximum snelheden op fietspaden binnen de bebouwde kom.
- Vanuit Tour de Force kan samenwerking op dit onderwerp georganiseerd worden tussen VNG, IPO en het Rijk. Én: samenwerking op voorname doorfietsroutes.