

Advies CROW-Fietsberaad over Speed Pedelec (versie 2)

Van: Jurgen de Haan en Otto van Boggelen

Datum: 13-01-2014

Opmerking: ten opzichte van versie 1 enkele kleine tekstuele wijzigingen

1.1 Inleiding

De speed pedelec is een nieuw vervoermiddel met eigenschappen die verschillen van een gewone (elektrische) fiets. Momenteel is de speed pedelec volgens de wet een snorfiets en mag dus niet harder dan 25 km/u. Het voertuig biedt echter ondersteuning tot 45 km/u.

Als gevolg van een nieuwe EU-richtlijn zal de speed pedelec binnenkort niet meer als snorfiets, maar als bromfiets worden beschouwd. Dit kan gevolgen hebben voor de verkeersregels en de verplichtingen voor de gebruiker van de speed pedelec. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoekt momenteel of aanpassing van de Nederlandse wetgeving wenselijk is. Daarbij kijkt het ministerie naar de verschillende aspecten van de speed pedelec in de Nederlandse context.



In deze notitie geeft het kenniscentrum CROW-Fietsberaad een advies over de gewenste wetgeving voor de speed pedelec. Ten behoeve van dit advies is de programmaraad van het Fietsberaad uitgebreid geconsulteerd.

1.2 Algemeen

CROW-Fietsberaad verwacht een sterke ontwikkeling van het aantal speed pedelecs. Dit kan in de toekomst grote gevolgen hebben voor het beleid van gemeenten en provincies. Denk aan zaken als plaats op de weg, de verkeerveiligheid en kans voor schone en duurzame mobiliteit. CROW-Fietsberaad hecht daarom aan een zorgvuldige wetgeving.

De speed pedelec is echter niet een op zichzelf staand fenomeen. In het verleden zijn er met enige regelmaat nieuwe voertuigen op de weg en op het fietspad verschenen en dankzij nieuwe technologieën zal dat ook in de toekomst gebeuren. Ook de speed pedelec is nog steeds in ontwikkeling. CROW-Fietsberaad adviseert daarom de wetgeving zodanig aan te passen, dat deze ook helderheid biedt voor toekomstige voertuigen.

Daarbij adviseert CROW-Fietsberaad om te bezien of de noodzakelijke wetwijzigingen ook een bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van actuele problemen. In het bijzonder denken wij daarbij aan snelheidsverschillen op het fietspad.

In deze notitie doen we voorzet voor de verschillende aspecten die in de wetgeving geregeld moeten worden:

- de maximum snelheid;
- de plek op de weg;
- helmplicht, verzekering en rijvaardigheidsbewijs.

1.3 De maximum snelheid

Snelheid speelt een sleutelrol in de wens en de noodzaak voor aanvullende wetgeving. Qua massa en omvang verschilt de speed pedelec weinig van de gewone (elektrische)-fiets. Het is de snelheid, die het verschil maakt. Voor de wetgeving ten aanzien van de maximum snelheid van de speed pedelec zijn volgens ons de volgende zaken van belang:

- **Goed voor mensen, ook voor toekomstige generaties:** De wetgeving moet passen bij de huidige en toekomstige normen en waarden. Hogere snelheden bieden meer kansen voor de fiets als alternatief voor de auto. Dit levert winst op voor bereikbaarheid (o.a. minder congestie), klimaat, lucht, geluid, de conditie van mensen en de leefbaarheid van de steden. Hogere snelheden leveren ook meer risico op, net als bij andere voertuigen als de motor en de auto. De snelheden moeten daarom passen bij de infrastructuur, bij de omgeving en bij wat de mensen verwachten.
- **Robuuste wetgeving ook voor toekomstige voertuigen.** Zoals reeds gemeld is er niet sprake van één nieuw voertuigtype, maar van een ontwikkeling waarvan de speed pedelec en de Segway de voorlopers zijn. Zo is de verwachting dat er binnen afzienbare tijd een speed pedelec op de markt komt met een hogere capaciteit waarmee makkelijker snelheden tot 45 km/u kunnen worden gerealiseerd, waar de huidige pedelec vaak blijft 'hangen' op 35 tot 40 km/u.
- **De capaciteit van de berijder.** De speed pedelec is voor de daadwerkelijk gerealiseerde snelheid afhankelijk van de capaciteit van de berijder en de weersomstandigheden. Dit maakt dat dit voertuig niet altijd mee zal kunnen met het verkeer met een verbrandingsmotor. En je kunt er ook prima mee 'fietsen' zonder ondersteuning, bijvoorbeeld als je met iemand met een gewone fiets wil meefietsen.
- **Handhaafbaar.** Belangrijk is ook dat de nieuwe wetgeving handhaafbaar is. De speed pedelec is vaak niet te onderscheiden van een gewone elektrische fiets. Handhaving kan daarom het best op basis van snelheid.

De snelheid die maximaal met de speed pedelec bereikt kan worden, moet in de eerste plaats vastgelegd worden in de voertuigeisen in de wetgeving. Het betreft het maximum vermogen. Het ligt voor de hand om deze vast te leggen op 50 km/uur, omdat dit aansluit bij de maximum snelheid binnen de bebouwde kom.

Daarnaast moet voor de speed pedelec hetzelfde gelden als voor bestuurders van andere motorvoertuigen. De maximum snelheid ter plekke is bepalend. Als de maximum snelheid ter plekke 30 km/uur is, geldt dat ook voor de bestuurder van de speed-pedelec.

Wat ons betreft is hier echter nog één omissie in de wetgeving: (brom-)fietspaden en fietsstroken kennen geen eenduidige maximum snelheid voor alle gebruikers. Wij stellen

daarom voor om ook voor (brom-)fietspaden en fietsstroken een maximum snelheid te introduceren, namelijk:

- Maximaal 25 km/u op (on-)verplichte fietspaden en fietsstroken;
- Maximaal 40 km/u op verplichte bromfiets-/fietspaden.

De maximum snelheid geldt voor alle bestuurders die gebruik mogen maken van het (brom-)fietspad en fietsstroken, niet alleen de berijder van de speed pedelec, maar ook racefietsers en ligfietsers.

We beseffen dat handhaving van een maximum snelheid op fietspaden een zwak punt is. Anderzijds: dat geldt momenteel ook voor bijvoorbeeld snorfietsers of 60 km-wegen. Het voordeel is dat de overheid wel een duidelijke norm stelt.

1.4 De plek op de weg

Bij de plek op de weg, gaat het vooral om twee vragen:

- *Mag* de speed pedelec gebruik maken van (brom-)fietspaden en -stroken?
- *Moet* de speed pedelec gebruik maken van verplichte (brom)fietspaden en -stroken?

Graag maken we daarbij onderscheid tussen de (on-)verplichte fietspaden en -stroken enerzijds en de bromfiets/fietspaden.

Fietspaden en fietsstroken

We stellen voor dat de speed pedelec gebruik *mag* maken van het (on)verplichte fietspad en een fietsstrook, mits de bestuurder zich houdt aan de maximum snelheid van 25 km/uur, zoals in de vorige paragraaf beschreven. De speed pedelec past dan prima in het verkeersbeeld van het fietspad en de fietsstrook. Veel berijders van de speed-pedelec zullen het gevoel van veiligheid op het fietspad of de fietstrook op prijs stellen. Ook het sociale aspect speelt een rol. De berijder van de speed pedelec kan samen opfietsen met gewone fietsers. Voor de gezelligheid of bijvoorbeeld om een kind te begeleiden.

De bestuurder van de speed-pedelec is echter niet verplicht om gebruik te maken van het fietspad of de fietsstrook. Desgewenst kan hij gebruik maken van de hoofdrijbaan, mits hier geen geslotenverklaring geldt.

Deze lijn wordt bij voorkeur doorgetrokken naar andere fietsers, zoals racefietsers en ligfietsers. En naar nieuwe voertuigen, die we nu nog niet kennen. Men mag op het fietspad of de fietsstrook, mits men zich aan de maximum snelheid houdt. Om te voorkomen dat ook vervuilende en grote voertuigen op het fietspad of de fietsstrook verschijnen, moet naast de maximum snelheid ook voorwaarden gesteld worden ten aanzien van het type motor (geen verbrandingsmotor) en de breedte van het voertuig.



Bromfiets-/fietspaden

Voor bromfiets-/fietspaden geldt in onze optiek dat berijders van de speed pedelec hier gebruik van *mogen* en *moeten* maken. Dit type pad wordt in de praktijk vooral toegepast op wegen buiten de bebouwde kom, maar komt incidenteel ook voor op grote wegen binnen de bebouwde kom. Het bromfiets/fietspad is voor wegbeheerders een instrument om een grote groep voertuigen die niet harder kunnen dan 50 km/uur van de hoofdrijbaan te weren.



Zeker waar de speed pedelec en de bromfiets beiden op het fietspad moeten, is het zaak om te zorgen voor voldoende capaciteit van de infrastructuur. Zeker met het oog op een verwachte groei van het aantal snellere fietsen.

1.5 Helmplicht, verzekering en rijvaardigheidsbewijs

Hogere snelheden brengen hogere risico's met zich mee die kunnen leiden, voor de bestuurder zelf, maar ook voor medeweggebruikers. Daarom moet de berijder van een voertuig dat snelheden hoger dan 25 km/u ondersteunt in onze optiek beschikken over een bromfiets- of autorijbewijs. Bestuurders van voertuigen met snelheden hoger dan 50 km/u moeten een autorijbewijs hebben.

Door de hogere snelheid neemt ook de kans op letsel bij mede weggebruiker toe. Berijders van voertuigen die hogere snelheden dan 25 km/u ondersteunen moeten tegen deze risico's verzekeren. Van bijna 1100 speed pedelecs die in het RDW bestand zijn gevonden bleek dat 18% onverzekerd is. Dit is overigens legaal als de verzekering binnen 28 dagen na het op naam zetten gebeurt.

Hogere snelheden zorgen ook voor de berijder zelf voor hogere risico's. Het dragen van een helm kan bijdragen aan het beperken van het hoofdletsel. CROW-Fietsberaad vindt een helmplicht voor gebruikers van de speed-pedelecs daarom verdedigbaar. Het is daarbij een uitdaging voor de markt om geschikte helmen te ontwikkelen. Het huidige aanbod lijkt niet geschikt. De motorhelm geeft te weinig ventilatie (je zweet meer op de fiets) en ziet er raar uit. Van de skate- of skihelm is onduidelijk of deze genoeg bescherming bieden. Een geschikte fietshelm met goede verbinding met de smartphone (routeplanner, hand free bellen, etc.) zoals dat bij de motorhelm nu al gebruikelijk is, zou het gebruik van een geschikte helm en veiliger weggebruik kunnen stimuleren.