

Kenniscafé – Speed-pedelec

6 oktober 2020

Opening en toelichting op programma

Birgit Cannegieter stelt zich voor als voorzitter van het kenniscafé. Als ploegleider Fiets in de Stad voor de Tour de Force is Birgit betrokken bij meerdere projecten rondom het thema Fiets in de Stad, waar Speed-Pedelec er één van is. Birgit neemt de aanwezigen mee in het programma voor deze ochtend. Na een introductie door Stan Wolters (CROW-Fietsberaad) zal Hans Godefrooij (DTV Consultants) de aanwezigen meenemen in het onderzoek naar de positie van de Speed-Pedelec dat DTV Consultants uitvoert in opdracht van de Tour de Force. Als afsluiter presenteert Bart Christiaens (gemeente Rotterdam) de Rotterdamse aanpak van de Speed-Pedelec.

Voordat er verder wordt gegaan worden er twee polls gehouden onder de aanwezigen:

Bent u bekend met de speed-pedelec?

Ja: 98% Nee: 2%

Heeft u wel eens op een speed-pedelec gereden?

Ja: 62% Nee: 38%

Verkenning CROW naar scenario's plek op de weg (Stan Wolters, CROW-Fietsberaad)

Stan Wolters neemt de aanwezigen mee door het onderzoek naar de positie van de Speed-Pedelec dat in 2019 is uitgevoerd. CROW-Fietsberaad heeft daartoe een inventarisatie uitgevoerd naar de verschillende voertuigen in de fietsfamilie. Deze inventarisatie schetst een diffuus beeld. De knelpunten zitten echter rondom een beperkt aantal voertuigen: de Speed-Pedelec, snorfiets en de cargobike.

Voor wat betreft de Speed-Pedelec is de conclusie meervoudig: dé plek op de weg voor de Speed-Pedelec bestaat niet. Tegelijkertijd is goed onderzoek lastig uit te voeren, gezien het geringe aantal Speed-Pedelects dat in Nederland rond rijdt. Daarnaast spelen de gemiddelde snelheid (voor de Speed-Pedelec is dat 33 km/uur) en een onsamenvattend netwerk (verschillen per wegbeheerder) een rol in deze discussie.

Korte schets activiteiten binnen de Tour de Force (Birgit Cannegieter)

Binnen het thema Fiets in de Stad worden momenteel twee 'sporen' verder uitgewerkt.

- Binnen Spoor A inventariseert DTV Consultants welke varianten voor het toestaan van de Speed-Pedelec er in Nederland nu of in de nabije toekomst worden toegepast (als uitzondering op de bestaande wet-/regelgeving).
- Binnen Spoor B bereiden we een gedragsonderzoek voor naar 'overlastgevende' groepen/'exoten' op het fietspad. Hierbij kan gedacht worden aan wielrenners, maaltijdbezorgers, Speed-Pedelects, gargobikes, etc. Vragen die hierbij centraal staan zijn 'Hoe gebruikt de fietser het fietspad' en 'welk gedrag vertoont de gebruiker', maar ook zaken als snelheid en ervaringen van andere gebruikers worden hierin meegenomen. Mochten gemeenten willen bijdragen aan het onderzoek, neem dan contact op met Birgit Cannegieter (cannegieter@appm.nl) of Paul Steeneken (steeneken@appm.nl).

Toelichting op inventarisatie varianten Speed-Pedelec (Hans Godefrooij, DTV Consultants)

In opdracht van de Tour de Force inventariseren Hans Godefrooij en Lindy van Scharrenburg welke varianten er voor de plek op de weg van de Speed-Pedelec in Nederland worden gekozen als uitzondering op de geldende wetgeving.

(oa.) De volgende varianten onderzocht:

- Landelijk beleid (speed-pedelec als bromfiets);



- Variant met onderbord (provincie Gelderland);
- Persoonsgebonden ontheffing op gemeentelijk niveau (Rotterdam);
- Persoonsgebonden ontheffing op provinciaal niveau;
- Speed-pedelec toestaan op het fietspad door middel van geofencing.

In de inventarisatie wordt stilgestaan bij consequenties, voor- en nadelen, handhaving, etc. Het onderzoek wordt eind dit jaar opgeleverd en de uitkomsten zullen tijdens een kenniscafé worden gedeeld.

Onderdeel van het onderzoek is een enquête. Vraag is om deze enquête in te vullen en waar mogelijk te verspreiden. De link is [hier](#) te vinden.

Tijdens de vragenronde wordt er gevraagd naar beschikbaarheid over feiten en cijfers van ongevallen waar de speed-pedelec bij betrokken is. Omdat de speed-pedelec voor de wet een bromfiets is, zijn er geen aparte gegevens over beschikbaar. SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) voert momenteel wel onderzoek naar 30 casussen waar de speed-pedelec bij betrokken is. De resultaten worden eind dit jaar verwacht.

Toelichting op de Rotterdamse aanpak (Bart Christiaens, gemeente Rotterdam)

De gemeente Rotterdam heeft in 2017 gekozen voor een persoonsgebonden ontheffing voor de Speed-Pedelec op het fietspad. Dit naar aanleiding van veel reacties (van zowel gebruikers van de Speed-Pedelec als automobilisten) op het landelijk beleid.

Ziet u de Speed-Pedelec als mobiliteitsoplossing of als verkeerskundig probleem?

Mobiliteitsoplossing: 89%

Verkeerskundig probleem: 11%

De uitslag van de poll komt overeen met de antwoorden bij de gemeente Rotterdam. De ruime meerderheid ziet de Speed-Pedelec als een mobiliteitsoplossing. Dit onderscheid is van belang, omdat hiermee een positieve grondhouding bestaat voor het vervolgtraject; we willen kijken hoe we de Speed-Pedelec kunnen faciliteren.

Omdat de Speed-Pedelec zich - zeker in stedelijk gebied - meer gedraagt als een snorfiets, is gekeken op welke manier die in te passen is binnen het stedelijk (fiets)netwerk. Zo zijn er meerdere opties onderzocht:

1. Bromfiets terug naar het fietspad (negatief advies van de politie);
2. Gedogen (negatief advies van de politie);
3. Onderbord 'Speed-Pedelec toegestaan' (juridisch onhoudbaar, hoge kosten);
4. Borden bij de komgrens 'Speed-Pedelec welkom' (negatief advies van de politie).

Uiteindelijk is gekozen voor een persoonsgebonden ontheffing. Dit wordt gezien als (juridisch) de best mogelijke oplossing. Bovendien heeft dit als voordeel dat er geen verkeersbesluit genomen hoeft te worden. De oplossing is relatief goedkoop. Het eigenaarschap ligt met deze ontheffing bij de gebruiker. Een belangrijk onderdeel van deze ontheffing is het gedragsprotocol dat gebruikers ondertekenen, en zich bij gebruik van het fietspad committeren aan de maximumsnelheid van 30 km/uur. Het betreft een tijdelijke ontheffing en gebruikers wordt actief gevraagd deel te nemen aan evaluatie. De evaluatie loopt momenteel, de uitkomsten hiervan worden gepresenteerd tijdens het nationaal fietscongres.



Vragenronde (obv chat) (10min)

Vraag: Is er tijdens het onderzoek in Rotterdam ook gekeken naar wielrenners?

Antwoord: Niet in dit kader. In de basis heeft het alles te maken met het gedrag van groepen gebruikers op het fietspad. Een basis zou kunnen zijn dat je kiest voor een maximumsnelheid van 25 km/uur op het fietspad. Wil je harder? Dan kun je naar de rijbaan. Dit is interessant voor het gedragsonderzoek (spoor B).

Vraag: De oplossing en handeling ligt nu bij de gebruiker van de Speed-Pedelec. Wat vinden ze daar zelf van?

Antwoord: Gebruikers reageren positief. De algemene gedachte is dat ze het logisch vinden om zich als Speed-Pedelec gebruiker te moeten aanpassen.

Vraag: Hebben we last van verkeerskundige overtuigingen in de analyse rondom de Speed-Pedelec? Bijvoorbeeld: we zoeken een juridische regeling om het probleem van de Speed-Pedelec op te lossen. kunnen oplossen. Heel snel gaat het over de juridische kant. Daar zit het probleem niet en gaan we de oplossing ook niet halen. Andere overtuiging is dat maximumsnelheid altijd mogelijk gemaakt moet worden.

Afsluiting

Birgit dankt iedereen voor zijn/haar aanwezigheid en verwijst nogmaals naar de [enquête van DTV Consultants](#). Mochten gemeenten (actief) mee willen denken of doen in de onderzoeken, neem dan contact op met Paul Steeneken via steeneken@appm.nl.