

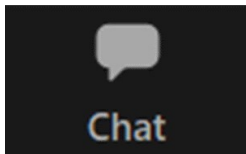


# Kenniscafé speedpedelec

7 maart 2023

## Opening

- Kenniscafé wordt opgenomen en gedeeld → niet prettig, zet je scherm uit!
- Voor overheden, maar iedereen welkom
- In 1,5 uur niet alle onderwerpen en vragen behandelen
- Later dit jaar: brede bijeenkomst organiseren



**Welke vraag zou je de komende periode nog beantwoord zien?**



## Agenda

- 15.00: Opening en introductie
- 15.15: Onderzoeksresultaten DTV Consultants
- 15.35: Stand van zaken provinciale pilot ontheffing speedpedelec Utrecht
- 16.00: Stellingen
- 16.20: Vervolgstappen



## Tour de Force & speedpedelec

- Speedpedelec als Mobiliteitsoplossing
- Wetgeving: plek op de weg, niet op het fietspad
- Behoeftte om keuzevrijheid te bieden
- Wens tot eenduidigheid
- Diverse varianten om toch plek op de weg mogelijk te maken
- Pilot's met ontheffing

	Onderbord		Ontheffing gemeente		
	V2	V3A	V3B	V4A	V4B
Organisatorisch	-	-	-	0	0
Juridisch	0	0	0	-	-
Handhaving	0	0	0	0	0
Verkeersveiligheid gebruiker	0	+	+	+	+
Verkeersveiligheid anderen	-	0	0	0	-

## Spoor 1

Organisatie(model) van één of meerdere landelijke pilots met keuzevrijheid voor de speedpedelec

### **Doel**

Eenduidigheid voor alle weggebruikers

Duidelijkheid over organisatie en rollen

### **Resultaat**

Aanbevelingen worden gebruikt bij uitrol pilots.

## Spoor 2

Feiten & Cijfers in beeld  
Objectiveren / onderbouwen van ervaringen met (keuzevrijheid voor) de speedpedelec

### **Doel**

Objectieve informatie over pilots Rotterdam & Amersfoort

Ongevallencijfers in beeld

Duiden van de potentie

### **Resultaat**

Rapport en infographic binnenkort op website Fietsberaad/Tour de Force.



## Objectiveren ervaringen met de speedpedelec

Hans Godefrooij → DTV Consultants

Lindy van Scharrenburg → DTV Consultants



# Meer plek voor de speedpedelec?

Lindy van Scharrenburg  
Hans Godefrooij

# Inhoud

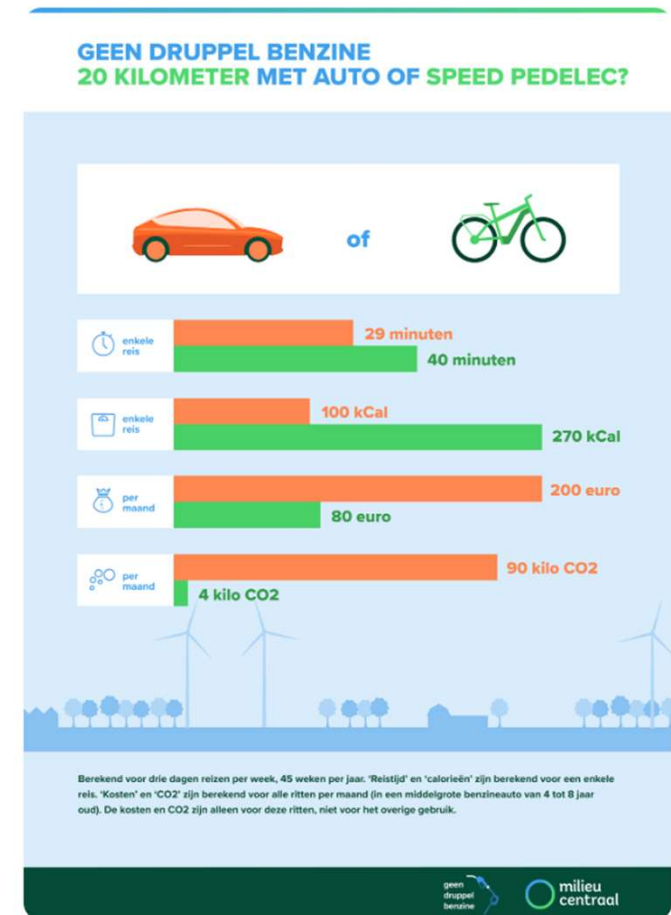
- De potentie van de speedpedelec
- Problematiek rond het gebruik van de speedpedelec
- Verkeersveiligheid van de speedpedelec
- Ervaringen met de ontheffingen in Rotterdam en Amersfoort
- Conclusies en aanbevelingen



# De potentie van de speedpedelec

# De speedpedelec is een mobiliteitsoplossing

- Minder CO<sub>2</sub> uitstoot
- Minder kosten
- Voorspelbaardere reistijd (geen files)
- Goed voor de gezondheid
- Vermindering van individueel autogebruik
- Verbetering van de luchtkwaliteit
- Verbetering van ruimtegebruik



# Vooral potentie in het woon-werkverkeer

- Speedpedelec is bij uitstek geschikt voor ritten van 20 tot maximaal 50 km
- Gemiddelde woon-werkafstand in Nederland is 22 kilometer
- Aantal speedpedelecs in Nederland is verdubbeld tussen 1 januari 2020 en 1 juli 2022
- Nu (1 juli 2022) ruim 30.000 speedpedelecs in Nederland
- Maar in België al meer dan 60.000 speedpedelecs geregistreerd

# Conclusie

- De maatschappelijke voordelen van het gebruik van de speedpedelec (in plaats van de auto) zijn evident
- De speedpedelec is bij uitstek geschikt voor woon-werkafstanden
- Nederland heeft nog heel veel potentie om autoritten te vervangen door ritten met de speedpedelec

# Problematiek rond het gebruik van de speedpedelec

# Wetgeving versus wensen speedpedelecgebruikers

- Speedpedelecs mogen niet op het fietspad
- In verschillende situaties/omstandigheden hebben speedpedelecgebruikers behoefte om gebruik te maken van het fietspad

# Redenen om op het fietspad te willen rijden

- Verkeerssituatie
  - Het is rustig op het fietspad
  - Het is druk op de rijbaan
  - Langzaam rijden/file op de rijbaan
- Infrastructuur
  - Solitair fietspad is kortste route
  - Ventwegen gaan over in fietspaden
- Capaciteit mens en accu
  - Het lukt (fysiek) niet om hard genoeg te fietsen op de rijbaan
  - Het afleggen van een grotere afstand, waardoor langzamer fietsen wenselijk is
  - De accu is (bijna) leeg
  - In de winter of met tegen wind is gas terugnemen wenselijk i.v.m. actieradius
- Subjectieve veiligheid en sociaal aspect
  - De rijbaan wordt als onveilig ervaren
  - Samen fietsen met iemand (bv. meefietsen met kind naar school)
  - Langzaam willen rijden op onbekende stukken (bijvoorbeeld i.g.v. omleiding)

# Situaties waarin gebruik fietspad afhankelijk van de omstandigheden wenselijk kan zijn

- 50km-weg met vrijliggend fietspad
  - Langs ca. 5.400 kilometer weg ligt ruim 7.700 kilometer vrijliggend fietspad
- 30km-weg met vrijliggend fietspad
  - Langs ca. 1.000 kilometer weg ligt ongeveer 1.900 kilometer vrijliggend fietspad
- Solitair fietspad
  - Ca. 6.200 kilometer ligt binnen de bebouwde kom



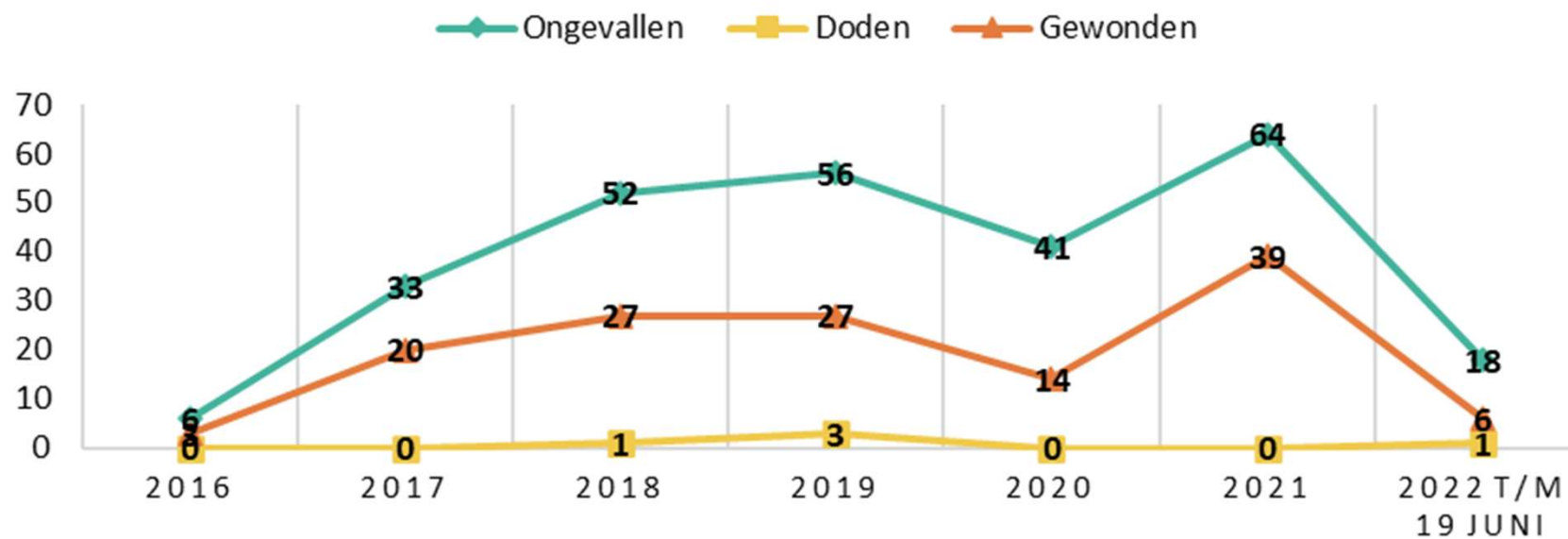
# En bij 30 km/h als nieuwe norm?

- Keuzevrijheid blijft wenselijk!
  - Er zijn nog steeds 50km-wegen met een vrijliggend fietspad  
(Juist de 50km-wegen met een vrijliggend fietspad zullen in veel gevallen 50 km/h blijven)
  - Ook op 30km-wegen met een vrijliggend fietspad zijn er omstandigheden waarin het wenselijk is op het fietspad te rijden  
(Bijvoorbeeld als je met je kind mee naar school fietst, of als de rijbaan heel druk en het fietspad leeg is)

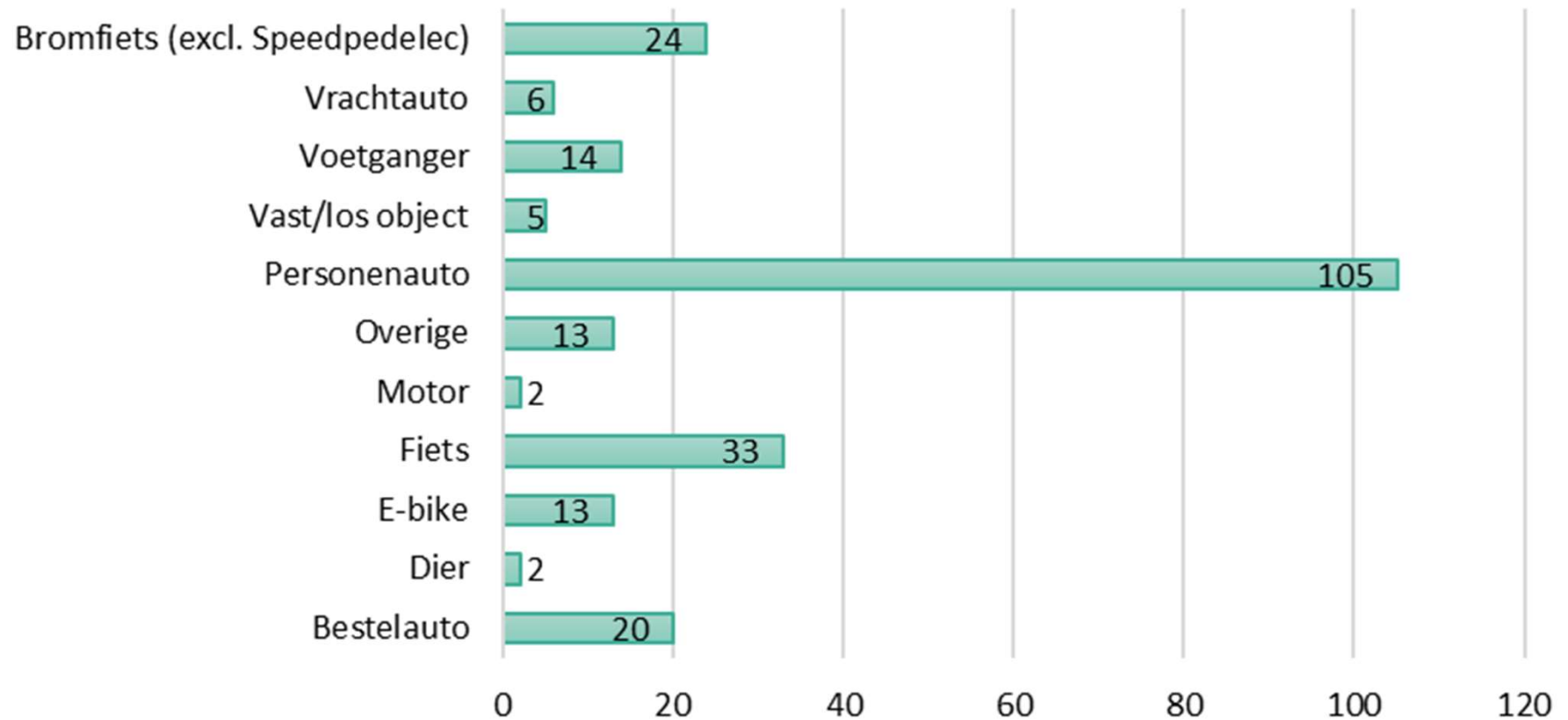
# Verkeersveiligheid van de speedpedelec

# Ongevallendata VIA

## ONGEVALLLEN MET SPEEDPEDELECS

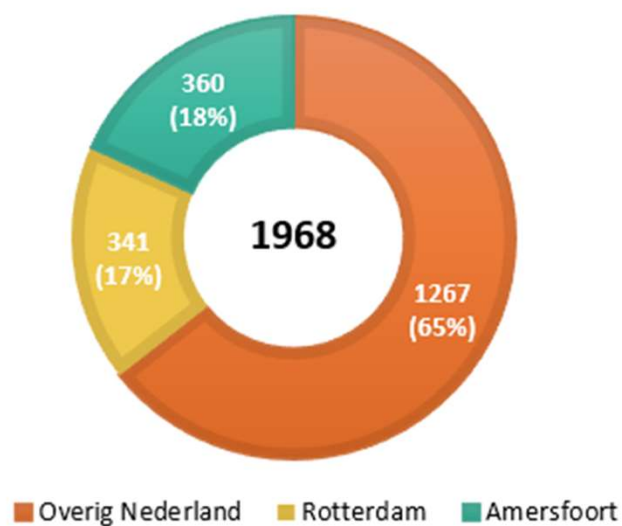


## Betrokken partijen bij ongeval met speedpedelec



# Enquête

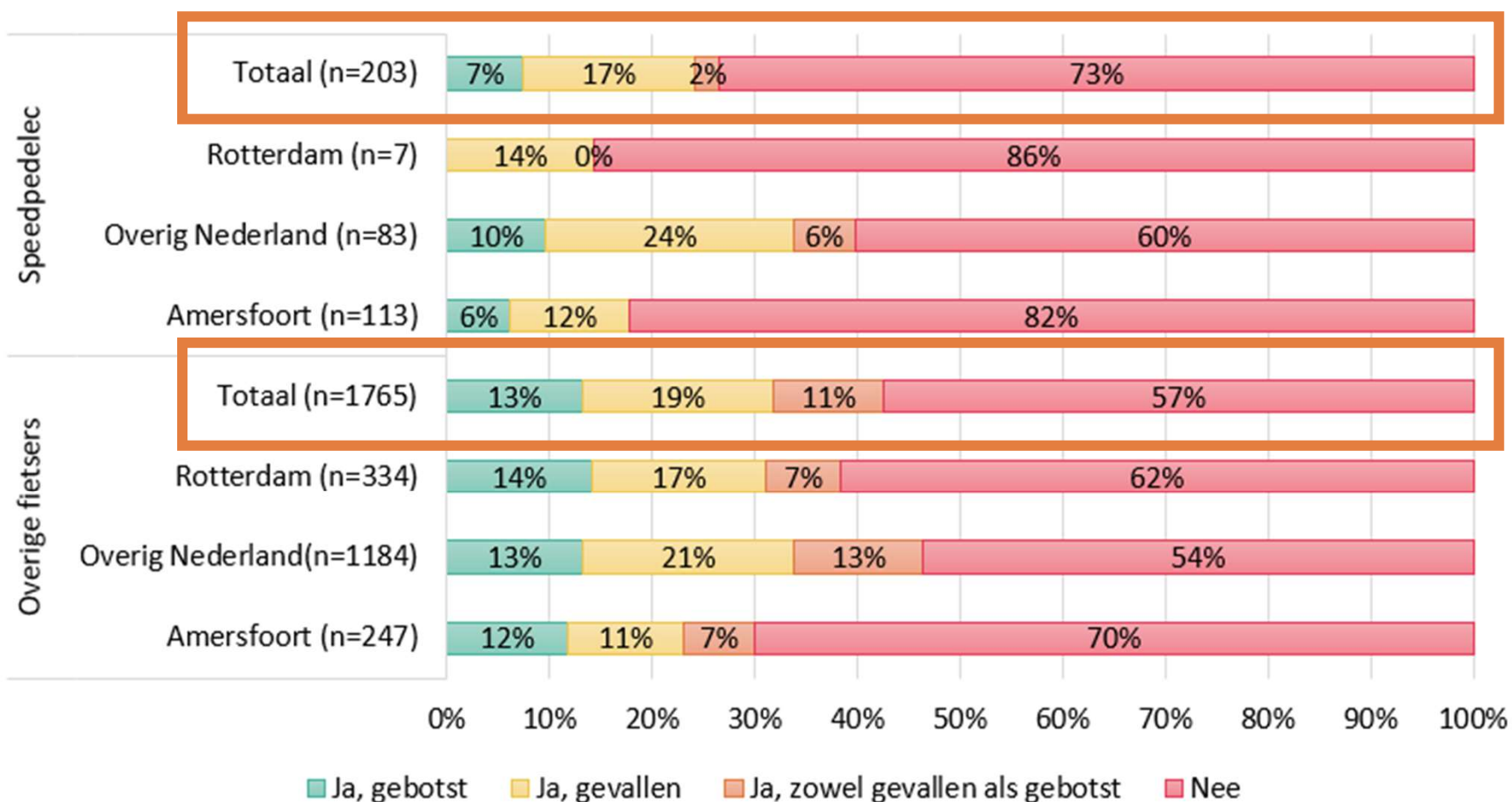
## RESPONDENTEN ENQUETE TOUR DE FORCE



### Verdeling speedpedelecberijders

	Absoluut	%
Overig Nederland	83	40,9%
Rotterdam	7	3,4%
Amersfoort	113	55,7%

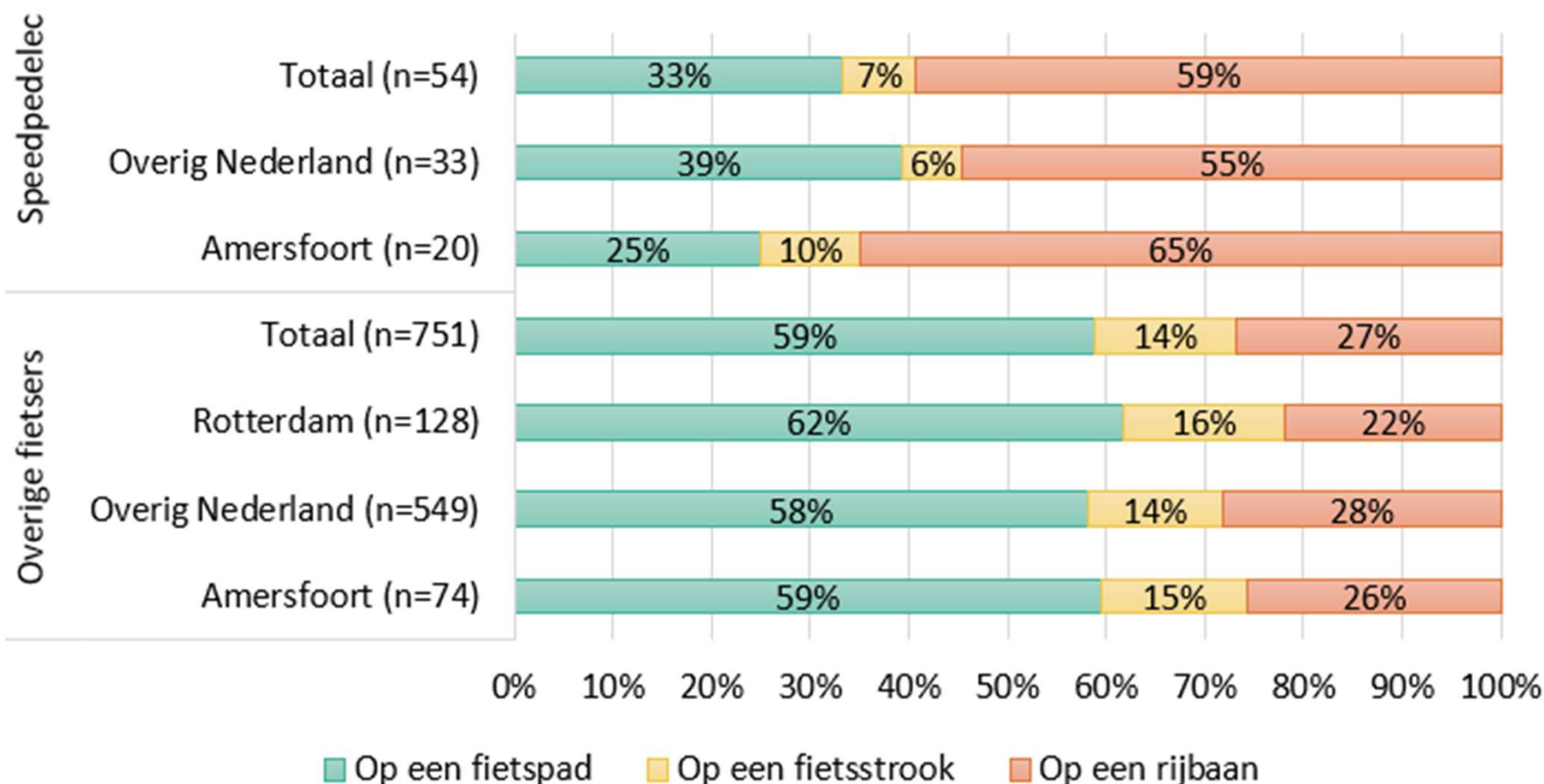
## Bent u in de afgelopen 3 jaar wel eens gevallen of gebotst met de fiets/speedpedelec?



# Aantal valpartijen/botsingen in de afgelopen 3 jaar

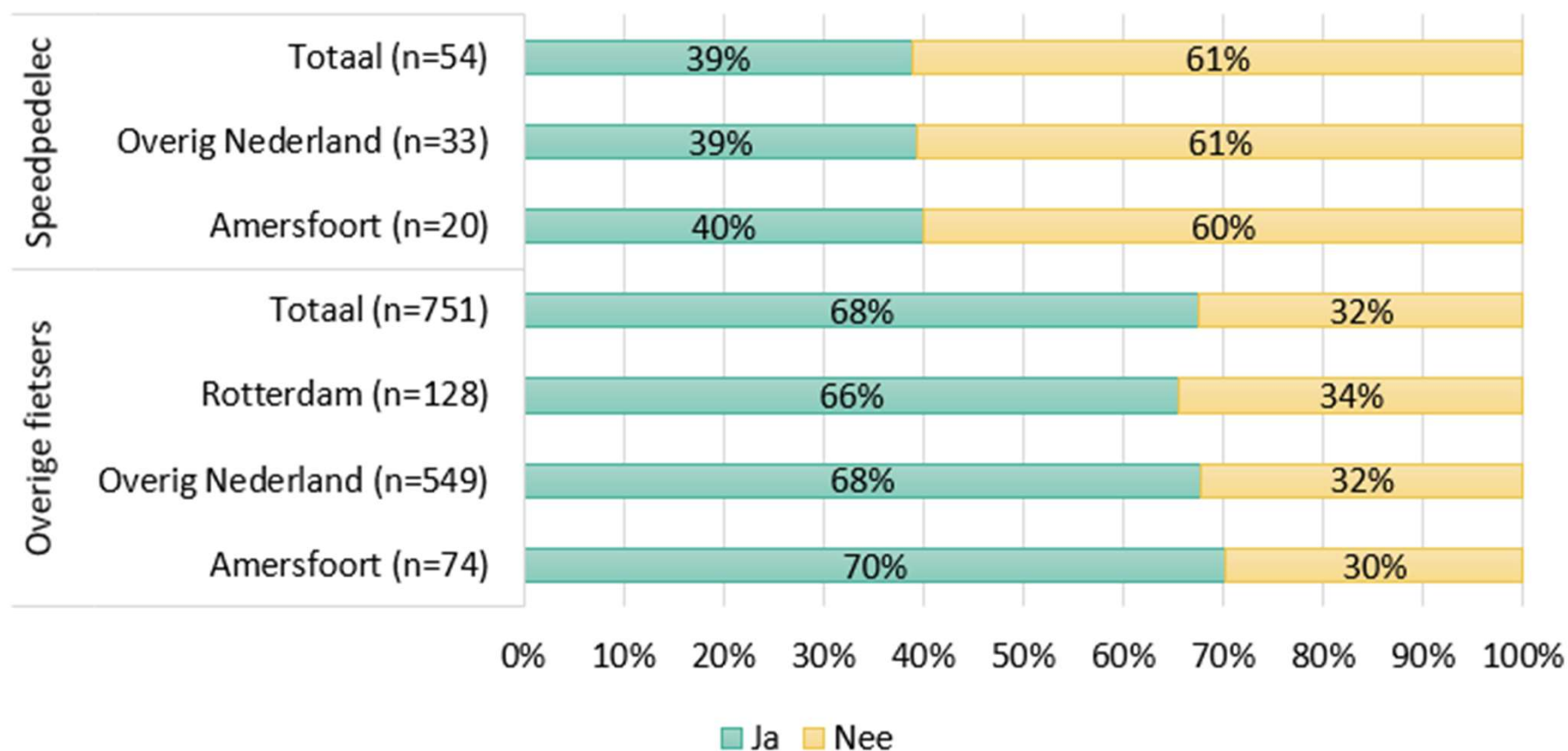
	Speedpedelec		Overige fietser	
	%	Absoluut	%	Absoluut
1 keer	85,2%	46	59,4%	446
2 keer	13,0%	7	30,6%	230
3 keer of meer	1,8%	1	10,0%	75

## Waar vond uw valpartij/botsing plaats?





## Was er bij uw valpartij/botsing een andere weggebruiker betrokken?



# Conclusies

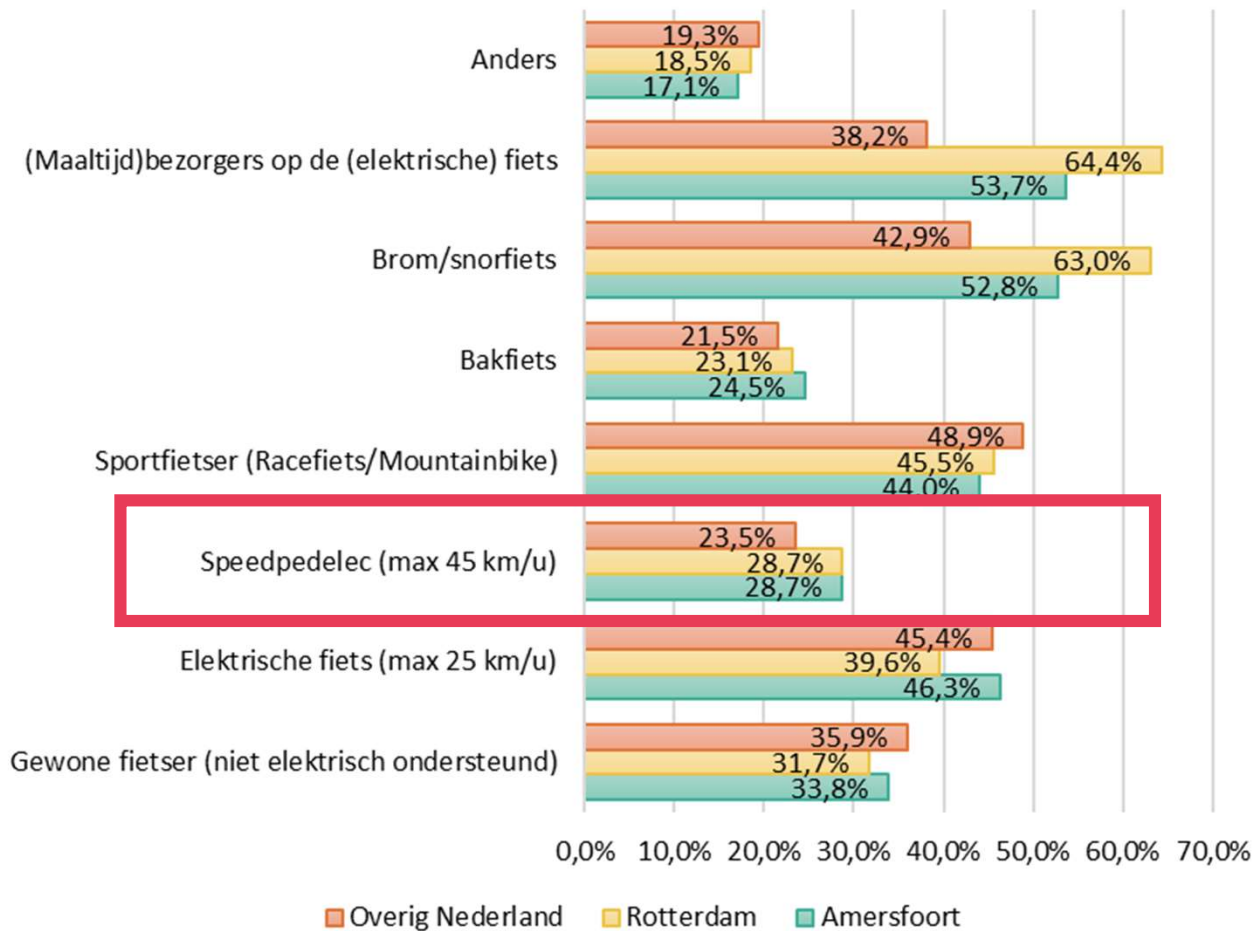
- Vanaf heden zijn geregistreerde ongevallen met speedpedelecs te analyseren in ViaStat
- Sinds 2016 zijn 270 ongevallen geregistreerd waarbij een speedpedelec betrokken was
- De enquête geeft geen indicatie dat speedpedelecberijders vaker betrokken zijn bij een valpartij of botsing dan fietsers
- Valpartijen/botsingen van speedpedelecberijders zijn veel vaker eenzijdig (61%) dan valpartijen/botsingen van fietsers (32%)

# Ervaringen met de ontheffingen in Rotterdam en Amersfoort

# Ontheffingen in Rotterdam en Amersfoort

- “Keuzevrijheid is wenselijk; ontheffing is (nu) beste maatregel”
- Opzetten en implementeren ontheffingsregeling was relatief eenvoudig
- Ontheffingen hebben niet geleid tot klachten
- Beide gemeenten zijn tevreden over het functioneren van de ontheffingsregeling
- Gezien het aantal uitgegeven ontheffingen wordt duidelijk voorzien in een behoefte

## Van welke andere gebruiker(s) ervaart u wel eens hinder?



# Conclusies

- Ontheffingen voor het gebruik van het fietspad voorzien in een behoefte
- Er is geen bewijs dat het uitgeven van ontheffingen leidt tot (extra) onveiligheid op het fietspad

# Conclusies en aanbevelingen

# Conclusies

- De maatschappelijke voordelen van het gebruik van de speedpedelec (in plaats van de auto) zijn evident
- De speedpedelec is bij uitstek geschikt voor woon-werkafstanden
- Nederland heeft nog heel veel potentie om autoritten te vervangen door ritten met de speedpedelec
- Keuzevrijheid om met de speedpedelec gebruik te kunnen maken van het fietspad kan hierbij een belangrijke rol spelen
- In Nederland ligt 15.800 kilometer fietspad waarvan het in bepaalde omstandigheden wenselijk kan zijn dat speedpedelecs er gebruik van kunnen maken



# Conclusies (vervolg)

- De enquête geeft geen indicatie dat speedpedelecberijders vaker betrokken zijn bij een valpartij of botsing dan fietsers
- Bij valpartijen/botsingen van speedpedelecberijders is veel minder vaak dan bij andere fietsers sprake van een andere betrokken weggebruiker
- De ontheffingsregelingen in Rotterdam en Amersfoort voor het gebruik van het fietspad voorzien in een behoefte
- Er is geen bewijs dat het uitgeven van ontheffingen leidt tot (extra) onveiligheid op het fietspad

# Aanbevelingen

- Aanbevolen wordt de potentie van de speedpedelec te benutten
- Aanbevolen wordt een landelijke (ontheffings)regeling op de te zetten waardoor speedpedelecs (onder voorwaarden) gebruik kunnen maken van het fietspad

Vragen?



## Stand van zaken provinciale pilot ontheffing speedpedelec Utrecht

Fabian Mol → Gemeente Utrecht

Ewoud Vink → Provincie Utrecht



PROVINCIE  UTRECHT

# Provinciale pilot onthefing speedpedelec



Gemeente Utrecht

Kenniscafé 7 maart 2023  
Fabian Mol en Ewoud Vink



## Aanleiding

- De provincie Utrecht wil samen met de Utrechtse gemeenten het gebruik van de speedpedelec stimuleren als duurzame mobiliteitsoplossing. Dit vanuit de gedachte: een rit met een speedpedelec vervangt een autorit. Een speedpedelec neemt minder ruimte in het verkeer in, is beter voor het milieu en is als actieve vorm van mobiliteit beter voor de gezondheid van de bestuurder.

## Probleemstelling

- Sinds 1 juli 2017 gelden voor bestuurders van speedpedelecs dezelfde rechten en plichten als voor bestuurders van een bromfiets, vanwege de (theoretische) maximale snelheid van 45 km/u van de speedpedelec.
- Uit onderzoek van SWOV uit 2017 blijkt dat de speedpedelec gebruiker het rijden op de rijbaan in overgrote mate als niet erg veilig, tamelijk stressvol en niet bijzonder leuk ervaart.

## Onderzoek

- In de afgelopen jaren zijn diverse onderzoeken uitgevoerd met betrekking tot de speedpedelec:
  - naar de positie op de weg
  - als mobiliteitsoplossing: 60% van de ritten vervangt de auto
  - de snelheden
  - de verkeersveiligheid (objectief en subjectief)
  - de potentie



## Verkeersveiligheid speedpedelecs: objectief en subjectief

- Uit de evaluaties van de pilots in Amersfoort en in Rotterdam blijkt dat het verkeersveiligheidsgevoel gelijk blijft of zelfs licht verbeterd. Er is geen toename in het aantal meldingen over de speedpedelec waargenomen. De meldingen die er wel zijn, gaan over de gehele drukte op het fietspad. De ongevalscijfers met speedpedelecs laten de afgelopen jaren een lichte daling zien. Dit terwijl het aantal geregistreerde speedpedelecs is verdubbeld tussen 1 januari 2020 en 1 juli 2022.

## Risico's en beheersmaatregelen

1. Verkeersveiligheid op het fietspad valt of staat bij het gedrag van speedpedelec gebruikers op het fietspad.
  - Beheersmaatregel: communicatie, monitoring, verbreden fietspaden.
  
2. Handhaving is lastig.
  - Beheersmaatregel: situatie nu, BOA's, communicatie, monitoring.
  
3. Monitoring snelheden speedpedelecs op fietspad is moeilijk/kostbaar.
  - Beheersmaatregel: communicatie, monitoring.

## Projectmanagement

- Pilot voor duur van twee jaar
- Verkeersveiligheid belangrijk
- Ontheffing (op kenteken)
- Inrichten loket
- Communicatie met o.a. gedragscode
- Monitoring en evaluatie
- Handhaving
- Ontzorgen van wegbeheerders

## Inrichten loket

- AVG
- Laagdrempelig
- Digitaal
- Automatisch

## Communicatie

- Gedragscode 'te gast' op fietspad
- Kernboodschap
- Brief aan alle speedpedelec bezitters in regio
- Flyers bij verkopers

## Monitoring en evaluatie

- Monitoring aspecten zoals geformuleerd in ons doel:
  - aantal uitgegeven ontheffingen
  - aantal verkochte speedpedelecs
  - aantal meldingen overlast
  - aantal autovervangingen
  - aantal ongevallen met een speedpedelec
  - ervaringen fietsers en speedpedelecers (enquête)
  - proces (samenwerking, uitvoeringsloket, kosten).
- Evaluatie: tussentijds en vlak voor het einde van de pilotperiode.

## Uitdagingen

- ✓ Loketfunctie
- Aanhaken van zoveel mogelijk gemeenten
- Kostenbeheersing
- Beeldvorming speedpedelec

**Vragen?**





## Stellingen

1. Ik beschouw de speedpedelec als duurzame mobiliteitsoplossing voor de regionale verplaatsing.

→ Uitkomst: 41 stemmen, 39 x ja en 2 x nee

1. Ik zou mijn bestuur adviseren mee te doen om keuzevrijheid te bieden?

→ Uitkomst: 41 stemmen, 36 x ja en 5 x nee



## Vervolgstappen

- Rapport en infographic op website Fietsberaad/Tour de Force
- Uittrol provinciale pilot in de provincie Utrecht
- Utrechtse pilot als 'blauwdruk' voor andere regio's
- Tweede helft 2023 brede bijeenkomst
- Communicatie over imago/bekendheid speedpedelec
- Uittrol in meerdere regio's
- Blijvend kennisdelen over ervaringen en feiten