

# PLEK OP DE WEG SPEEDPEDELEC EN ANDERE FIETS-ACHTIGEN

Birgit Cannegieter (Tour de Force), Hans Godefrooij en Lindy van Scharrenburg (DTV Consultants)

## SAMENVATTING

In Nederland kennen we steeds meer verschillende typen voertuigen, van een gewone fiets en auto tot aan e-steps, quads en speedpedelecs. Binnen Tour de Force – het samenwerkingsverband rondom fiets – is één van de werklijnen ‘De diversiteit van de fietsfamilie’. Doel is om inzicht te krijgen in de vraagstukken die spelen rondom het toenemend aantal ‘fiets-achtigen’, met allemaal hun eigen kenmerken, snelheden, berijders, kansen, maar ook hoofdbrekers. In opdracht van Tour de Force heeft DTV Consultants de verschillende praktijkcases en regelingen rond de plek op de weg van de speedpedelec in beeld gebracht, de voor- en nadelen geanalyseerd en de resultaten gebundeld. Deze inventarisatie biedt regionale overheden (gemeenten en provincies) handvatten om op korte termijn de plek van de speedpedelec te heroverwegen, wetende dat landelijke regelgeving niet van vandaag op morgen is aangepast. Tegelijk biedt de uiteenzetting van DTV Consultants een mooie basis voor vervolgggesprek over ‘Een vanzelfsprekende plek op de weg voor de speedpedelec’ met het Rijk. Maar voor we zover zijn, doen nieuwe vragen zich voor.

Daar waar dit vraagstuk nu specifiek speelt rondom de speedpedelec, zien we de diversiteit van de fietsfamilie de laatste jaren alleen maar groter worden. Een oplossing kan dus breder gaan dan de speedpedelec en ook raken aan andere fiets-achtigen. Wie krijgt wel een plek op het fietspad en wie niet en onder welke voorwaarde? Waar moet, gegeven de huidige infrastructuur/verdeling van de verkeersruimte naar gekeken worden? In hoeverre kan het vraagstuk van de speedpedelec hierbij helpen? Hierover gaan wij graag in discussie.

## INLEIDING

In Nederland kennen we steeds meer verschillende typen voertuigen, van een gewone fiets en auto tot aan e-steps, quads en speedpedelecs. Elk voertuig dient een plek op de weg te krijgen, maar door de vele type voertuigen en de toenemende drukte op fietspaden is het vaak een uitdaging om te bepalen wat voor elk voertuig de beste plek is op de weg. Zo worstelen wegbeheerders ook met de plek op de weg voor speedpedelecs. Sinds 1 juli 2017 gelden voor de speedpedelec-berijders dezelfde rechten en plichten als voor bromfietzers, waardoor zij op de rijbaan moeten rijden. De berijders van een speedpedelec voelen zich echter vaak niet veilig op de rijbaan, waardoor zij in veel gevallen (ook al mag het niet) toch het fietspad gebruiken. Verschillende wegbeheerders geven hen daarom met verschillende regels of ontheffingen de mogelijkheid om toch van het fietspad gebruik te maken. Hierdoor heeft de speedpedelec in Nederland geen structurele plek op de weg, wat de uniformiteit niet ten goede komt.

In 2020-2021 heeft Tour de Force daarom door DTV Consultants de verschillende praktijkcases en regelingen rond de plek op de weg van de speedpedelec in beeld laten brengen, de voor- en nadelen laten analyseren en de resultaten laten bundelen. Met de inzichten uit dit onderzoek is Tour de Force nu bezig om met partners van gemeenten, provincies en het Rijk nadenken over structurele, landelijke afspraken en aanpassing in de regelgeving over de speedpedelec en hun plek op de weg. Echter, dit is niet van vandaag op morgen gericht. Daarom is de wens van partners binnen Tour de Force om voor de ‘tussentijd’, de korte termijn, te komen tot een eenduidige en goed uitlegbare oplossing. Liefst in het hele land zoveel mogelijk gelijk, waardoor dit voor berijders van de speedpedelec en overige weggebruikers niet tot verwarring of onveilige situaties leidt.

Daar waar dit vraagstuk nu specifiek speelt rondom de speedpedelec, zien we de diversiteit van de fietsfamilie de laatste jaren alleen maar groter worden. Een oplossing kan dus breder gaan dan de speedpedelec en ook raken aan andere fiets-achtigen. Wie krijgt wel een plek op het fietspad en wie niet en onder welke voorwaarde? Waar moet, gegeven de huidige infrastructuur/verdeling van de verkeersruimte naar gekeken worden? In hoeverre kan het vraagstuk van de speedpedelec hierbij helpen? Hierover gaan wij graag in discussie.

## ONDERZOEK SPEEDPEDELEC

De speedpedelec wordt steeds populairder in Nederland. Doordat deze fietsen tot wel 45 km/uur kunnen halen, kan het ook op de wat langere afstanden serieus de concurrentie met de auto aangaan. Tegelijkertijd vormt de speedpedelec een uitdaging voor wegbeheerders. Veel gebruikers voelen zich niet veilig op de rijbaan tussen het gemotoriseerd verkeer en kiezen daarom toch voor het fietspad, terwijl dat eigenlijk niet mag.

### METHODE

Om te kijken welke plek de speedpedelec op de weg moet krijgen is allereerst aan de hand van recent uitgevoerde studies gekeken naar het gedrag van de speedpedelec-berijders en welke wensen zij hebben ten aanzien van de plek op de weg. Vervolgens is gekeken naar hoe verschillende belangengroepen tegen deze kwestie aankijken. Naast de standpunten van de belangengroepen zijn met behulp van een online-enquête ook de standpunten van de wegbeheerders achterhaald. Ook is gekeken welk beleid gehanteerd wordt in de landen om ons heen. Met de opgehaalde informatie zijn alle mogelijke varianten in beeld gebracht. Alle wegbeheerders met een specifiek beleid voor de speedpedelec zijn geïnterviewd. In deze gesprekken zijn de achtergronden en overwegingen die een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van het beleid of de regeling in kaart gebracht. Vervolgens zijn alle varianten beoordeeld op de volgende aspecten:

- Organisatorische impact
- Juridische impact
- Handhaafbaarheid
- Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec
- Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers
- Wensen en naleving
- Aansluiting standpunten

### RESULTAAT BEOORDELING VARIANTEN

Een aantal varianten viel op voorhand af omdat ze niet reëel zijn, of technisch vooralsnog te onbetrouwbaar. Varianten die wel mogelijk zijn als aanvulling op, of als alternatief voor de huidige regelgeving, zijn:

- De speedpedelec is op bepaalde fietspaden toegestaan door het plaatsen van het onderbord "Speed-pedelegs toegestaan";
- Persoonlijke gemeentelijke ontheffing voor gebruik fietspad; max 30 km/u;
- Persoonlijke provinciale ontheffing voor gebruik fietspad; max 30 km/u;
- Speedpedelec op fietspad toegestaan, mits niet harder dan 25 km/u, anders naar de rijbaan;
- Speedpedelec op fietspad toegestaan, mits niet harder dan 30 km/u, anders naar de rijbaan.

Het wettelijk toestaan van speedpedelecs op het fietspad en het vastleggen van een maximumsnelheid voor speedpedelecs op het fietspad sluit het beste aan bij de wensen van wegbeheerders, belangengroepen en speedpedelec gebruikers. Om dit mogelijk te maken moet de wet worden aangepast: de speedpedelec moet als aparte categorie worden geregeld. In het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) moet de keuzemogelijkheid voor de positie op de weg worden geregeld en moet voor de speedpedelec een maximumsnelheid voor de rijbaan, het fiets/bromfietspad en het fietspad worden vastgelegd. Gebruikers kunnen dan kiezen voor de rijbaan (bijvoorbeeld als ze hard willen rijden), of voor het fietspad (maar dan met gepaste snelheid). Meest voor de hand liggende maximumsnelheid is óf 25 km/u (hetzelfde als een snorfiets of een gewone elektrische fiets) óf 30 km/u (dat is de maximumsnelheid voor speedpedelecs op een fiets/bromfietspad binnen de bebouwde kom). Om de speedpedelec aantrekkelijk te laten zijn ten opzichte van een normale elektrische fiets, en omdat andere gebruikers van het fietspad (zoals wielrenners) vaak ook hogere snelheden halen, lijkt 30 km/u op voorhand het meest passend.

In afwachting van eventuele aanpassing van de wetgeving, kunnen wegbeheerders ervoor kiezen om de gewenste keuzevrijheid van speedpedelec berijders ten aanzien van de plek op de weg te regelen met persoonlijke ontheffingen.

## CONCLUSIE

Wegbeheerders zien de potentie van de speedpedelec als mobiliteitsoplossing. Gebruikers van de speedpedelec voelen zich veelal niet thuis op de rijbaan tussen het snellere gemotoriseerde verkeer. Het is daarom wenselijk om speedpedelecs, onder voorwaarden, toe te laten op het fietspad. Een landelijke regeling heeft daarbij de voorkeur, maar het ligt niet voor de hand dat op korte termijn wijzigingen in de wetgeving worden doorgevoerd. Het uitgeven van persoonlijke ontheffingen waarmee gebruikers (onder voorwaarden) gebruik mogen maken van alle fietspaden van een wegbeheerder, biedt de gewenste keuzevrijheid. Omdat de speedpedelec een mobiliteitsoplossing is voor de regionale schaal, lijkt de meest wenselijke oplossing om deze ontheffingen op provinciaal niveau uit te geven. Het toepassen van onderborden om speedpedelecs op specifieke locaties toe te staan op het fietspad, kan heel lokaal worden toegepast, maar deze variant is niet geschikt om de door gebruikers gewenste keuzevrijheid overal te organiseren.

## DOEL VAN DE DISCUSSIE

Door de steeds drukker wordende fietspaden, de grotere snelheidsverschillen op het fietspad en de vele type voertuigen komt de wegbeheerder steeds vaker voor de vraag te staan welke plek een bepaald voertuig op de weg moet krijgen. Het doel van de discussie is daarom om samen te kijken in hoeverre het vraagstuk van de speedpedelec gebruikt kan worden om de verschillende fietsachtigen – die we over het algemeen graag verwelkomen – een plek te geven:

- Wat vraagt dat van onze infrastructuur?
- Kijken we naar het voertuig en de snelheid die het kan behalen?
- Of pleiten we juist voor een maximumsnelheid voor het fietspad, ongeacht de capaciteiten?
- Bieden we voertuigen keuzevrijheid om gebruik te maken van het fietspad of de hoofdrijbaan? Of leidt dit alleen maar tot meer verwarring?
- Moeten we nieuwe eisen stellen aan rijvaardigheid(sbewijzen)?

Kortom: Wie krijgt wel een plek op het fietspad en wie niet en onder welke voorwaarde?