

De speed pedelec: van strijd om het fietspad naar strijd om de ruimte.



1. Wat is een Speed pedelec en hoe verhoudt die zich tot andere ontwikkelingen?
2. Korte historie: achtergrond en standpunt FB tav speedpedelecs
3. Stand van zaken nu: wat weten we nu van het gebruik speedpedelec in de praktijk?
4. Media: Waarom komt de Fietzersbond zoveel in het nieuws met de speedpedelec?
5. Proces: Waar staan we nu en wat staat er komende maanden te gebeuren?
6. Hoe nu verder met onze gedachtevorming?

61% VAN DE BEVOLKING WOONT
BINNEN 15 KM VAN HET WERK



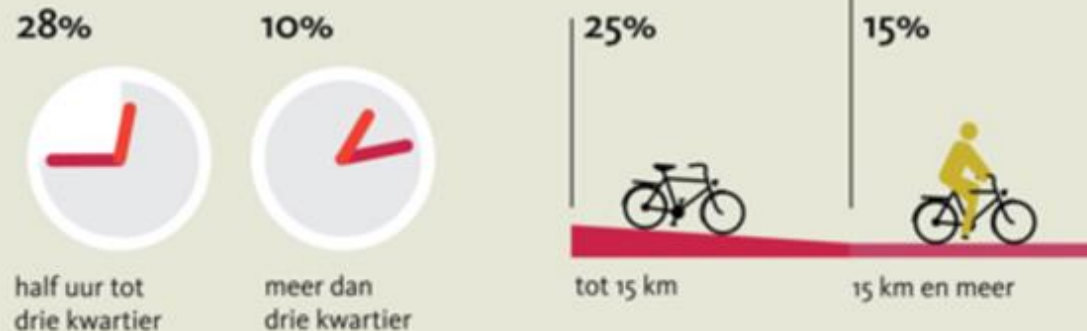
25% VAN ALLE
WERKNEMERS GAAT OP
DE FIETS NAAR HET WERK



DAARVAN FIETST



OP SNELFIETSRoutes FIETST



1. Wat is een speed pedelec?

- De speed pedelec is een snelle tweewieler, voorzien van een elektromotor die tussen de 250-4000 Watt vermogen heeft. Huidige modellen gaat oha tot 1000 Watt.
- De motor versterkt de menselijke trapkracht met maximaal een factor 4. In de praktijk beperkt dit het motorvermogen waarschijnlijk tot ong 1000-1250 Watt. Daarboven wordt het een elektrische brommer.
- Sinds 1 januari is de speed pedelec formeel een brommer, incl (speciale) helmplicht, geel plaatje en verplichte verzekering.
- De berijders zijn vaak fanatieke fietsers, die door de speed pedelec auto en OV vaker laten staan.

De speed pedelec op straat: tussen fiets en brommer in

- Snelheid:
 - Zeer wisselend in tegenstelling tot brommer: tussen 25-45 km/u in.
 - Afhankelijk van motorblok, persoonlijke kracht, weersomstandigheden en karakter
 - Maar ook van moment in de rit (bijv drukte op de weg, batterij)
 - Lastig om continue snelheid aan te houden als men snel gaat of juist langzaam
- Remmen:
 - Betere remmen en sneller optrekken dan gemiddelde fietsers
 - Langere remweg en langzamer optrekken dan een auto
 - Remlicht: Zit alleen op nieuwe modellen
- Richting aangeven:
 - Zoals een fietser
 - Geen standaard richtingaanwijzers
 - Bij hoge snelheid of wisselvallig weer: instabiliteit van de speed pedelec
 - Autoverkeer verwacht richtingaanwijzer, brommer hebben die (oha) wel
- Zichtbaarheid:
 - Slechte reflectie en dus zichtbaarheid

De ontwikkeling van speed pedelec staat niet op zichzelf

Omgeving:

- Het is een erg beperkte groep, nu slechts ong 12.000 verkocht. Vergelijk dat met e-bikes (in 2015 1,3 mln), brommers en scooters (in 2015: 1,1 mln totaal). Meest optimistische inschattingen geven 100.000 speed pedelecs op termijn.
- Nieuwere e-bikes kennen steeds vaker 2 standen: Amerikaanse (32 km/u) en Europese (25 km/u)
- Steeds meer signalen over opvoeren van e-bikes
- Speed pedelecs worden soms terug gebracht tot 25 km/u en gecat tot e-bike
- Ontwikkeling Cargobikes, LEV (light Electric Vehicles).
- De ontwikkeling van automatische snelheidsaanpassing (ISA) systemen op snelle tweewielers
- Meer ouderen op het fietspad (met als gevolg toename snelheidsverschillen en kwetsbaarheden)
- Meer drukte op het fietspad: niet alleen in steden, ook in landelijk gebied (buiten de kom)

Speed pedelec geeft aanleiding tot aanscherping 'Schaalsprong vd Fiets' maar discussie over wel/niet fiets zal conflicten niet voorkomen.



2. De historie





Scooteroverlast

Alles over de campagne "Stop de scooteroverlast"

HOME NIEUWS HET PROBLEEM DE REGELS WAT VINDEN WIJ? HELP MEE DOWNLOADS



Geef het fietspad terug aan de fietsters

UIT ONDERZOEK BLIJKT DAT 96% VAN DE SNORSKOOTERS TE HARD RIJDT, ZE ZORGEN VOOR ONRUST, ONVEILIGHEID EN ZIJN SLECHT VOOR DE GEZONDHEID.

HELP MEE. STUUR EEN BRIEF AAN KAMERLEDEN »

STEUN ONS OP FACEBOOK! »

DEEL JOUW ERVARING! »

BEKIJK ERVARINGEN VAN »

GEEF HET FIETSPAD TERUG AAN DE FIETTERS



Tweets door @Scooteroverlast





Een leven zonder autozorgen begint bij JAMES Auto & Service Breda!



Zorgeloos onderweg met JAMES Pechhulp

Grote beurt voor €249,-

NIEUWS



foto: Wijnand Nijs

Het kruispunt waar het ongeval gebeurde.

Een man reed rond 17.15 uur de kruising over vanuit de Liniestraat in de richting van het station. Nadat hij was overgestoken werd hij van rechtsachter aangereden door een fietsende vrouw (72) die op een elektrische fiets reed.

De vrouw viel en had pijn aan haar ribben en vermoedelijk een elleboog uit de kom. Zij is met een ambulance naar het ziekenhuis gebracht.

Fietsster (72) op e-bike gewond na botsing met fietser

BV redactie - 8 september 2015 | 10:30 - 0 reacties

DOORNBOS-LINIE - Een vrouw is maandagmiddag gewond geraakt bij een botsing tussen twee fietsers op de kruising van de Terheijdenstraat - Liniestraat.



Nieuws Regio Sport Show

Abonneren

Inloggen

Verkiezingen Binnenland Buitenland Economie Gezond Bizar Wetenschap Auto Digitaal Lifestyle Reizen



Net binnen nieuws uit Utrecht »

NET BINNEN

- 15:20 Loterijen offline: voorbereiding op b...
- 14:20 Hongarije wil 'communistische' red...
- 14:03 Grieken willen de euro houden
- 13:43 Record: de wereld telt 2043 mega...
- 11:57 The Phone House: zestien winkels ...
- 09:10 Meer investeringen, vooral in perso...
- 07:47 Consumentenvertrouwen op hoog...

Racende wie fietspaden

Het aantal doden en gewonde cijfers van de Stichting Weter Belangrijke oorzaak: het toen ging het weer ernstig mis. 'O'

Redactie 16-07-13, 09:57 - Laatste

Wat is drukte?

[Wim van Tilburg](#) (clustermanager Verkeer & Vervoer bij CROW en directeur CROW-KpVV) trapte de ochtend af door de vraag te stellen: wat wordt bedoeld met drukte op fietspaden? Gaat het om het aantal fietsers dat zich binnen een bepaalde tijd op een fietspad bevindt? Gaat het om het aantal fietsers dat stilstaat door opstoppingen bij verkeerslichten? Of zit drukte in het hoofd, in de beleving, het gevoel van de fietser?

Vooraf hadden de deelnemers over deze vraag nagedacht. Wat blijkt: bij drukte op fietspaden wordt door de fietsers voornamelijk een benauwende infrastructuur ervaren. Het gaat dan om te smalle fietspaden en een gebrek aan ruimte voor fietsers op kruispunten. In de discussie die volgde bleek dat dit toch ingewikkelder lag...

Beleving: vervolgonderzoek

In opdracht van CROW-Fietsberaad heeft Goudappel Coffeng een verkennend onderzoek gedaan naar de aard en omvang van 'drukke op fietspaden'. [Lotte van den Munckhof](#) presenteerde, als voorgerechtigd van de proeverij, de uitkomsten. Hieruit kwam naar voren dat druktebeleving sterk afhankelijk is van individuele, sociale én fysieke factoren van fietsers. Dus infrastructuur te krap? Het kan zijn, maar veel speelt zich ook af in het hoofd van de fietser. Er werden verschillende vragen gesteld. Zijn hierin groepen te ontdekken? Wat zijn de determinanten? Zijn ze te beïnvloeden? Lotte heeft alle vragen verzameld en gaat dit voorjaar nog aan de slag met een belevingsonderzoek en het vinden van antwoorden.

Welke oplossingen zijn al voorhanden?

In de praktijk blijkt dat er al initiatieven en projecten zijn om drukte op fietspaden tegen te gaan. Deze passeerden de revue in de vorm van 'pitches'. Aan bod kwam een gevarieerd spectrum van oplossingen in het kader van de beleving, tot aanpassingen in de 'harde infrastructuur' zoals het aanpassen van verkeerslichtenregelingen en het kruispuntontwerp. In de pitches werden verdiept in de daaropvolgende workshopsrondes. Bekijk de [menukaart](#) voor het overzicht van alle workshops.



Hoe is de speedpedelec binnen de vereniging besproken?

- Op verschillende ledenraad-dagen is de speed pedelec besproken: in een middagssessie in 2013, in 2016 o.a. op verzoek van afdeling Amsterdam en in januari 2017 om het voorlopige standpunt te bespreken. Dit heeft tot een explicitering geleid voor situaties met conflicten (kwetsbare fietsers gaan bij de Fietzersbond voor) en maatwerk.
- Er is een forum geopend ([klik hier voor het forum](#)) waar fietsers met elkaar in gesprek zijn gegaan over de voor en nadelen van de nieuwe regels.
- Sinds januari melden gebruikers van het Meldpunt locaties waar de nieuwe regels klemmen. Dit kunnen plaatsen op de weg zijn, maar ook fietspaden waar overlast is van speed pedelec rijders. Er zijn een kleine 100 meldingen binnengekomen.

Wat speelde een rol bij standpuntbepaling Fietzersbond?

- SWOV onderzoeken naar: snelle tweewielers, kruisingen, drukte, tweerichtingenfietspaden, e-bikes. Zowel voor fietsers als SP rijders sterke aanwijzingen dat rijbaan beste plek is.
- De 5 E's: Educatie, Encouragement, Engineering, Enforcement en Evaluation. MN beperkte mogelijkheden handhaving op fietspaden.
- Toenemende drukte en snelheidsverschillen op het fietspad: pleidooi voor de schaalsprong en 30 km/u.
- Ontwikkeling van nieuwe modellen e-bikes/cargo bikes, LEV
- Ervaringen met gedrag bij scooters en auto's: snelheid wordt gebruikt, effectieve handhaving vaak lastig i.v.m. uitgebreide infra netwerk
- Beleving bij kwetsbare fietsers zoals kinderen en ouderen
- Mogelijkheden tot maatwerk (tot omdenken)

Standpunt van de ECF en aangesloten organisaties: open houding, binnen de kom niet op het fietspad en standpunt zo nodig aanpassen aan ervaringen op straat

Standpunt Fietzersbond e.a. op hoofdlijnen:

Binnen de bebouwde kom naar de rijbaan

Daar waar nodig maatwerk:

- snelheid op de rijbaan naar 30 km/u
- 'speedpedelec te gast' toe staan met max. snelheid van 25 km/u (nog niet mogelijk),
- maatwerk op (brom-)fietsinfra

Verzekering en plaatje

Helmadvies, geen plicht (maar we volgen nieuwe regelgeving)

Bij conflict op straat tussen snelle en langzame fietsers, krijgen belangen kwetsbare fietsers voorrang

Goede evaluatie en zo nodig beleid aanpassen

[Meer info via deze link](#)



In voorjaar 2017 hebben we op basis van eerste effecten aangegeven dat er meer maatwerk nodig en mogelijk is en dat in principe snelfietsroutes en fietspaden langs drukke wegen (mits van voldoende kwaliteit) toegankelijk zouden moeten zijn voor speed pedelecs.

Om dit mogelijk te maken is een ondercategorie wenselijk zodat 'Speed pedelec te gast' mogelijk wordt en brommers tegelijkertijd geweerd kunnen worden.

[Klik hier om daar meer over te lezen:](#)

3. Theorie vs praktijk



Theorie vs Praktijk: gebruik

- Meeste rijders hebben speedpedelec als snorfiets of zelfs e-bike gekocht
- Meeste rijders lijken zowel binnen als buiten de kom te rijden.
- Meeste rijders in NL (maar ook DLD bijv) zijn 40plus
- Er is relatief veel recreatief en gemengd gebruik (zie plaatje)

De nieuwe regels worden met enige regelmaat genegeerd. Soms openlijk, steeds vaker door bordje te verbergen of te vervangen door (oud) blauw bordje.

Als redenen wordt genoemd:

- Agressie van automobilisten
- Gevoel van onveiligheid op de rijbaan
- Dat men zich niet tussen (stilstaande) auto's wil begeven vanwege massaverschil en luchtverontreiniging
- Er geen legale wijze is om de route te rijden.
- Tot slot inhoudelijke weerstand tegen nieuwe regels op bepaalde locatie. Bijv geluidsoverlast op route door natuurgebied. Dit komt omdat een speed pedelec juridische gelijk is aan een bromfiets.



Theorie vs Praktijk: snelheid sterk variabel

 gemaakt in **Speed-pedelec Groep der Lage Landen.**
26 jul. om 10:23 • 

Een poll over de GEMIDDELD/gebruikelijk haalbare/gehanteerde snelheden op je **#Speedelec** op de rijbaan én op het fietspad. MEERDERE OPTIES AANVINKEN IS MOGELIJK i.v.m. verschillen tijdens woon-werkverkeer en/of recreatief gebruik.

☒	30-35 kmh	+82
☐	35-40 kmh	+62
☒	25-30 kmh	 +38
☐	> 40 kmh	+11
☐	< 25kmh	+8

 Vind ik leuk  Opmerking plaatsen  Delen

- motorvermogen
(250 Watt- 4000 Watt, batterij)
- persoonlijk vermogen
(gezondheid, leeftijd en conditie) en karakter
- weersomstandigheden

Allemaal: sneller optrekken en beter kunnen remmen leidt tot assertief rijgedrag.

Zo'n 100 meldingen Meldpunt in afgelopen 6 maanden, levendige discussie forum en SP-facebook

- fietspaden naast drukke wegen,
- fietspaden naast 'verstopte' wegen
- scholieren naast elkaar en scholieren die zich niet aan de regels houden,
- spookfietsen,
- fietspad door natuurgebied,
- doorsteekjes om omrijden te voorkomen,
- te grote snelheidsverschillen (schrik)
- Snelfietsroutes
- (Speedpedelec mountain bikes in het bos)

Inventarisatie:

Theorie vs Praktijk: infrastructuur (1)

Achtergrond:

1. Fietsinfrastructuur voldoet vaak niet qua ontwerp voor hoge snelheden.
 - wegdek, boogstralen, overzicht kruisingen etc
2. Duurzaam veilig inrichting 50 km/u wegen bemoeilijkt veilig inhaalgedrag
3. Speedpedelec op rijbaan eerder in de problemen dan brommer omdat continue snelheid niet mogelijk is.

Uniforme indeling (fiets-)infra?

- Slechte toepassing inhoudelijke criteria wanneer fietspad/bromfietspad.
- Scooters, wielrenners en ligfietsen wel, speedpedelec niet op fietspad
- Snelfietsroute niet toegestaan, 75 cm breed schelpenpad wel toegestaan
- routes buiten de bebouwde kom door natuurgebieden: niet toegestaan vanwege Geluidsoverlast en uitstoot
- Uitsluiting bruggen en tunnels leidt soms tot enorme omrijdbewegingen of zelfs onbereikbare locaties.

Theorie vs Praktijk: infrastructuur (auto)

Achtergrond:

Er is geen bewustwordingscampagne geweest rondom de verplaatsing van de speed pedelec naar de rijbaan. Hierdoor agressie en verwarring richting berijders speed pedelec.

- Er is regelmatig geen on-onderbroken netwerk van (brom-)fietspaden, 30 km/zones en 50 km/u wegen waar speedpedelecs (en brommers) kunnen rijden.
- Op bepaalde 50KM/u wegen wordt in de praktijk te hard gereden. MN invalswegen en wegen waar (brom-)fietspad recent is omgezet naar een gewoon fietspad
- Veel speed pedelecs kunnen niet goed meekomen met 50+km/u rijdend autoverkeer en worden ingehaald. Automobilisten keren daarbij vaak te snel terug naar hun rijbaan na inhalen waardoor speed pedelecs worden afgesneden.
- Duurzaam veilig inrichting 50 km/u problematisch vanwege de krappe ruimte om in te halen op de smalle profielen

4. Waarom zo vaak in de media?



OPINIE

Geef fietsers de ruimte en maak de stad gezond

Auto's krijgen nog steeds (te) veel ruimte in Nederlandse steden, vindt **Saskia Kluit**. „De huidige fietspaden zijn simpelweg te smal, terwijl we voor onze toekomst schone transportmiddelen hard nodig hebben.”

Wie een middag doorbrengt op een druk kruispunt in een Nederlandse stad kijkt zijn ogen uit. Naast gewone auto's, bussen en fietsen zie je tegenwoordig allerlei nieuwe vormen van transport. Snelle e-bikes en speedpedelecs brengen de moderne forens op zijn werkplek, terwijl bedrijven als PostNL en DHL elektrische bakfietsen en kleine elektrische voertuigen gebruiken om Nederland te bevoorraden. Nieuwe, schone transportmiddelen die een plek verdienen in onze steden. Daar is iedereen het over eens.

Welke plek deze nieuwe mobiliteitshelden moeten innemen, is nog geen uitgemaakte zaak. Kritische automobilisten vinden dat ze de doorstroming hinderen en dus op het fietspad horen. Dat fietspad is echter al overvol, en de hogere snelheid van de nieuwkomers veroorzaakt veel gevaarlijke situaties. Op deze argumenten reageren automobilisten wel eens de vraag stellen: wie moet zich eigenlijk aanpassen? Het wordt tijd dat automobilisten zich aanpassen aan de nieuwe werkelijkheid en anderen toelaten op hun terrein. De huidige fietspaden zijn simpelweg te smal om alle nieuwe schone transportmiddelen op het fietspad toe te laten, terwijl we ze hard nodig hebben voor de transitie naar een gezonde en schone samenleving.

„Maak de steden autoluw en hanteer 30 km per uur als maximumsnelheid”



eerst het al decenn...
pende reken- en...
aanpakken, en op...
weer zang/muziek...
Dan rollen de kin...
het lachen van h...
leerkracht inzet...
mus, va-ha-na-h...
ick van Duitsche...
Peter de Visser, O...
schoolmeester met...
grote bijlespraktijk

12:02
KRANT NIEUWSBRIEF PUZZELS
Gratis thuisbezorgd
PROFITEER NU!
Geen 18, geen school

Een vreemde aan voor de supersnelle fietst... lpt ook de trage trapper

HOME
Charlot Verlouw – 17:18, 30 mei 2017

Van Buma (CDA), het *Wilhelmus* sta...
gen. Ik krijg een v...
in mijn mond bij...
van dit geuzenlie...
liken waren niet...
Willem van Oran...
wanten. Het *Willi...*
lied dat misschien...
de protestanten...
niet graag en spre...
schuw over uit...
Guy Vaessen, Scho...

En nu weer a...
Het *Wilhelmus* be...
tici hoofdbreken...
binetsformatie. O...
vlotter te laten ve...
voor het *Wilhelmus*...
door ons vaderlan...



5. Proces en komende maanden?



Wat loopt:

Pedelecplanner:

Ontwikkelen van een routeplanner die berijders de mogelijkheid geeft om onprettige 50 km/u wegen te mijden en vooral over 30 km/u straten en bromfietspaden te navigeren. Oplevering eerste provincie (Gelderland): voorjaar 2018

ISA op nieuwe speedpedelecs

Onderzoek met de industrie of er technologische mogelijkheden ontwikkeld kunnen worden om speed pedelec binnen de bebouwde kom op fietspaden aan een snelheidsregime te kunnen houden.

Forum

De discussie zal worden afgerond na de evaluatie en eventuele reactie van het ministerie daarop.

Meldpunt

We zullen meldingen over het onderwerp blijven verzamelen.



Komende maanden (2):

- Offensieve benadering om veiligheid op de rijbaan te agenderen: ook andere voertuigen willen wij immers daar plaatsen.
- Daarnaast conflict met speed pedelec op fietspad agenderen als onderdeel van gebrekkige uitvoering schaalsprong voor de fiets: immers met voldoende ruimte en gepast gedrag (25 km/u) hoeft de speed pedelec in zichzelf geen probleem te zijn.
- Vragen en meningen bij afdelingen en leden inventariseren op basis van inhoud SWOV rapport en zo nodig bijeenkomst in najaar.

Komende maanden (3):

September

Kennis delen via presentatie en vragen/gedachten inventariseren

- via webformulier vrijwilligersnet
- onder leden peiling uitzetten

SWOW rapport bestuderen, delen en van eerste reactie voorzien

Oktober/november:

Bijeenkomst over de speed pedelec in relatie tot de schaalsprong voor de fiets. Doel is om te bespreken of er aanleiding is om de huidige insteek aan te passen en om een definitief standpunt voor te bereiden. Dit standpunt zou op de ledenraad van januari besproken dan wel vastgesteld kunnen worden.

Meer fiets, meer ruimte

Goede reis!



Fietzersbond