

Motie: 'Een beetje (weg) van jezelf'

(agendapunt 2)

De ledenraad van de Fietzersbond in vergadering bijeen op 2 februari 2019, sprekende over het rapport van de commissie speed pedelec

Constateernde

Dat in het rapport van de commissie speed pedelec 3 scenario's worden uitgewerkt (omdat aldus het rapport "deze het meest realistisch en kansrijk lijken")

1. Plek op de weg altijd als bromfiets
2. Plek op de weg altijd als fiets
3. Speed pedelec-rijder kiest zelf plek op de weg

Overwegende

Dat volgens de huidige wetgeving de speed pedelec sinds 1 juli 2017 juridisch als bromfiets is aangemerkt en dat daarmee voor de speed pedelec dezelfde regels gelden als voor de bromfiets.

Dat sinds 1999 (Duurzaam Veilig maatregel '**Bromfiets op de rijbaan**') brommers binnen de bebouwde kom op de rijbaan rijden, en buiten de bebouwde kom op het bromfietspad.

Dat voor binnen de bebouwde kom enkele uitzonderingen voor de bromfiets gelden:

- op 70 km/u wegen rijdt de bromfiets niet op de rijbaan maar op het naastgelegen bromfietspad of parallelweg
- de wegbeheerder kan besluiten om als de omrijdfactor te groot is de bromfiets toe te laten op fietsdoorsteekjes of solitaire fietspaden

Dat de speed pedelec een 'electric bicycle' is, dat in de Europese 'White Paper'¹ gecategoriseerd is als: L1e-B-**moped** voor zowel 'pedal assistance' als 'motor only'.

Speed pedelec en elektrische brommer behoren dus tot dezelfde categorie;

Dat het streven van de Fietzersbond is om de **snorfiets** binnen de bebouwde kom van het fietspad af te krijgen en het vanaf 1 juli 2019 voor gemeenten mogelijk is om snorfietsers van drukke fietspaden naar de rijbaan te verplaatsen;

Dat in de nabije toekomst snorfietsen en bromfietsen vervangen zullen worden door **e-varianten**;

Het technische vermogen van de speed pedelec snel groeit; Het maximum motor vermogen mag stijgen tot 4000W. Om comfortabel en moeiteloos 45km/u te kunnen rijden is ca. 700W nodig, aldus TestKees;

De huidige 'early adopters' van de speed pedelec een doelgroep is die zich netjes gedraagt. Echter, de 'followers' zullen zich gedragen als de huidige snorscooter-/brommerrijders hinder veroorzakend op het fietspad;

Otto van Boggelen (CROW-Fietsberaad) in Fietsverkeer 43, najaar 2018, zegt dat de geschiedenis leert dat een andere categorie-indeling geen oplossing biedt: *"De snorfiets begon ooit met de Spartamet. En dat werd de snorscooter. Hetzelfde geldt voor de elektrische fiets. Ook sympathiek, maar Marktplaats staat vol met opvoersetjes. En binnen de kortste keren groeit zoets ook uit tot een snorfiets."*

Dat scenario's 2 en 3 in het rapport van de commissie speed pedelec naar letter en geest in strijd zijn met de huidige Nederlandse en Europese wetgeving;

Besluit

Dat de Fietzersbond niet zal pleiten de huidige wetgeving t.a.v. de juridische status van de speed pedelec gewijzigd te krijgen.

en gaat over tot de orde van de dag.

Afdeling Haarlem, Jaap Moerman
Afdeling Amsterdam, Jan Pieter Nepveu
Afdeling Groningen, Wim Borghols

Afdeling Hengelo / Fb prov. Overijssel, Melis Jan Gilde
Afdeling Haagse Regio, Frank Poppe
Afdeling Leiden, Mike Meelis

¹ <https://www.bike-eu.com/laws-regulations/nieuws/2018/10/bike-europe-whitepaper-on-all-you-need-to-know-on-e-bike-regulations-10134633>

Toelichting: CROW publicatie 351 Ontwerpwijzer Fietsverkeer 2016
Erftoegangswegen bibeko

Tabel 14. Keuzeschema wegvakken binnen de bebouwde kom

Weg- categorie	Maximumsnel- heid autover- keer (km/h)	Intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			basisnet werk (I_{fiets} < 750/etm)	fietsroute (I_{fiets} 500-2500/etm)	hoofd fiets- route (I_{fiets} > 2000/etm)
	n.v.t.	0	solitair pad		
Erftoegangsweg	stapvoets of 30 km/h	1 - 2.500	gemengd verkeer		fietsstraat (met voorrang)
		2.000 - 5.000			fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitings- weg	50 km/h	niet relevant	fietspad of parallelweg		
	2x1 rij- strook				
	2x2 rij- stroken		fiets-/bromfietspad of parallelweg		
	70 km/h				



Erftoegangsweg met wijkontsluitingsfunctie.
 Gemengd profiel.

Iedereen op de rijbaan.



Erftoegangsweg - Fietsstraat
 Intensiteit (fiets) > Intensiteit (auto)
Iedereen op de rijbaan.



(helaas ook vaak toegepast met max. 50 km/u)
 Erftoegangsweg met fietsstroken op de rijbaan
 ('omgekeerde fietsstraat') **Fiets en snorfiets op de
 fietsstrook.** Overig verkeer mag uitwijken over de
 fietsstrook mits fietser niet gehinderd wordt.



Erftoegangsweg met fietspaden
**Fiets en snorfiets op fietspad
 Bromfiets op rijbaan**

Gebiedsontsluitingswegen bibeko

Tabel 14. Keuzeschema wegvakken binnen de bebouwde kom					
Weg-categorie	Maximumsnelheid autoverkeer (km/h)	Intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	Fietsnetwerkcategorie		
			basisnetwerk ($I_{fiets} < 750/etm$)	fietsroute ($I_{fiets} 500-2500/etm$)	hoofd fietsroute ($I_{fiets} > 2000/etm$)
Erftoegangsweg	n.v.t.	0	solitair pad		
	stapvoets of 30 km/h	1 - 2.500	gemengd verkeer		fietsstraat (met voorrang)
		2.000 - 5.000			fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/h	niet relevant	fietspad of parallelweg		
	2x1 rijstrook				
	2x2 rijstroken		fiets-/bromfietspad of parallelweg		



Gebiedsontsluitingsweg met fietsstrook
Fiets en snorfiets op de fietsstrook
Bromfiets op de rijbaan



Gebiedsontsluitingsweg met fietspad
Fiets en snorfiets op het fietspad
Bromfiets op rijbaan
(wens Fietzersbond: snorfiets naar rijbaan)



Gebiedsontsluitingsweg 70 km/u
Fiets, snorfiets en bromfiets op bromfietspad of parallelweg



Gebiedsontsluitingsweg zonder fietsvoorzieningen.
Niet volgens richtlijnen. Komt helaas ook nog veel voor.
Iedereen op de rijbaan.

Erftoegangswegen & gebiedsontsluitingswegen bubeko

Tabel 16. Keuzeschema wegvakken buiten de bebouwde kom

Tabel 16. Keuzeschema wegvakken buiten de bebouwde kom					
			Functie wegvak fietsverkeer		
Functie	Snelheid (km/h)	Intensiteit (mvt/etm)	basisnetwerk	hoofd fietsroute ($I_{fiets} > 2000/etm$)	
Functie wegvak autoverkeer	Erftoegangsweg	60	1 - 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat, als $I_{auto} < 500 mvt/etm$ ¹⁾
			2.000 - 3000	fietsstrook of fietspad	fietspad, eventueel stroken
		> 3000		fietspad	
Functie wegvak autoverkeer					
Gebiedsontsluitingsweg	80	Niet relevant	fiets-/bromfietspad	parallelweg	

1 plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

1 plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid



Erftoegangsweg bubeko
Gemengd profiel
Iedereen op de rijbaan.



Erftoegangsweg bubeko met ontsluitingsfunctie
fiets(suggestie)stroken
Iedereen op de rijbaan.



Recreatief solitair fietspad

Alleen fiets toegestaan



Utilitair fietspad (*doorfietsroute F200*) naast 60 km/u
weg (met daarnaast autosnelweg):

Bromfiets op de rijbaan



Recreatief & utilitair solitair fietspad + te hoge omrijdfactor Recreatief & utilitair solitair fietspad voor bromfiets:

Toegestaan voor fiets + snorfiets + bromfiets



Alleen fiets & snorfiets toegestaan



Gebiedsontsluitingsweg bubeko, 60 km/u met onverplicht tweerichtingen fietspad

Recreatief tweerichtingen fietspad: alleen fiets
Racefietsers kiezen de rijbaan



Gebiedsontsluitingsweg bubeko, met fietssuggestiestroken

Niet volgens richtlijnen.

Alle verkeer op de rijbaan

Bubeko (langs 80 km wegen) en bibeko langs km 70 wegen liggen bromfietspaden. Deze zijn minder druk, en doorgaans breder. Bromfiets en speed pedelec rijden op het bromfietspad.

Bibeko zijn de fietspaden druk, en in steden vaak ivm ruimtegebrek smal (hooguit 2m). Verbreding is doorgaans niet mogelijk.

Er zijn nog heel veel 50-wegen die geen gescheiden fietspad kennen ('grijze wegen'), of wegbeheerders bewust kiezen voor een profiel met fietsstroken op de weg, soms 30 soms 50 km/u, alwaar vaak harder wordt gereden.



Speed-pedelecs toegestaan

De wegbeheerder kan in afwijking van de wet middels een verkeersbesluit de speed pedelec op bepaalde fietspaden – als dat voor de gewone fietser een verantwoorde en veilige oplossing is – toelaten op bepaalde fietspaden. Provincie Gelderland kiest in enkele uitzonderingsgevallen voor een onderbord 'speed pedelecs toegestaan' (hetgeen betekent dat speed pedelecs mogen kiezen tussen rijbaan of fietspad). Bv wegen met fysiek gescheiden rijstroken. Zolang het vermogen van de speed pedelec nog onvoldoende is, is dit een reëel aandachtspunt. Maar dat is een kwestie van tijd. En, wegen met fysiek gescheiden rijstroken komen weinig voor.

**Richtlijn maatvoering vrijliggend fietspad:**

Maatvoering

breedte fietspad			
Eenrichtingspad		Tweerichtingenpad	
spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	spitsuurintensiteit in twee richtingen (fts/h)	breedte (b)
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m ¹⁾
150-750	2,50-3,00 m	50-150	2,50-3,00 m
> 750	3,50-4,00 m	150-350	3,50-4,00 m
		> 350	4,50 m

1) Tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm, zodat fietsers de mogelijkheid hebben om uit te wijken

**Richtlijn maatvoering vrijliggend bromfietspad:**

Maatvoering

breedte fietspad			
Eenrichtingspad		Tweerichtingenpad	
spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	spitsuurintensiteit in twee richtingen	breedte (b)
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m
75-375	3,00 m	50-150	3,00 m
> 375	4,00 m	150-300	4,00 m
		> 300	5,00 m

MEMO	
agendapunt	2. Terugkoppeling commissie Speedpedelec
Aan:	Ledenraad
Van:	AB
CC:	
Betreft:	Motie 2. 'Een beetje (weg) van jezelf'
Datum:	30 januari 2019

Advies van het Algemeen Bestuur aangaande Motie 2. 'Een beetje (weg) van jezelf': **Aangepast overnemen.**

Toelichting:

De indieners van de motie dringen erop aan dat de Fietzersbond er niet voor zal pleiten de huidige wetgeving t.a.v. de juridische status van de speedpedelec gewijzigd te krijgen. Daarbij blijft de speedpedelec dus gecategoriseerd als bromfiets. Ook geven de indieners aan dat scenario 2 en 3 van de analyse betreffende de speedpedelec in het rapport van de Commissie Speedpedelec in strijd zijn met de huidige Nederlandse en Europese wetgeving. Dat pleit ervoor om scenario 1 aan te houden: 'Plek op de weg altijd als bromfiets'.

De Fietzersbond blijft zeker vasthouden aan de regel dat de speedpedelec niet op het fietspad mag. Echter, als bromfiets kan de speedpedelec soms ook niet gebruik maken van fietsinfrastructuur die wel geschikt is qua maat en schaal (sommige voormalige bromfietspaden bijvoorbeeld) en waarmee een veiligheidsissue voor de speedpedelec opgelost kan worden. We zien in het land, met als duidelijk voorbeeld de provincie Gelderland, dat lokale overheden dan regelmatig kiezen voor het openstellen van het fietspad voor de speedpedelec, ongeacht het standpunt van de Fietzersbond. Hierdoor neemt het risico toe dat daardoor ook elektrische snor- en bromfietsen op die wegvakken terugkeren.

Wanneer de speedpedelec een aparte juridische status ten opzichte van brommers en snorfietsen krijgt, kan het risico voorkomen worden dat ook elektrische snorfietsen en brommers de fietsinfrastructuur mogen gebruiken. Met een aparte voertuigcategorie 'speedpedelec' kan er juridisch een onderscheid gemaakt worden tussen de speedpedelec en de (elektrische) snorfietsen en brommers. Dat kan van invloed zijn op de positionering op het infrastructurele netwerk. Op die manier kan deze categorisering oplossingen bieden die niet ten koste gaan van het belang van de traditionele fietsers.

Wanneer de indieners met deze motie aangeven dat de Fietzersbond zich altijd dient in te zetten voor de speedpedelec als een aparte herkenbare voertuigcategorie ten opzichte van de fiets evenals (elektrische) snorfietsen en brommers, waarbij de speedpedelec in principe niet op het fietspad welkom is als de veiligheid dat toelaat, adviseert het bestuur om de motie aan te nemen.