

**Fietsen met trapondersteuning:  
e-bikes en speed pedelecs**

*Een Europese discussie*

**Fietsen met trapondersteuning: e-bikes en speed pedelecs**

2016

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright ECF/Fietsersbond 2016

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Vertaling uit het Engels: Hetty Otten

Fietsersbond  
Nicolaas Beetsstraat 2a  
3511 HE Utrecht

www.fietsersbond.nl

Telefoon 030-2918171

E-mail info@fietsersbond.nl

Inhoud

[Inleiding 5](#_Toc465690740)

[1 De Nederlandse situatie 6](#_Toc465690741)

[2 Document van de ECF 1](#_Toc465690742)

[2.1 Over dit document 1](#_Toc465690743)

[2.1.1 Resolutie algemene jaarvergadering 1](#_Toc465690744)

[2.1.2 Eerste ontwerp ECF-standpunt 1](#_Toc465690745)

[2.1.3 Discussiedocument 1](#_Toc465690746)

[2.2 Inleiding 2](#_Toc465690747)

[2.3 Voorstel algemene jaarvergadering 3](#_Toc465690748)

[2.3.1 De aanleiding: 3](#_Toc465690749)

[2.3.2 Instemming 3](#_Toc465690750)

[2.3.3 Uitleg 3](#_Toc465690751)

[2.4 Ontwerpdocument: standpunt van ECF over de introductie op de markt van fietsen met trapondersteuning categorie L (waaronder speed pedelecs) 4](#_Toc465690752)

[2.4.1 Inleiding 4](#_Toc465690753)

[2.4.2 Standpunt ECF over e-bakfietsen 5](#_Toc465690754)

[2.4.3 Standpunt ECF over e-bikes met e-bikes zonder meetrappen 5](#_Toc465690755)

[2.4.4 Standpunt ECF over speed pedelecs 5](#_Toc465690756)

[2.4.5 Omgaan met de introductie van deze vervoermiddelen als nieuwe categorie 6](#_Toc465690757)

[2.4.6 Prioriteit geven aan fietsinvesteringen 7](#_Toc465690758)

[2.4.7 Onderscheid speed pedelecs en fietsen op infrastructuur 7](#_Toc465690759)

[2.5 Discussiedocumenten: context 7](#_Toc465690760)

[2.5.1 Waarom bespreken we dit nu? 7](#_Toc465690761)

[2.5.2 Veranderingen op het Europese niveau van typegoedkeuring 8](#_Toc465690762)

[2.5.3 Wat betekent dit op nationaal niveau? 9](#_Toc465690763)

[2.6 Discussiedocumenten: het voorzorgsprincipe 10](#_Toc465690764)

[2.7 Discussiedocumenten: mogelijkheden en problemen beleid/promotie op Europees niveau 11](#_Toc465690765)

[2.8 Discussiedocumenten: nog openstaande kwesties 12](#_Toc465690766)

[2.8.1 Infrastructuur en regelgeving over weggebruik 13](#_Toc465690767)

[2.8.2 Recreatief en vakantie gebruik 17](#_Toc465690768)

[2.8.3 Organisatorische aspecten 18](#_Toc465690769)

[2.8.4 Is de speed pedelec een fiets? 19](#_Toc465690770)

[2.9 Verklarende woordenlijst 20](#_Toc465690771)

Inleiding

Enkele jaren geleden werd een nieuw voertuig geïntroduceerd, de speed pedelec oftwel de snelle e-bike. De Fietsersbond en de andere Europese Fietsersbonden kwamen voor de vraag te staan hoe hiermee om te gaan. De Fietsersbond sprak als hoofdlijn uit grote kansen te zien voor dit vervoermiddel op de middellange afstanden in het woon-werkverkeer, maar bedenkingen te hebben bij de snelheid op fietsinfrastructuur in de bebouwde kom. De European Cyclists" Federation nam dit voorjaar in Stockholm op de jaarvergadering een korte resolutie aan met een soortgelijke strekking en werkte daarna aan een uitgebreid position paper, dat gezien moet worden als een verder in te vullen werkdocument.

Bedoeling van dit stuk en de discussie op de ledenraad is om de meningsvorming binnen de Fietsersbond een stap verder te brengen.

# De Nederlandse situatie

In Nederland was de speed pedelec vanaf de introductie een snorfiets met een blauw kentekenplaatje. Niet alle speed pedelecs hadden een dergelijk plaatje, omdat veel fietsen in het buitenland werden geïmporteerd. Vanaf 1 januari 2017 wordt de speed pedelec een bromfiets. Onderstaande informatie is overgenomen van de website van het Ministerie van Infrastructuur & Milieu. De Fietsersbond is bij deze besluitvorming geconsulteerd. Daarbij hebben wij laten weten dat wij vinden dat de speed pedelec in de bebouwde kom niet op het fietspad hoort en dat een brommerhlem niet geschikt is voor gebruikers van de speed pedelec. Niemand weet hoeveel speed pedelecs er precies zijn in Nederland; op 31 oktober 2015 waren er 5762 exemplaren geregistreerd.

# Welke regels gelden voor speed-pedelecs en wat verandert er per 1 januari 2017?

Als u na 1 januari 2017 een nieuwe speed-pedelec koopt, krijgt deze automatisch een bromfietskenteken. Heeft u al een speed-pedelec met een snorfietskenteken? Dan zet de RDW dit om naar een bromfietskenteken. Op 1 juli 2017 moeten alle speed-pedelecs een bromfietskentekenplaat hebben. Zodra u met een bromfietskentekenplaat rijdt, gelden de regels voor de bromfiets. U kunt dan wel kiezen of u een goedgekeurde bromfietshelm of speed-pedelec-helm draagt.

## Wat is een speed-pedelec?

Een speed-pedelec (‘high speed e-bike’) is een tweewieler met elektrische trapondersteuning tot maximaal 45 kilometer per uur. Een speed-pedelec moet een kenteken hebben om op de openbare weg te mogen rijden. De bestuurder moet minimaal een AM rijbewijs hebben.



Speed-pedelec

**Tot 1 januari 2017 snorfietskenteken**

Tot 1 januari 2017 krijgen speed-pedelecs een snorfietskenteken. Deze speed-pedelecs mogen alleen op de weg met een blauwe snorfietskentekenplaat. De bestuurder moet zich houden aan de [regels voor snorfietsen](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/inhoud/veilig-rijden-op-de-snorfiets). En u mag dan niet harder dan 25 kilometer per uur rijden. Hierdoor onderscheidt de speed-pedelec zich praktisch niet van de gewone elektrische fiets.

## Vanaf 1 januari 2017 bromfietskenteken

Door nieuwe Europese regels krijgen nieuwe speed-pedelecs (die nog niet eerder aangemeld zijn bij RDW) vanaf 1 januari 2017 een bromfietskenteken. Deze speed-pedelecs mogen alleen op de weg met een gele bromfietskentekenplaat. U bent verplicht een goedgekeurde bromfietshelm (ECE 22.05-norm) of speed-pedelec-helm (NTA 8776:2016-norm) te dragen.

De bestuurder moet zich houden aan de [regels voor bromfietsen](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/inhoud/veilig-rijden-op-de-brommer). U mag dan 45 kilometer per uur op de rijbaan, 30 kilometer per uur op het bromfietspad binnen de bebouwde kom en 40 kilometer per uur op het bromfietspad buiten de bebouwde kom. De speed-pedelec onderscheidt zich nu van de gewone elektrische fiets, omdat daar de trapondersteuning stopt bij 25 kilometer per uur.

## Ik heb al een speed-pedelec

Huidige speed-pedelecs krijgen een bromfietskenteken in plaats van een snorfietskenteken. Dat zorgt ervoor dat voor alle speed-pedelecs dezelfde regels gelden en ook allemaal harder dan 25 kilometer per uur mogen rijden.

Als uw speed-pedelec bij de RDW is geregistreerd, krijgt u tussen 1 januari 2017 en 1 februari 2017 een brief van de RDW. Daarin informeert de RDW eigenaren van speed-pedelecs over de nieuwe regels.

Zolang u met een blauwe snorfietskentekenplaat rijdt, gelden de [regels voor snorfietsen](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/inhoud/veilig-rijden-op-de-snorfiets). Als uw speed-pedelec een blauwe snorfietskentekenplaat heeft, krijgt u in de periode tussen 1 mei en 17 juni 2017 automatisch een gele bromfietskentekenplaat. En kort daarna het nieuwe kentekenbewijs. Het omwisselen is kosteloos.

Uw [rijbewijs AM](https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/verkeersveiligheid/vraag-en-antwoord/voor-welke-soorten-bromfietsen-heb-ik-een-bromfietsrijbewijs-brommerrijbewijs-nodig) blijft gewoon geldig met uw nieuwe bromfietskenteken.

Als uw speed-pedelec niet is geregistreerd, krijgt u geen brief van de RDW. Heeft u vóór 1 maart 2017 geen brief van de RDW ontvangen, maar u heeft wel een speed-pedelec met blauwe snorfietskentekenplaat? Neem dan zelf contact op met het Klant Contact Centrum van de RDW, tel. 0900 07 39 (10 cent per minuut). U bent er namelijk zelf verantwoordelijk voor dat u voor 1 juli 2017 een gele bromfietskentekenplaat heeft.

### Wat u zelf moet doen als uw speed-pedelec een blauw kenteken heeft

* Wacht op de informatiebrief van de RDW over het omkentekenen van uw speed-pedelec. Heeft u voor 1 maart 2017 niets van RDW ontvangen? Bel dan met het Klant Contact Centrum van de RDW om een gele kentekenplaat aan te vragen (zie onder het kopje ‘Ik heb al een speed-pedelec’);
* Zorg voor een goedgekeurde bromfietshelm (ECE 22.05-norm) of een goedgekeurde speed-pedelec-helm (NTA 8776:2016-norm). Want zodra u met een gele bromfietskentekenplaat rijdt, moet u deze helm dragen;
* Geef aan uw verzekeraar door dat uw speed-pedelec als bromfiets geregistreerd staat, zodra u een gele bromfietskentekenplaat heeft;
* Monteer de gele bromfietskentekenplaat in plaats van de blauwe snorfietskentekenplaat. Na 30 juni 2017 mag u alleen op de openbare weg met uw speed-pedelec als deze voorzien is van een gele bromfietskentekenplaat;
* Stuur de blauwe snorfietskentekenplaat terug naar de RDW. Dit is kosteloos.

## Ik wil een speed-pedelec kopen

Als u voor 1 januari 2017 een nieuwe speed-pedelec koopt, krijgt deze een blauwe snorfietskentekenplaat. Ook als u voor of na 1 januari 2017 een tweedehands speed-pedelec koopt, kan de speed-pedelec een blauwe snorfietskentekenplaat hebben. Uw speed-pedelec moet dan ook een gele bromfietskentekenplaat krijgen voor 1 juli 2017. Voor u geldt dan hetzelfde als beschreven onder het kopje ‘Ik heb al een speed-pedelec’.

Na 1 januari 2017 krijgen alle nieuw aangeschafte speed-pedelecs een bromfietskentekenplaat. En gelden de regels voor bromfietsen.

## Verkeersregels voor speed-pedelec als bromfiets

Voor speed-pedelecs gelden dezelfde regels als voor bromfietsen. De belangrijkste verkeersregels leest u hierna.

### Maximumsnelheid speed-pedelec

Voor een speed-pedelec gelden de volgende maximum-snelheden:

* Op de rijbaan 45 km/u;
* Op het fiets/bromfietspad buiten de bebouwde kom 40 km/u;
* Op het fiets/bromfietspad binnen de bebouwde kom 30 km/u.

Verder moet u:

* minimaal 16 jaar zijn;
* een bromfietsrijbewijs (type AM) hebben;
* een goedgekeurde bromfietshelm (norm ECE 22.05) of een goedgekeurde speed-pedelec-helm (norm NTA 8776:2016) dragen.
* een gele bromfietskentekenplaat achterop uw speed-pedelec hebben;
* voor uw speed-pedelec een verzekering hebben voor wettelijke aansprakelijkheid (WA);
* op het fiets/bromfietspad rijden (of op de rijbaan). U mag dus niet op het fietspad rijden;
* het kentekenbewijs bij u hebben.

# Document van de ECF

## Over dit document

*Dit document is een aangepaste versie van het stuk dat eerder aan ECF leden werd toegestuurd op 12 mei 2016. ECF dankt alle collega’s voor hun waardevolle verbeteringen.*

### Resolutie algemene jaarvergadering

Deze tekst is aan de ECF-leden voorgelegd en aangenomen tijdens de jaarlijkse algemene vergadering in Stockholm in mei 2016, het hoogste besluitvormende orgaan binnen ECF. Het is een korte tekst zonder veel detail, aangezien het zal dienen als een zogenaamd werkdocument, waardoor ECF verder beleid op dit terrein kan ontwikkelen (door Wim Bot aangepaste alinea naar aanleiding van de besluiten in Stockholm).

### Eerste ontwerp ECF-standpunt

Dit vormt de laatste versie van een document dat, indien goedgekeurd, na de jaarvergadering zou kunnen worden gepubliceerd. Dit stuk dient te worden gelezen binnen de context van de hierna gepresenteerde discussiedocumenten.

Het is de bedoeling dat dit een werktekst wordt die in de loop van de tijd kan worden aangepast. Na de algemene jaarvergadering zal een expertisegroep zich met ECF-stafleden in dit onderwerp dienen te verdiepen, om met behulp van o.a. ECF-intranet kennis op te bouwen en te delen.

### Discussiedocument

Hierin staan de opvattingen binnen ECF die geleid hebben tot de resolutie voor de jaarvergadering. Bovendien is er extra informatie toegevoegd en referenties die op het ECF-intranet zullen worden gepubliceerd en in de loop van de tijd worden bijgewerkt.

Hierin staan ook een aantal onderwerpen waarover volgens ECF op dit moment geen overeenstemming bestaat onder de leden en waar nog volop over gediscussieerd kan worden. ECF gelooft dat verduidelijking van deze onderwerpen het belangrijkste discussiepunt is als voorbereiding op de jaarvergadering en voor de toekomst, naarmate de ontwikkelingen rond de speed pedelec binnen de EU voortgaan.

Naarmate er overeenstemming bereikt wordt onder de leden over elk van deze onderwerpen kunnen deze op de juiste tijd worden toegevoegd aan het standpunt.

## Inleiding

Op de algemene jaarvergadering 2016 in Stockholm zal ECF zijn leden vragen in te stemmen met een resolutie rond gebruik en regelgeving over fietsen met trapondersteuning, waaronder de zogeheten speed pedelecs. Dit zijn fietsen met elektrische trapondersteuning, maar in tegenstelling tot normale e-bikes hebben ze een groter vermogen en kunnen ze snelheden tot 45 km per uur bereiken. Dat plaatst ze in de categorie bromfietsen voor wat betreft internationale regelgeving voor fabricage en verkoop. De regelgeving voor gebruik ligt echter bij nationale regeringen en voor de meeste gebruikers beschouwen de producten als fietsen en niet als bromfietsen.

Dit is echter een heel nieuw terrein met een groot aantal onbekende aspecten. Daarom kunnen we op dit moment geen gedetailleerd standpunt formuleren over alle aspecten, we formuleren slechts een werkdocument voor het ontstaan van toekomstig beleid. Dit kunnen we aanpassen op basis van voortschrijdend inzicht.

Een ECF-standpunt kan niet alleen op EU-niveau, maar ook op nationaal niveau ondersteuning bieden voor leden en andere belanghebbenden wanneer er regelgeving wordt opgesteld voor het gebruik van de nieuwe vervoermiddelen op wegen, fietsinfrastructuur en off-road fietsroutes op het platteland.

Vier jaar geleden behaalden de ECF en de Europese fietsindustrie een grote overwinning toen fietsen met elektrische trapondersteuning met een laag vermogen en lage snelheid erkend werden als fietsen. Dit betekent dat e-bikes net zo behandeld kunnen worden als gewone fietsen, ze geven de fietser alleen een klein steuntje in de rug. Hierdoor werd ontwikkeling en innovatie voor fabrikanten gemakkelijker, omdat ze buiten de dure en langzame procedure van typegoedkeuring voor motorvoertuigen vallen. Deze e-bikes moeten nog wel voldoen aan de normale Europese normen voor consumentenveiligheid (CEN), naast andere Europese regelgeving over elektrische motoren en accu’s.

Dit is een overweldigend succes gebleken. Door het vertrouwen in de normen zijn in veel landen (bijvoorbeeld Nederland en Duitsland) verkopen enorm gestegen, is er vanuit de industrie geïnvesteerd in innovatie en vanuit de overheid in infrastructuur en steeds vaker in diensten als openbare e-bike deelsystemen (bv. Denemarken, Spanje). Op beleidsniveau kan de fietssector aantonen dat fietsen de grootste bijdrage levert aan persoonlijke e-mobiliteit binnen de EU, wat ons een betere positie geeft in het CO2-beleid. En natuurlijk heeft het ook een toenemende invloed op het plezier in fietsen van gebruikers; bovendien lijkt het erop dat de gezondheidsvoordelen bijna even groot zijn als bij gewone fietsen omdat de huidige en nieuwe gebruikers langer fietsen dankzij de extra ondersteuning.

Speed pedelecs moeten echter nog per model een typegoedkeuring verkrijgen. Het doel van een lange-termijnbenadering inzake de ontwikkeling van een standpunt over speed pedelecs is te trachten het succes van onze e-bike politiek te evenaren en om een breed gedragen kader te hebben, dat onze doelstelling kan ondersteunen om fietsgebruik in Europa te verdubbelen.

## Resolutie algemene jaarvergadering

### De aanleiding:

ECF leden nemen kennis van

* de inwerkingtreding van nieuwe Europese regelgeving voor e-bikes met typegoedkeuring (waaronder zgn. speed pedelecs) met ingang van januari 2017
* het overleg en workshopproces binnen de ECF met betrekking tot een ECF-standpunt over deze vervoermiddelen

### Instemming

Deze jaarvergadering stemt ermee in dat

1. De ECF als federatie van fietsersorganisaties een standpunt dient te hebben met betrekking tot de elektrische fietsen die binnen de nieuwe categorie L1e-vervoermiddelen vallen.
2. het standpunt zowel de positieve kanten belicht die deze nieuwe categorie kan brengen bij de bevordering van het fietsen, als de relevante voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen (bij voorbeeld op het gebied van infrastructuur, verkeersregels, financiering of promotie) om te voorkomen dat de nieuwe vervoermiddelen schadelijk kunnen zijn voor de ontwikkeling van het fietsen en de veiligheid van fietsers.
3. de leden erkennen dat dit beleidsgebied nog in ontwikkeling is en daarom verwachten dat ECF het standpunt regelmatig bijwerkt naarmate feiten en opvattingen duidelijker worden. De ECF zal een expertisegroep oprichten om dit proces te ondersteunen, waardoor leden hun mening kunnen geven en advies kunnen vragen van grotere netwerken over de richting van relevant beleid.

### Uitleg

Door recent, gedetailleerd onderzoek heeft de ECF de belangrijkste zorgen van de leden geïdentificeerd over de nieuwe EU-regelgeving over speed pedelecs.

Veel van deze punten zijn op dit moment nog niet op te lossen aangezien dit een nieuw marktsegment is en er weinig direct bewijs is van de voordelen en risico’s voor fietsen van deze nieuwe categorie. Het belangrijkste resultaat van deze consultatie is een adviserende benadering over meningsvorming naarmate er meer bewijs ter tafel komt.

De onderliggende conclusies van dit voorstel zijn:

* De ECF en enkele leden zien een behoefte om deel uit te maken van de processen die het toekomstig gebruik en regelgeving van deze nieuwe categorie vaststellen. We willen dit werk niet helemaal overlaten aan andere instanties die niet altijd de belangen van fietsers als primaire doelstelling hebben. Daarom wil de ECF een mandaat van de leden om deze nieuwe categorie vervoermiddelen en zijn gebruikers op te nemen in ons werk om het fietsen te bevorderen op internationaal beleidsniveau.
* Reacties van de leden maken duidelijk dat hoewel velen mogelijke voordelen zien van deze nieuwe categorie vervoermiddelen, ze ook geloven dat we uit moeten gaan van het voorzorgsprincipe, om het risico van voorziene en onvoorziene gevolgen te verminderen die schade kunnen toebrengen aan de kerntaak van de ECF en zijn leden om een toename van fietsgebruik te bevorderen. Leden zijn bijvoorbeeld bezorgd over het mogelijk gebruik van de nieuwe vervoermiddelen op de fietsinfrastructuur en willen dat deze zorgen ingebracht worden als onderdeel van een evenwichtige benadering van deze nieuwe categorie.
* Het is op dit moment niet mogelijk om in één enkel ECF-document een serie van aanbevelingen te doen over het internationale en nationale gebruik en regelgeving van speed pedelecs. Dat komt omdat lokale gebruiksomstandigheden en lokale ervaringen met regelgeving rond bromfietsen voor ieder land verschillend zijn en omdat de categorie zo nieuw is. Daarom heeft de ECF een voorlopig standpunt nodig dat erkent dat het op dit moment onderwerp voor lokale besluitvorming is, maar waarbij verwacht wordt dat in de toekomst nieuwe feiten en best practices duidelijk zullen worden. De ECF zal ondersteuning in het standpunt publiceren waarmee de discussie in elk afzonderlijk land en over elk afzonderlijk onderwerp gestructureerd kan worden, als informatiebron voor leden en netwerken en de ECF zal deze ondersteuning in de loop van de tijd bijhouden.

## Ontwerpdocument: standpunt van de ECF over de introductie op de markt van fietsen met trapondersteuning categorie L (waaronder speed pedelecs)

In dit deel wordt een voorlopige tekst gepresenteerd over een ECF-document over speed pedelecs en andere fietsen met groot vermogen. Deze tekst kan herzien worden na een workshop tijdens de jaarvergadering. Het zal daarna worden bijgehouden en bijgewerkt met ondersteuning van een expertisegroep.

### Inleiding

Op dit moment ziet de ECF de introductie van de nieuwe typegoedkeuring voor fietsen met trapondersteuning in de onderstaande categorieën als een mogelijk nuttige manier om om te gaan met het verschil tussen deze vervoermiddelen en gewone fietsen, e-bikes en bromfietsen.

* fiets met aandrijving – L1e-A voor uitsluitend bak- en transportfietsen
* tweewielige bromfiets – L1e-B (speed pedelecs)

ECF gelooft dat deze vervoermiddelen qua beleid dienen te worden beschouwd als een nieuw soort vervoermiddel die de rol van fietsen, waaronder e-bikes, kan aanvullen door

* een alternatief te bieden voor privé en zakelijk gemotoriseerd vervoer over langere afstanden dan normaal per fiets worden afgelegd.
* een alternatief te bieden voor privé en zakelijk gemotoriseerd vervoer over kleinere afstanden waarbij de lading zwaarder is dan uitsluitend door menskracht vervoerd kan worden.

### Standpunt ECF over e-bakfietsen

De ECF erkent dat typegoedkeuring voor L1e-A aangedreven fietsen voor stedelijk transport een nuttige kortetermijnstap kan zijn voor regelgeving met betrekking tot vervoermiddelen die aanzienlijk zwaardere vrachten kunnen vervoeren dan andere transportfietsen. Hiervoor is extra vermogen vereist in vergelijking met gewone e-bikes, maar geen extra snelheid.

De ECF ondersteunt van harte de introductie van fietsvervoer als mogelijkheid om vracht te bezorgen in stedelijke gebieden. We zijn er niet van overtuigd dat op de lange termijn typegoedkeuring nodig is voor deze categorie vervoermiddelen, gezien hun lage snelheid. Op de lange termijn verwachten we dat de behoefte aan typegoedkeuring gemonitord zal worden om te garanderen dat het gebruik van deze vervoermiddelen binnen de EU niet beperkt wordt als vervanging voor goederenvervoer dat vermijdbare risico’s oplevert voor fietsers en voetgangers, evenals uitlaatgassen, files en geluidsoverlast.

### Standpunt ECF over e-bikes zonder meetrappen

De ECF ondersteunt niet het opnemen van e-bikes zonder meetrappen (twist en go) in categorie L1e-A. We vinden dit een vergissing en raden aan om die in een andere categorie onder te brengen in toekomstige herzieningen van typegoedkeuring en niet bij fietsen met trapondersteuning.

### Standpunt ECF over speed pedelecs

In relatie tot de categorie L1e-B (speed pedelecs) meent de ECF:

De nieuwe categorie biedt aanzienlijke voordelen die de doelstellingen van de ECF en zijn leden aanvullen. Er zijn echter enkele voorspelbare risico’s bij de komst op de markt van deze categorie vervoermiddelen en enkele aspecten waar de gevolgen van deze nieuwe vervoermiddelen nog niet duidelijk zijn. Daarom dient het voorzorgsprincipe gehanteerd te worden voor deze nieuwe categorie, om mogelijke gevolgen van deze risico’s te minimaliseren.

De ECF stelt voor dat een evenwichtig pakket van acties, regelgeving en beleid van regeringen op alle niveaus helpt de voordelen van deze nieuwe vervoermiddelen te realiseren zonder afbreuk te doen aan het beleid, sociale en economische voordelen van fietsen of de gezondheid en het welzijn van fietsers (feitelijk dan wel vermeend).

**Gebaseerd op de huidige bewijzen dienen deze maatregelen het volgende te omvatten:**

### Beleidssteun ten behoeve van de nieuwe categorie vervoermiddelen als vervanging van passief gemotoriseerd vervoer

* dat de nieuwe vervoermiddelen in beleid, regelgeving en promotie worden geïdentificeerd als voornamelijk bedoeld voor weggebruik als vervanging van auto’s en vrachtauto’s.
* het gebruik van speed pedelecs wordt gestimuleerd door gepaste infrastructuur en wegomstandigheden zodat men overstapt van gemotoriseerd vervoer naar speed pedelecs voor forensenverkeer over langere afstanden.
* de nieuwe categorie beschouwen als een duidelijk aparte nieuwe categorie vervoermiddelen die onderscheiden worden van fietsen qua verkoop en gebruik.

### Omgaan met de introductie van deze vervoermiddelen als nieuwe categorie

* Nationale regeringen dienen niet gemakshalve speed pedelecs in de categorie bromfietsen op te nemen. Zij dienen actief het gebruik in eigen land te bespreken met fietsersorganisaties en te beslissen of er voor de specifieke behoeften van deze vervoermiddelen een aparte categorie dient te worden geformeerd. Dit beleid dient aanschaf en gebruik van speed pedelecs gemakkelijker te maken dan van een bromfiets, maar moeilijker dan een fiets om het voertuig te positioneren als alternatief voor gemotoriseerd vervoer, niet voor fietsen.
* Als speed pedelecs door nationale regeringen worden benoemd tot bromfiets voor gebruik op wegen dienen ze vrijgesteld te zijn van het verplichte gebruik van een bromfietshelm, en dient het gebruik van ofwel fietshelmen of speciaal ontworpen en goedgekeurde speed pedelec-helmen te worden toegestaan.
* Er dienen aanzienlijke en afdwingbare wettelijke bepalingen en ondersteunende activiteit vanuit de fietsindustrie en relevante overheidsinstanties voor consumentenbescherming te zijn om de verkoop uit te sluiten van vervoermiddelen die kunnen worden aangepast of ‘alleen voor gebruik buiten de openbare weg’ worden verkocht om de betreffende regelgeving te omzeilen.
* Elke nieuwe categorie vervoermiddelen duidelijk te identificeren in gegevens, metingen en verslaggeving, met name veiligheidsstatistieken.
* Dat lokale overheden en handhavers getraind en ingelicht worden over de nieuwe classificatie en regelgeving.

### Prioriteit geven aan fietsinvesteringen

* Maatregelen om bevordering en bescherming van het fietsen op peil te houden of te verhogen blijven de hoogste beleidsprioriteit van ECF. Middelen voor de bevordering van nieuwe vervoermiddelen dienen aanvullend te zijn op fietsbudgetten.

### Onderscheid speed pedelecs en fietsen op infrastructuur

* In stedelijke omgevingen (bevolkingscentra met een hogere dichtheid waar beleid van ECF en leden fietsen, wandelen en lage snelheidslimieten voor alle vervoermiddelen bevordert) dienen speed pedelecs de weg te gebruiken, niet de infrastructuur voor fietsers of wandelaars, tenzij er specifieke infrastructuur ontworpen is voor speed pedelecs en waar dit geen gevolgen zou hebben op de feitelijke of vermeende veiligheid van fietsers en wandelaars.
* Buiten stedelijke omgevingen dienen dergelijke vervoermiddelen alleen fietsinfrastructuur te gebruiken indien de infrastructuur voldoet aan een erkende internationale ontwerpnorm voor vervoermiddelen met een hogere snelheid dan 25 km/uur.
* Als onderdeel van een pakket maatregelen om de introductie van speed pedelecs te steunen dienen lokale autoriteiten gebruikers in staat te stellen om werk of bedrijven te bereiken over de weg of via specifieke hoge-snelheidsinfrastructuur zonder gebruik te maken van fiets- of voetgangersfaciliteiten.
* Dat gebruikers van speed pedelecs en andere fietsers die de weg willen gebruiken om te fietsen wettelijk hiertoe het recht hebben, met name voor degenen die regelmatig harder dan 25 km per uur fietsen.
* Om te zorgen dat fietsers en speed pedelecgebruikers kunnen rekenen op veiligheid wanneer ze de weg gebruiken, dienen regeringen de maatregelen te aanvaarden die aanbevolen worden in het ECF Road Safety Charter.

## Discussiedocumenten: context

### Waarom bespreken we dit nu?

**Korte achtergrond**

Een e-bike is een vervoermiddel met een motor van max. 250 watt, die de fietser ondersteunt bij het trappen, waarbij de motor stopt wanneer de snelheid 25 km/u is. We hebben het niet over veranderingen in regelgeving of beleid over deze e-bikes met lage trapondersteuning, we zijn over het algemeen tevreden over deze categorie en vinden dat CEN-regelgeving m.b.t. deze fietsen goed werkt. In dit document worden e-bikes gerekend tot de categorie fietsen. Er wordt alleen onderscheid gemaakt tussen fietsen (en fietsers) en speed pedelecs. In dit document worden e-bikes dus altijd beschouwd als een onderdeel van fietsen.

Een speed pedelec (ook wel high-speed e-bike genoemd) is een krachtiger en snellere versie van de gewone e-bike, waarbij de motor stopt bij 45 km/u en het vermogen meestal rond 500 watt ligt (hoewel het wettelijk tot 4000 watt mag zijn). Speed pedelecs worden voornamelijk gemaakt door de fietsindustrie en worden gezien als een zeer belangrijke groeimarkt, de industrie investeert hierin veel tijd en geld. Ze worden gezien als een echte vervanger voor autovervoer over de middellange en langere afstand; in combinatie met de huidige neiging van steden om traditioneel gemotoriseerd verkeer tegen te gaan heeft dit tot een grote inzet van de industrie geleid.

Twee andere fietsen die binnen de huidige discussie vallen zijn de e-bikes waarbij men niet hoeft mee te trappen en vrachtfietsen die een groter vermogen hebben, net als de speed pedelec, maar meestal een maximale snelheid van 25 km/u net als de e-bike. (Vrachtfietsen met een lager vermogen vallen onder e-bikes).

### Veranderingen op het Europese niveau van typegoedkeuring

Een speed pedelec wordt door de Europese Unie beschouwd als een gemotoriseerd voertuig. Alle EU-gemotoriseerde voertuigen zijn onderworpen aan een uitgebreide testprocedure die typegoedkeuring heet; zodra een exemplaar de typegoedkeuring heeft verkregen, kan dit in grote aantallen geproduceerd en in heel Europa verkocht worden. Typegoedkeuring betekent veiligheids- en milieuregelgeving voor alle op grote schaal geproduceerde vervoermiddelen. Fietsen en e-bikes met een laag vermogen (minder dan 250 watt en met een motor tot max. 25 km/u) zijn niet onderhevig aan typegoedkeuring.

Speed pedelecs moeten wel een typegoedkeuring krijgen. Vanaf januari 2017 zullen de categorieën van speed pedelecs en e-vrachtfietsen die onderhevig zijn aan typegoedkeuring opnieuw omschreven worden (http*://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga.doc?smartapi!celexplus!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32013R0168*).

Binnen de typegoedkeuring zijn dit de omschrijvingen van de twee nieuwe categorieën elektrische fiets:

* fiets met aandrijving – L1e-A met een maximum snelheid van 25 km/u voor de motor stopt en een motorvermogen tussen 250 en 1000 watt (bakfiets-achtigen)
* tweewielige bromfiets – L1e-B met een maximum snelheid van 45 km/u voor de motor stopt en een maximaal motorvermogen tot 4000 watt (hoewel de meeste tot 500 watt komen) (speed pedelec-achtige fietsen)

De eerste wordt omschreven als een fiets met aandrijving, waaronder ook de bakfiets soorten lijken te vallen die iets meer vermogen nodig hebben maar niet noodzakelijk meer snelheid. Als overblijfsel uit het verleden zal ook de e-bike waarbij niet getrapt hoeft te worden, in deze categorie vallen, naar onze mening ten onrechte. Wij vinden dat dit in de praktijk elektrische motorfietsen met een laag vermogen zijn en daaronder moeten vallen.

De tweede categorie wordt aangeduid als tweewielige bromfiets, waaronder de speed pedelec valt. Dus in januari 2017 zal de speed pedelec op Europees niveau worden aangeduid als bromfiets.

### Wat betekent dit op nationaal niveau?

Door typegoedkeuring krijgen de vervoermiddelen keuringsprocedures en een soort definitie vanuit de EU, maar wetgeving over het gebruik ligt bij elk land of federale staat, op aspecten als al dan niet rijbewijs, helm, het soort infrastructuur dat de fiets mag gebruiken etc.

In januari 2017 zal de speed pedelec dus door de EU worden benoemd tot bromfiets en daarmee valt hij automatisch in de categorie bromfiets in elk land, tenzij nationale regelgeving wordt aangepast. Volgens de verkeerswetgeving in bijna alle lidstaten moeten bromfietsers verplicht een bromfietshelm dragen, een rijbewijs en kenteken hebben, verzekerd zijn en mogen ze niet op fietsinfrastructuur rijden. Natuurlijk zijn hierop uitzonderingen: in Nederland mogen snorfietsers wel op fietsinfrastructuur en hoeven ze geen helm te dragen.

In het grootste deel van de EU ligt er geen fietsinfrastructuur buiten of tussen stedelijke gebieden dus is de speed pedelec voornamelijk een min of meer gelijkwaardig alternatief voor de auto qua weggebruik en als zodanig afhankelijk van veilige wegomstandigheden, net als andere fietsers en motorrijders. Onder deze groep fietsende weggebruikers vallen nu ook al wielrenners, ligfietsers etc. die harder kunnen rijden dan 25 km/u en profiteren van regulering van snelheden en controle op veilig weggedrag ten opzichte van fietsers. Deze voorwaarden zijn al erkend in het werk van veel ECF-leden op het gebied van veiligheid op de weg en fietsbevordering alsmede in het ECF Road Safety Charter, dus dit zal geen grote veranderingen in het bestaande beleid over veilig fietsen veroorzaken.

Maar waar fietsinfrastructuur en andere maatregelen als bijvoorbeeld fietsen in straten met eenrichtingverkeer bestaat, zullen sommige landen wellicht ervoor kiezen hun verkeerswetgeving aan te passen en aparte regels voor speed pedelecs in te voeren. Op dit gebied ziet ECF een grote behoefte aan een consequente benadering door de verschillende organisaties die fietsverkeer reguleren of pleiten voor verbeterde omstandigheden. De hieronder voorgestelde benadering vormt de basis voor ons standpunt.

## Discussiedocumenten: het voorzorgsprincipe

Uit onze consultatieronde kwam een grote bezorgdheid naar voren over de potentiële gevaren verbonden aan de introductie van speed pedelecs op de markt. Er is evenwel heel weinig direct bewijs van wat de echte gevolgen zouden zijn.

De enige basis die we hebben voor discussie is een vergelijking trekken met gelijksoortige vervoermiddelen, waaronder de introductie van e-bikes en het huidige gebruik van bromfietsen. Deze vergelijking suggereert dat de mogelijke gevaren van e-bikes niet geleid hebben tot aanzienlijke veiligheidsproblemen, hoewel gemotoriseerde tweewielers (bromfietsen en motorfietsen) mogelijk het grootste gevaar op de weg vormen.

Uit Nederland komt ook een aanzienlijke hoeveelheid bewijs over het gevaar en de gevolgen van scooters en bromfietsen op fietspaden, wat aanleiding is tot grote zorgen over mogelijke gevaren en verminderd fietsplezier als speed pedelecs ongehinderd gebruik mogen maken van fietsinfrastructuur. Dat zal een toename in fietsgebruik bemoeilijken.

Voor het opstellen van ECF-ondersteuning over beleid rond speed pedelecs en bij gebrek aan betrouwbaar onderzoek zijn we daarom uitgegaan van het voorzorgsprincipe – een poging de mogelijke gevaren te bepalen en daar op zo’n manier mee om te gaan dat er geen schade wordt berokkend. In dit geval betekent dat met een aantal aanbevelingen te proberen de (feitelijke en vermeende) gevaren voor de gebruiker te verminderen, evenals de beleidsrisico’s (dat de nieuwe vervoermiddelen aandacht en fondsen weghalen van het fietsen). Naarmate dit vervoermiddel meer gebruikt wordt, verwachten we dat deze ondersteuning aangepast zal worden op grond van nieuwe bewijzen, in plaats van aannames.

De belangrijkste elementen van het voorzorgsprincipe met betrekking tot speed pedelecs op dit moment zijn:

* handhaaf het onderscheid tussen speed pedelecs en fietsers en fietsen aan de ene kant en bromfietsen en scooters aan de andere kant, zodat de categorie apart bestudeerd en ontwikkeld kan worden.
* houd nieuwe financiering en promotie gescheiden van fietsfinanciering
* maak een helder onderscheid bij elk van de nieuwe categorieën qua gegevens, metingen en verslaggeving, met name veiligheidscijfers.
* regel het gebruik van de nieuwe vervoermiddelen als bromfietsers met regels voor bestuurders en vervoermiddel.
* laat deze vervoermiddelen met hun relatief hoge snelheid alleen toe op fietsinfrastructuur die speciaal aangegeven, aangelegd of aangepast is voor dit doel.
* bepaal een aantal gebieden waar extra onderzoek nodig is voor er gedacht kan worden aan veranderingen in regelgeving en gebruik.

Let wel: wij hebben niet dezelfde bedenkingen over e-bikes met een lagere snelheid die voor vervoer worden gebruikt.

## Discussiedocumenten: mogelijkheden en problemen beleid/promotie op Europees niveau

De uitstekende ECF-beleidsnota over CO2 reductie van het vervoer vormt de context van het transportbeleid bij de introductie van speed pedelecs (http*s://ecf.com/groups/delivering-climate-friendly-transport-shifting-cycling-ecf-position-paper*)

Terwijl de fiets de door ECF aanbevolen vervoersmodaliteit is voor afstanden korter dan 10 km (of meer indien de gebruiker de conditie of gewoonte hiervoor heeft) ontstaat er met de introductie van de speed pedelec een vervoermiddel dat een reëel alternatief is voor de 70-90% van de privé-autoritten (afhankelijk van nationale omstandigheden) die korter zijn dan 30 km. In tegenstelling tot andere alternatieven als lichte elektrische voertuigen, elektrische motorfietsen en Segways leveren speed pedelecs een bijdrage aan de volksgezondheid door middel van lichamelijke activiteit en vergroten ze de kritieke massa van mensen die als fietsers worden gezien, wat leidt tot economische gevolgen en veiligheid in aantallen.

Naast zijn rol in vervoersbeleid op EU niveau zien we twee andere redenen waarom ECF op EU niveau moet pleiten voor speed pedelecs en e-bakfietsen .

* ten eerste om fietsen te bevorderen als bijdrage aan economisch succes, groei en werkgelegenheid. Op dit moment is het verschil tussen e-bike en speed pedelec vooral een Europese kwestie. De introductie van fietsen in deze categorieën is een enorm succes geweest voor de Europese fietsindustrie die succesvol is geweest in investeringen, technologie en marktaandeel.

Het is heel belangrijk dat ECF deze trend steunt en aantoont dat fietsen een bijdrage levert aan de EU-groei.

* de tweede reden is meer tactisch. Op dit moment zijn er talloze EU initiatieven, expertisegroepen, joint ventures en geldstromen gericht op ontwikkeling van vervoermiddelen, met name elektrische voertuigen en intelligente voertuigen. Veel activiteiten op deze gebieden zijn belangrijk voor fietsers en de ontwikkeling van nieuwe vormen van fietsen, waaronder elektrische ondersteuning, fietslogistiek, intelligente fietsen en deelfietssystemen. Deelname aan deze processen kan leiden tot zowel beleidssteun als financiering.

In veel gevallen worden ECF of andere fietsersvertegenwoordigers echter niet uitgenodigd deel te nemen aan deze processen omdat fietsen buiten hun doelgebied valt. Dat betekent dat een verschuiving naar fietsen (of fietsen met elektrische ondersteuning) niet gezien wordt als onderdeel van deze strategieën.

Het betekent ook dat alle input over de rol en het gebruik van fietsen met elektrische trapondersteuning afkomstig is van organisaties uit de hoek van Licht Elektrische Voertuigen of motorfietsen. Het is de ervaring van ECF dat dit niet bevorderlijk is voor fietsen, omdat deze organisaties meestal toegang zoeken tot infrastructuur voor een grotere diversiteit aan voertuigen en snelheden dan we raadzaam vinden, en dat fietsen bij hen een lage prioriteit heeft.

Daarom vraagt ECF op zijn minst de steun van zijn leden om de categorie speed pedelecs en zijn gebruikers positief te mogen vertegenwoordigen bij ons lobbywerk op EU-niveau, om ervoor te zorgen dat de weloverwogen argumenten in deze nota op de juiste manier ter sprake komen en dat fietsersorganisaties op belangrijke lobbyterreinen niet vervangen worden door andere belangenbehartigers.

De EU eist bovendien dat de lidstaten eind 2016 beleid hebben voor ‘alternatieve brandstoffen implementatie’, wat naar verwachting vooral nationale e-mobiliteit strategieën zal inhouden. ECF raadt de leden ten zeerste aan om in de loop van 2016 een bijdrage te leveren aan dit onderwerp ten behoeve van het fietsen en speed pedelecs te gebruiken als onderdeel van de strategie om fietsen en e-bikes op te nemen in dit beleid. Dit is een mogelijkheid om te vragen dat werkgeversvergoedingen voor autogebruik gebruikt worden voor alle soorten fietsen en te pleiten voor fietsen als een kosteneffectieve manier van CO2 reductie.

## Discussiedocumenten: nog openstaande kwesties

Er zijn ook een aantal onderwerpen waar op dit moment geen bewijs of overeenstemming bestaat over de behandeling van speed pedelecs door beleidsmakers of ECF-leden en netwerken.

Op deze gebieden raden we aan de effecten goed in de gaten te houden en zullen we extra onderzoek doen voor eventuele updates over de onderwerpen waar overeenstemming langzaam ontstaat. We stellen voor dat de discussies die gevoerd zijn bij het ontwikkelen van dit standpunt voortgezet worden door een expertisegroep te vormen met leden van ECF en netwerken die voortgang in de gaten houdt en ECF helpt met amendementen op deze nota naarmate er meer ervaringen zijn.

Wij hebben geen plannen deze onderwerpen op te nemen in ons standpunt tot een expertisegroep meldt dat er een overeenstemming is die door ECF leden gesteund kan orden. We zullen daarentegen aanvullend materiaal publiceren om onze leden te steunen in het ontwikkelen van nationaal beleid op deze gebieden in de loop van de tijd.

### Infrastructuur en regelgeving over weggebruik

* Op dit moment hebben we binnen de EU geen consequent brede implementatie van regels voor fietsers op wegen of fietsinfrastructuur. Veel landen staan inmiddels rechtsaf door rood voor fietsers toe (zoals België), fietsen op de busbaan (UK), fietsen tegen eenrichtingverkeer in (Duitsland), maar dat wordt niet overal toegepast, ondanks bewijs dat het voor fietsers geen negatieve veiligheidsgevolgen heeft. Maar er is geen enkele neiging om dit ook uit te breiden naar speed pedelecs en we verwachten een aantal heel verwarrende situaties in de toekomst.

We zien ook heel verwarrende borden, België bijvoorbeeld zal borden hebben met een fiets, een kleine bromfiets, een fiets met een accu (e-bike) en een met een fiets met accu en de letter S (speed pedelec). Naarmate er meer gebruiksregels ontstaan zal er vermoedelijk een consequent en meer intuïtief soort borden ontstaan voor speed pedelecs. Handhaving zal ook een probleem zijn, e-bikes langzamer dan 25 km/u mogen op de fietsinfrastructuur maar speed pedelecs niet, hoewel ze in veel gevallen heel veel zullen lijken op e-bikes. Daarom lijken registratie en kentekenplaten of alternatief hiervoor cruciaal om de nieuwe vervoermiddelen te identificeren.

Wij zien ook aanzienlijke problemen bij grensoverschrijdend speed pedelec verkeer, hoe de regels zullen worden gehandhaafd is uiterst onduidelijk.

De tabel hieronder toont een aantal van de huidige nationale regels. Deze lijst is niet volledig, er ontstaan voortdurend nieuwe situaties.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | infrastructuur | snelheid | helm | rijbewijs | categorie | borden |
| België | nog discussie, alleen toegestaan op bepaalde soorten | maximum snelheid op fietsinfrastructuur | speed pedelec helm verplicht | registratie nodig en rijbewijs, minimum leeftijd 16 | S-pedelec | aparte borden worden ontworpen |
| Denemarken | niet toegestaan op fietsinfrastructuur |  | Op dit moment bromfietshelm | bromfietsrijbewijs en registratie | grote bromfiets, vergelijkbaar met SP categorie |  |
| Duitsland | nog in discussie |  | bromfietshelm verplicht | bromfietsrijbewijs en registratie | bromfiets met laag vermogen | aparte borden worden ontworpen |
| Nederland | toegestaan op fietsinfrastructuur | max. snelheid 30 km op fietsinfrastructuur | bromfietshelm verplicht, maar speed pedelec helm in ontwikkeling | bromfietskenteken en registratie; min. leeftijd 16 | lichte bromfiets |  |
| Noorwegen | niet toegestaan op fietsinfrastructuur |  | bromfietshelm verplicht | registratie en bromfietsrijbewijs | bromfiets regels |  |
| Zwitserland (NB voor e-bikes max 500 watt toegestaan) | toegestaan op fietsinfrastructuur maar alleen uitgeschakeld |  |  | makkelijker toegang tot soort bromfietsrijbewijs | bromfietsregels |  |
| Zweden | niet toegestaan op fietsinfrastructuur |  | bromfietshelm verplicht, fietshelm wordt overwogen | bromfietsregistratie en rijbewijs | bromfiets |  |
| Verenigd Koninkrijk | niet toegestaan op fietsinfrastructuur |  | bromfietshelm verplicht | bromfietsregistratie en rijbewijs | bromfiets |  |

* Over het algemeen lijkt het erop dat onze leden bromfietsen (de echte, niet speed pedelecs die als bromfiets beschouwd worden) absoluut niet op fietsinfrastructuur willen toelaten, net zoals ze zich ongemakkelijk voelen bij het idee van speed pedelecs op de fietsinfra. In enkele landen (bijvoorbeeld Nederland) moeten snorfietsen op fietsinfrastructuur rijden maar er zijn bromfietsen met meer vermogen (die er hetzelfde uitzien) die dat vaak ook doen. In België en Nederland zijn er ook regels dat bromfietsen fietsinfrastructuur MOETEN gebruiken als de aanliggende weg snelheden van 50 of 70 km/u kent. Dit beleid lijkt echter beperkt tot een paar landen en zal op nationaal niveau worden opgelost, er lijkt geen noodzaak te zijn voor ECF om op EU-niveau aanbevelingen te presenteren over de rechten en plichten van bromfietsen.
* De relatie tussen voetgangers, fietsen, speed pedelecs en bromfietsen op wegen en andere infrastructuur met behulp van snelheidslimieten is uitgebreid besproken. Moeten we een snelheidslimiet voor speed pedelecs afspreken en dus ook voor fietsen in het algemeen? Moeten we pleiten voor maximumsnelheden voor fietsers? We vragen vaak een snelheidslimiet van 30 km/u voor motorvoertuigen in dichtbevolkte (stedelijke) gebieden waar we fietsen en wandelen steunen. Als we oproepen voor een speed pedelec maximumsnelheid van 25 km/u op fietsinfrastructuur en 30 km/u op wegen, moet die snelheid dan ook gelden voor fietsen? Is zo’n maximumsnelheid terecht/eerlijk/veilig? Geldt deze dan ook voor snellere fietsers in landen met verplichte fietsstroken?

Aangezien er geen vertrouwen is in handhaving van de huidige snelheidslimieten voor auto’s en motoren, werd er ook totaal niet verwacht dat de snelheid van fietsers aan maxima kon worden gekoppeld. Dat leidt tot de conclusie dat de hogere snelheid van speed pedelecs alleen gereguleerd kan worden door ze te weren van de meeste fietsinfrastructuur, vooral in stedelijke gebieden. Maar we zijn actieve voorstanders van snelheidscontrole van motorvoertuigen met behulp van Intelligente snelheidsaanpassing. De meeste speed pedelecs bezitten al een vergelijkbare technologie en zouden op betrekkelijk korte termijn hiermee gereguleerd kunnen worden. In dat geval is het wellicht mogelijk dat speed pedelecs dezelfde infrastructuur gebruiken als andere fietsen.

Als het in feite mogelijk zou zijn om betrekkelijk snel de snelheidscontroletechnologie op speed pedelecs te introduceren, kan dat onze lobby om dit in te voeren voor auto’s versterken, dus zouden we onderzoek en proeven met deze technologie ondersteunen. Dat zou evaluatie inhouden of de systemen voldoende ontwikkeld zijn om verschillende snelheden voor wegen en aanliggende fietspaden te kunnen onderscheiden.

* Het ontwerp van de juiste infrastructuur voor hogesnelheidsfietsen is nog niet duidelijk. Er is een standaard voor de ontwikkeling van ‘fietssnelwegen’ in Nederland, maar ook worden alternatieve benaderingen gesuggereerd, bijvoorbeeld twee banen voor snel en langzaam fietsen. Het EU-project CHIPS zal de komende 3 jaar op dit terrein werkzaam zijn en komt wellicht met relevante aanbevelingen.

### Recreatief en vakantie gebruik

* In het algemeen is het niet waarschijnlijk dat speed pedelecs zullen worden gebruikt voor recreatie, behalve als vervanging van de auto voor dagtochtjes vanuit stedelijke gebieden, een omkering van hun rol in het forensenverkeer. Maar hun toegevoegde waarde boven e-bikes is mogelijk niet groot en in het algemeen berust fietstoerisme economisch gezien op langzame mobiliteit, waarbij hoge snelheden geen rol spelen.
* Hetzelfde geldt voor mountain bikes. Er zijn instinctieve zorgen dat de ontwikkeling via een achterdeur zal leiden tot motorisering van het terreinrijden, wat voor velen niet goed aanvoelt. In de VS wordt een fel debat gevoerd over alle vormen van e-bikes in nationale parken en natuurgebieden. Met veel moeite hebben mountain bikes hier toegang gekregen en worden ze geaccepteerd, maar het binnendringen van stille gemotoriseerde fietsen voelt niet goed. In dat debat staan e-bike tegenstanders tegenover degenen die dit zien als een hulpmiddel bij toegankelijkheid. Dit debat kan ook relevant worden in EU-landen met streng gereguleerde wetten over toegankelijkheid, zoals delen van Groot-Brittannië en Duitsland. Op dit moment heeft de International Mounting Biking Association Europe nog geen beleid ontwikkeld over het gebruik van enigerlei soort e-bike, omdat er te weinig bewijs is van hun gevolgen voor de mountain bike paden, erosie en veiligheid om een standpunt te formuleren. ECF zal met hen samenwerken om de situatie in de gaten te houden.
* Het gebruik van speed pedelecs bij het rijden in groepen kent nog talloze mogelijkheden. Aan de ene kant kunnen speed pedelecs een uitstekende manier zijn om ouderen of mensen met een slechte gezondheid op de fiets te houden, in staat om iedereen bij te houden. Aan de andere kant is het een probleem hoe deze fietsen zich verhouden in relatie tot de rest van de groep, ze maken andere bewegingen en leveren mogelijk gevaar op bij rijden in groepen. Op dit moment is er geen bewijs of de verschillende vervoermiddelen gemengd kunnen worden. Individuele organisaties zullen zelf een beslissing moeten nemen of ze speed pedelecs toelaten bij groepsritten en evenementen.

### Organisatorische aspecten

* Zullen ECF leden zich voorstander tonen van het gebruik van speed pedelecs?

Hierachter liggen ingewikkelde problemen rond statuten en bestuur. In een beroemd geval uit 1906 probeerde ons Engelse lid Cyclists’ Touring Club (tegenwoordig Cycling UK) het lidmaatschap ook open te stellen voor automobilisten. Dat werd een beroemde rechtszaak bij de Engelse Hoge Raad, waar het vonnis geveld werd dat deze verandering onwettig was omdat in de statuten van de organisatie duidelijk stond dat het een organisatie voor fietsers was. Deze dramatische stap verwachten we niet bij andere ECF leden, maar is wel een pleidooi voor duidelijkheid.

Naast de wettelijke positie gaan interne aspecten eerder over de bestaande cultuur en het doel. Op dit moment kunnen we geen duidelijke trend zien bij leden over speed pedelec gebruikers onder hun leden of activiteiten. Het is duidelijk dat de meeste organisaties die reageren op de consultatie enkele voordelen zien in de nieuwe vervoermiddelen en zich willen inzetten voor deze voordelen, maar dat ze nog geen besluit hebben genomen over individuele lidmaatschappen.

* Verzekering kan een probleem zijn. Veel ECF leden regelen verzekeringen voor hun leden, hoe gaat de verzekering ermee om als er een ongeluk gebeurt met een speed pedelec? Meer in het algemeen: hoe of waar vindt een speed pedelec gebruiker een verzekeringsmaatschappij, is dat een fietsverzekering of een vorm van autoverzekering? Het feit dat verzekering verplicht is, kan goede financiële mogelijkheden bieden voor fietsersorganisaties of een nieuwe bron van inkomsten voor fietsenwinkels.
* Training en rijvaardigheidsbewijzen kunnen ook inkomsten opleveren voor fietstrainers als overheden besluiten tot andere eisen dan voor een bromfietsrijbewijs.

### Is de speed pedelec een fiets?

Tijdens de consultaties hebben we tot nu toe nog geen helder of eenduidig antwoord gekregen op deze vraag. We hebben ook ontdekt dat het debat hierover de neiging had andere belangrijke discussies over voor- en nadelen van speed pedelecs te beperken, hoewel die afzonderlijk beschouwd kunnen worden in hun relatieve gevolgen voor fietsen en niet uiteindelijk afhankelijk zijn van de vraag of speed pedelecs nu wel of geen fiets zijn.

We hebben ook gemerkt dat een ECF-standpunt over speed pedelecs niet afhankelijk is van deze definitie. Door zijn aard heeft ECF beleid en publicaties over de relatie tussen fietsen en andere vervoermiddelen zoals openbaar transport, vrachtwagens en auto’s. Zelfs als we besluiten dat speed pedelecs geen fietsen zijn, zouden we daar toch een beleidsstandpunt over willen hebben.

We erkennen echter ook dat een conclusie voor de middellange termijn handig kan zijn voor onze leden en andere organisaties, bij voorbeeld bij het bepalen of speed pedelecs en hun gebruikers een essentieel onderdeel zijn van de fietsbeweging of niet. Sommige van onze leden hebben al beslist dat speed pedelecs door hen als fietsen worden beschouwd (Fietsersbond BE), anderen dat dat niet zo is (ADFC Duitsland). Sommige ECF leden zullen pragmatisch reageren: we noemen het fietsen wanneer het ons goed uitkomt en in andere gevallen zijn het bromfietsen. We zijn er niet van overtuigd dat dat op de lange duur een houdbare positie is; we verwachten dat leden in de toekomst op zijn minst een nationaal of intern standpunt moeten hebben om hun eigen organisatorische problemen op te lossen.

**De belangrijkste punten in het debat**

|  |  |
| --- | --- |
| Redenen waarom speed pedelecs als fietsen kunnen worden gezien | Redenen waarom ze niet als fietsen worden gezien |
| de meeste consumenten noemen het fietsen of e-bikes, ongeacht de officiële regels. Ze worden gemaakt door fietsenmerken en verkocht in fietsenwinkels, naast gewone fietsen.  Ze zijn vaak niet te onderscheiden van e-bikes, vaak is bij een e-bike de snelheid en het vermogen door software beperkt. | Volgens de regels zijn het bromfietsen en dat is duidelijk bij het verkooppunt. |
| Ze bewegen op fysieke energie, de motor biedt alleen ondersteuning en er is bewijs dat gebruikers er lichamelijk van profiteren.  Net als gewone fietsen vergt het een aanzienlijke lichamelijke inspanning om de topsnelheid te behalen, de meeste gebruikers gaan normaal niet harder dan 35 km/u. | De mate van fysieke inspanning is veel minder dan een gewone fiets, ze kunnen gezien worden als een gemotoriseerd voertuig met wat menselijk energie, niet als actieve mobiliteit.  Snelheden hoger dan 35 km/u kunnen bereikt worden door mensen met een veel slechtere conditie dan op een gewone fiets. |
| Zelfs op topsnelheid zijn ze niet sneller dan racefietsers, ligfietsers en tandems, die wel als fiets worden gezien en hun gebruikers als fietser.  Ze zijn niet zwaarder dan leenfietsen, tandems of velomobielen.  Onder fietsen vallen allerlei soorten die zich anders gedragen of anders remmen, waaronder vouwfietsen, fixies, racefietsen en zware mountainbikes met schijfremmen. | Ze zijn sneller en zwaarder dan de meeste fietsen, wat volgens onderzoek invloed heeft op gedrag, remmen en wendbaarheid, waardoor ze meer op bromfietsen lijken en het moeilijk mengen is met andere fietsers.  Snelheden hoger dan 30 km/u kunnen simpel bereikt worden door minder ervaren gebruikers, wat suggereert dat er behoefte is aan regelgeving en beperkingen, zoals voor bromfietsen. |

## Verklarende woordenlijst

Korte, niet-technische uitleg van een aantal in dit document gebruikte termen, grotendeels nader uitgelegd in de belangrijkste documenten.

Voor de volledige officiële EU woordenlijst in de officiële EU-talen zie het officiële beleidsdocument over typegoedkeuring (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32013RO168>)

|  |  |
| --- | --- |
| Term | Korte samenvatting |
| e-bikefiets | met elektrische trapondersteuninggebruikt voor elektrisch ondersteunde fietsen met zodanig beperkte snelheid en vermogen dat ze als fietsen worden beschouwd voor regelgeving en verkoop in de EU |
| speed pedelec | fiets met elektrische trapondersteuning met een hogere snelheid en vermogen dan andere e-bikesverkoop gereguleerd via typegoedkeuring binnen de EU en gebruik via nationale regelgeving |
| bromfiets, scooter, motorfiets | deze term wordt in dit document op twee manieren gebruikt. In het algemeen voor mechanisch voortgedreven vervoermiddelen op twee wielen. Meer specifiek betekent bromfiets ook de categorie vervoermiddelen waartoe speed pedelecs door de EU worden geplaatst voor typegoedkeuring |
| Fiets, fietser | in dit document algemeen gebruikt om fietsen, driewielers en hun varianten te beschrijven, plus e-bikes en hun bestuurders |
| Typegoedkeuring | de EU procedure om de specificaties en verkoop van gemotoriseerde vervoermiddelen te reguleren |
| L1e vervoermiddelen | De categorie binnen typegoedkeuring voor fietsen met krachtige trapondersteuning – heeft verschillende subcategorieën |
| Licht elektrisch vervoermiddel (LEV) | Algemene term voor een groot aantal elektrische vervoermiddelen die kleiner en lichter zijn dan privé auto’s en zakelijke vervoermiddelen. Elektrische fietsen die typegoedkeuring behoeven worden soms met deze term aangeduid |
| Fietsinfrastructuur | In dit document algemeen gebruikt voor een breed scala aan infrastructuur meestal gereserveerd voor fietsers of soms gedeeld met voetgangers |
| Regelgeving | In dit document algemeen gebruikt voor de nationale regels en procedures omtrent het gebruik van vervoermiddelen, inclusief beleid betreffende gebruikers, vervoermiddelen en milieu |
| (Brom)fietshelm, speed pedelec helm | Er wordt onderscheid gemaakt tussen helmen die ontworpen en verkocht worden voor verschillende vervoermiddelen. Deze ontwerpen zijn afhankelijk van specifieke nationaal of internationaal erkende normen |
| e-mobiliteit | In dit document algemeen gebruikt voor de ontwikkeling van alle vervoermiddelen met elektrische of elektrisch-hybride voortbeweging. |