

<b>MEMO</b>	
agendapunt	6
Aan:	Ledenraad
Van:	AB
CC:	
Betreft:	Oplegnotitie op document speedpedelec en ebikes
Datum:	13 december 2016

Vraag aan de ledenraad:

Kan de ledenraad in stemmen met de uitgangspunten van de ECF als standpunt van de Fietsersbond over de speed pedelec en besluiten om de ontwikkelingen in de komende jaren nauwgezet te volgen en op grond daarvan de uitgangspunten indien nodig bij te stellen.

Toelichting:

Enkele jaren geleden werd een nieuw voertuig geïntroduceerd, de speed pedelec ofwel de snelle e-bike. *De Fietsersbond en de andere Europese Fietsersbonden staan voor de vraag hoe hiermee om te gaan.*

Naar een standpuntbepaling...

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 uit het buitenland werden geïmporteerd. De berijders zijn over het algemeen mensen die zich fietser voelen en nadrukkelijk kiezen voor een 'fiets' waarmee ze grotere afstanden kunnen overbruggen. Vanaf 1 januari 2017 wordt de speed pedelec juridisch een bromfiets.

Niemand weet hoeveel speed pedelecs er precies zijn in Nederland; op 31 oktober 2015 waren er 5762 exemplaren geregistreerd. We schatten in dat het er nu ongeveer 8 of 9 duizend zijn. De potentie wordt op termijn op ong. 100.000 geschat.

De Fietsersbond gaf in de eerste periode te kennen vooral grote kansen te zien op de middellange afstanden in het woon-werkverkeer, maar bedenkingen te hebben bij de snelheid op fietspaden in de bebouwde kom.

Samen met de Rai Vereniging en de BOVAG lieten we bij consultatie aan het ministerie het volgende weten:

- De speed pedelec krijgt een gele kentekenplaat, wordt onderhevig aan een verzekeringsplicht en de berijder aan de (AM-)rijbewijsplicht
- De speed pedelec rijdt binnen de bebouwde kom op de rijbaan, tenzij er sprake is van een verplicht bromfietspad
- De speed pedelec rijdt buiten de bebouwde kom op het bromfietspad. Echter, wanneer er buiten de kom sprake is van een verplicht fietspad rijdt de speed pedelec op de rijbaan (zoals op sommige 60-kilometerwegen).

- Voor de speed pedelec geldt anders dan voor de bromfiets géén helmplicht. Wel geldt er een dringend fietshelmadvies waarbij de meest hoogwaardige (EN 1078) norm het uitgangspunt is. Fabrikanten, importeurs en fietsmakers- en verkopers informeren de consument hier gedegen over.

De minister heeft hiervan de plaats op de weg, de gele kentekenplaat, het rijbewijs en de verzekering overgenomen. Ze heeft voor de categorie brommer gekozen en een verplichte helm die voldoet aan brommerheldeisen of NEN\*\*\*\*

Ook de European Cyclists Federation nam dit voorjaar in Stockholm op de jaarvergadering een korte resolutie aan met een soortgelijke strekking.

De ECF-verklaring luidt 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-voermiddelen vallen.
2. Het standpunt moet ingaan op zowel de positieve kanten die deze nieuwe categorie kan brengen bij de bevordering van het fietsen, als de relevante voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen. Die kunnen zijn op het gebied van infrastructuur, verkeersregels, financiering of promotie. Hiermee moet worden voorkomen dat de nieuwe voermiddelen schadelijk worden 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.

ECF werkte daarna aan een uitgebreid position paper, dat gezien moet worden als een verder in te vullen werkdocument en dat als bijlage is bijgevoegd.

### **Waar staan we nu?**

Vanaf 1 januari is de speed pedelec formeel een brommer. Maar we willen voorstellen dat de Fietsersbond zich desondanks met de speed pedelec blijft bezighouden op een manier zoals hierboven door de ECF beschreven.

Daarvoor zijn een aantal strategische en inhoudelijke redenen.

Allereerst voelen berijders van de speed pedelec zich zonder uitzondering fietser. Ze kopen een speed pedelec omdat ze veel willen fietsen en over grote afstanden. We zijn de *Fietsersbond* en de speed pedelec sluit goed bij aan de KOERS doelstellingen van meer en vaker fietsen.

Daarnaast geeft het feit dat we de speed pedelec niet uitsluiten ons recht om ons te bemoeien met de verdere ontwikkeling van wet- en regelgeving over de speed pedelec en aanverwante voertuigen. Want de speed pedelec zal zeker niet het laatste nieuwe fenomeen rondom elektrische fietsen zijn. Het gezag om ons ermee te kunnen bemoeien is belangrijk in verband met het voorkomen en beperken van de risico's en gevaren die zich op het fietspad en daarbuiten kunnen voordoen. Daarbij staat de plaats op de weg binnen de bebouwde kom op de rijbaan voor ons centraal.

Tegelijkertijd zijn niet alle huidige fietspaden langs 50km wegen ingedeeld als brom- of fietspad op basis van de gebruikseisen van de speed pedelec. Daarom willen we komende jaren een goede vinger aan de pols houden over de effecten op straat van de speed pedelec voor alle fietsers. Bijvoorbeeld door een meldpunt actie te doen naar ervaringen op het fietsnetwerk. We denken dan bijvoorbeeld aan gewone fietsers die overlast ervaren van te grote snelheidsverschillen op bromfietspaden. Maar ook aan speed pedelec-rijders die over vierbaans wegen moeten rijden waar in de praktijk geen 50 km maar 60+gereden wordt.

Op de vorige ledenraad hebben we voor ons locatie specifiek handelen daarvoor al een goede leidraad besproken: daar waar er een conflict is tussen speed pedelec-rijders, e-bikes of gewone fietsers, zal de Fietsersbond zich als eerste en meeste inzetten voor het belang van de meest kwetsbare fietser.