

Rapport

POSITIE SPEEDPEDELEC OP DE WEG

Praktijkcases en regelingen

COLOFON

Titel: Positie Speedpedelec op de weg
Subtitel: Praktijkcases en regelingen

Opdrachtgever: Tour de Force
Birgit Cannegieter-Couwenberg

Opdrachtnemer: DTV Consultants B.V.
Hans Godefrooij

Datum: 11 maart 2021

Kenmerk: 200387/HGo

Status rapport: DEFINITIEF

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doel van het onderzoek	6
1.3	Aanpak van dit onderzoek	6
1.4	Leeswijzer	7
2	WENSEN EN GEDRAG VAN GEBRUIKERS SPEEDPEDELEC	9
2.1	Gedrag speedpedelec gebruikers	9
2.2	Wensen speedpedelec gebruikers	11
3	STANDPUNTEN BELANGHEBBENDEN	13
3.1	Fietsersbond	13
3.2	Rai vereniging	13
3.3	ANWB	14
3.4	Bovag	15
3.5	Facebookgroep Speed-pedelec Der Lage Landen	15
3.6	Conclusie	17
4	STANDPUNTEN WEGBEHEERDERS	19
4.1	Resultaten Online- enquête	19
4.1.1	Respons	19
4.1.2	Speedpedelec verkeerskundig probleem of mobiliteitsoplossing?	19
4.1.3	Positie op de weg	20
4.1.4	Wet- en regelgeving speedpedelec	22
4.1.5	Mogelijkheid afwijken landelijke regels	22
5	BELEID IN ANDERE LANDEN	25
5.1	België	25
5.2	Duitsland	26
5.3	Denemarken	26
5.4	Conclusie	26

6	MOGELIJKE VARIANTEN EN BEOORDELING	28
6.1	Variant 0: Speedpedelec heeft dezelfde plaats als bromfiets	29
6.2	Variant 1A: speedpedelec is snorfiets en rijdt op fietspad	30
6.3	Variant 1B: speedpedelec rijdt op fietspad, met maximaal 45 km/u	31
6.4	Variant 2: Speedpedelec toegestaan op fietspad met onderbord	31
6.5	Variant 3A: Persoonlijke gemeentelijke ontheffing voor gebruik fietspad; max 30 km/u 33	
6.6	Variant 3B: Persoonlijke provinciale ontheffing voor gebruik fietspad; max 30 km/u	36
6.7	Variant 4A: Speedpedelec op fietspad toegestaan, mits niet harder dan 25 km/u	39
6.8	Variant 4B: Speedpedelec op fietspad toegestaan, mits niet harder dan 30 km/u	41
6.9	Toepassing geofence in de genoemde varianten	42
7	CONCLUSIE	45
BIJLAGE 1	LITERATUURLIJST	50
BIJLAGE 2	LIJST GEÏNTERVIEWDEN	51

INLEIDING

1 INLEIDING

De speedpedelec wordt steeds populairder in Nederland. Volgens cijfers van de RAI Vereniging zijn in 2020 in Nederland 4.690 nieuwe speedpedelecs verkocht. De speedpedelec maakt het mogelijk om, ook op de wat langere afstanden, serieus de concurrentie met de auto aan te gaan. Veel wegbeheerders zien de speedpedelec dan ook als een vervoermiddel dat een bijdrage kan leveren aan het behalen van doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu. Fietsen is immers niet alleen gezond, duurzaam en efficiënt, maar het draagt ook bij aan het bereikbaar houden van onze steden.

Het Parool Speed pedelec wint terrein, vooral in Amsterdam

De populariteit van speed pedelecs neemt flink toe. Vooral in de gemeente Amsterdam, waar het aantal elektrische fietsen dat snelheden van 45 kilometer per uur haalt in een jaar groeide met 80 procent, naar 990 stuks.

Het Parool 28 augustus 2020, 5:00



Een fietser op een speed pedelec neemt deel aan het verkeer. BEELD HOLLANDSE HOOGTE/ANP

Verkoop speed pedelec groeit snel in Nederland

28 augustus 2020 10:12
Aangepast: 28 augustus 2020 10:19



De populariteit van speed pedelecs in Nederland is hard aan het groeien. De snelle e-bikes gaan tot 45 kilometer per uur.

Begin april telde ons land ruim 21.000 speed pedelecs. Dat zijn er bijna een kwart meer dan een jaar eerder, toen er zijn 17.000 van deze snelle elektrische fietsen geregistreerd stonden. Dat blijkt uit cijfers van de RDW, meldt het AD.



Speed pedelecs veroveren Oost-Nederland: kwart meer razendsnelle fietsen

VIDEO | Speed pedelecs zijn bezig aan een opmars in Oost-Nederland. In een jaar tijd nam het aantal razendsnelle fietsen met bijna een kwart toe, in de gemeenten

DAGBLAD NOORDEN

VOORpagina NET BINNEN GRONINGEN DRENTHE VIDEO SPORT CULTUUR ECONOMIE MENINGEN MEER

De supersnelle speed pedelec is bijna niet aan te slepen: er rijden er nu al 21.000 rond (en dat komt mede door de coronacrisis)

Sanne Schellard - 28 augustus 2020, 10:48 - Extra

Deel dit artikel



Speedpedelecs steeds populairder in Nederland

28 augustus 2020 11:29
Laatste update: 2 dagen, 19 uur geleden

In Nederland rijden steeds meer speedpedelecs rond. Begin april dit jaar waren er in totaal ruim 21.000 van deze snelle elektrische fietsen in ons land. Dat waren er in dezelfde periode vorig jaar nog 17.000. Dat blijkt uit cijfers van de RDW.

De populariteit van de speedpedelec zorgt echter ook voor hoofdbrekens bij wegbeheerders. Sinds 1 juli 2017 gelden voor berijders van speedpedelecs dezelfde rechten en plichten als voor berijders van een bromfiets. De fietsen moeten onder andere een geel (brommer)kenteken hebben en berijders moeten een helm dragen. En: de speedpedelec mag niet op het fietspad.

Omdat veel gebruikers van de speedpedelec (bij lange na) de maximumsnelheid van 45 km/h niet halen, voelen zij zich vaak niet thuis op de rijbaan tussen het (veel snellere) autoverkeer. Bovendien blijken veel automobilisten de speedpedelecs niet als bromfiets te herkennen, waardoor zij denken dat deze niet op de rijbaan mogen rijden. Daarom kiezen gebruikers van de speedpedelec er in veel gevallen voor om toch (ook al mag het niet) het fietspad te gebruiken.

Verskillende wegbeheerders onderkennen de spagaat waarin gebruikers van de speedpedelec zich bevinden.



Omdat zij de potentie zien van de speedpedelec als mobiliteitsoplossing, en omdat het bovendien vooralsnog om een relatief beperkt aantal gebruikers gaat, geven zij hen, met speciale regels, de mogelijkheid om toch (al dan niet onder bepaalde voorwaarden) van het fietspad gebruik te maken. Omdat alle oplossingen hun voor- en nadelen kennen, wordt het wiel steeds opnieuw uitgevonden en ontstaat er een wildgroei aan regels.

1.1 AANLEIDING

Tour de Force pleit voor “een vanzelfsprekende, veilige plek met afspraken over gedrag voor de speedpedelec binnen én buiten de bebouwde kom”. Samen met onder andere de gemeente Rotterdam, de provincies Utrecht, Noord-Brabant en Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, is een project gestart om hieraan invulling te geven. Tour de Force heeft DTV Consultants gevraagd om de verschillende regelingen voor de plaats op de weg voor speedpedelecs te analyseren en de resultaten te bundelen in een publicatie.

1.2 DOEL VAN HET ONDERZOEK

Het doel van dit onderzoek is om de verschillende praktijkcases en regelingen omtrent de plaats op de weg van de speedpedelec in beeld te brengen, de voor- en nadelen te analyseren en de resultaten te bundelen in een publicatie. Op basis hiervan kan nagedacht worden over structurele, landelijke afspraken en regelgeving over de speedpedelec (en andere “fietsachtige”) en hun plaats op de weg. De publicatie moet dan ook voeding geven aan het gesprek tussen wegbeheerders en het Rijk over de meest wenselijke lijn ten aanzien van de plaats op de weg voor speedpedelecs.

1.3 AANPAK VAN DIT ONDERZOEK

Voor dit onderzoek is allereerst aan de hand van recent uitgevoerde studies gekeken naar het gedrag van de speedpedelec gebruikers en welke wensen zij hebben ten aanzien van de plaats op de weg. Vervolgens is contact opgenomen met verschillende belangengroepen om te achterhalen of hun standpunt over de speedpedelec sinds de CROW-publicatie “Speed-Pedelec - een verkenning naar de scenario’s voor de plaats op de weg” onveranderd is. Naast de standpunten van de belangengroepen zijn met behulp van een online-enquête ook de standpunten van de wegbeheerders achterhaald. Ook is gekeken welk beleid wordt gehanteerd in de landen rondom Nederland.

Op basis van de informatie verkregen uit voorgaande stappen zijn de mogelijke varianten op een rij gezet en is gekeken in hoeverre deze aansluiten bij de wensen van de gebruikers, de standpunten van de belangengroepen en de voorkeuren van wegbeheerders. Vervolgens zijn alle wegbeheerders die een specifiek beleid rondom de speedpedelec voeren, benaderd voor een telefonisch interview. In dit interview zijn alle achtergronden en overwegingen die een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van het beleid of de regeling besproken. Daarnaast zijn ook alle praktische, organisatorische, juridische, politieke en financiële aspecten die erbij komen kijken besproken en welke ervaringen de wegbeheerder heeft opgedaan. Ook is gevraagd of de wegbeheerder het achteraf wellicht liever anders had ingestoken en waarom. Aan het einde van het interview is ook gevraagd naar hun mening over de andere mogelijke varianten en de voor- en nadelen die ze daarin zien. Met een docent van de politieacademie is

de juridische impact van de verschillende varianten besproken en de consequenties die dit heeft ten aanzien van de handhaving. Tot slot zijn op basis van de interviews alle varianten beoordeeld, waarbij de consequenties en voor- en nadelen op een rij zijn gezet.

1.4 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 beschrijft de wensen en het gedrag van de gebruiker van de speedpedelec en hoofdstuk 3 de standpunten van de belanghebbenden. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de resultaten van de online-enquête beschreven en in hoofdstuk 5 het beleid in andere landen. In hoofdstuk 6 zijn de mogelijke varianten op een rij gezet en is per variant beschreven in hoeverre deze aansluit bij de wensen van gebruikers, de standpunten van de belangengroepen en de standpunten van wegbeheerders. Tot slot zijn in hoofdstuk 7 de mogelijke varianten beoordeeld en is gekeken in hoeverre de varianten geschikt zijn als landelijk beleid.

WENSEN EN GEDRAG VAN GEBRUIKERS SPEED PEDELEC

2 WENSEN EN GEDRAG VAN GEBRUIKERS SPEEDPEDELEC

Recent zijn verschillende studies uitgevoerd, waarin is onderzocht welke wensen speedpedelec gebruikers hebben ten aanzien van de plaats op de weg en hoe zij zich in verschillende situaties gedragen. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste resultaten en conclusies van de volgende onderzoeken op een rij gezet:

- Speed-pedelec op de rijbaan, eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten, SWOV, 2017
- Verkeersconflicten met speed-pedelec, analyse van videobeelden opgenomen tijdens ritten in het dagelijks verkeer, SWOV, 2019
- Effectmeting uitzonderingsmaatregel speed-pedelegs, Keypoint Consultancy bv, 2018
- De gebruiker bepaalt! Onderzoek naar de plaats op de weg voor speed-pedelegs, Tom Seising (Intercontracting), 2019
- Enquêteonderzoek Speedpedelecs Rotterdam, SOAB, 2020
- De speedpedelec: wie zijn de gebruikers?, Maud van der Salm, 2020

2.1 GEDRAG SPEEDPEDELEC GEBRUIKERS

Het gedrag van een speedpedelec gebruiker lijkt af te hangen van wat voor type gebruiker de persoon is. De volgende vier gebruikersgroepen worden in het onderzoek van Van der Salm (2020) onderscheiden:

- **Fanatieke rijders**, zij zien de speedpedelec als een levensstijl en gebruiken de speedpedelec naast het woon-werkverkeer het vaakst voor andere zaken zoals bezoeken van vrienden of boodschappen. Ze blijven in de herfst en winter frequent doorfietsen naar het werk en hebben een hoge gemiddelde snelheid.
- **Efficiënte rijders**, hebben een kleine terugval in fietsfrequentie in de herfst en winter en hebben een hoge gemiddelde snelheid.
- **Bezorgde rijders**, gebruikt de speedpedelec alleen voor woon-werkverkeer. Ze zijn voorzichtig en hebben gemiddeld lagere rijdsnelheden dan fanatieke en efficiënte rijders.
- **Relaxte rijders**. Gebruiken de speedpedelec het vaakst voor recreatieve doeleinden en hebben een gemiddeld snelheid die lager ligt dan fanatieke en efficiënte rijders.

Naast de verschillen in fietsgedrag op gebied van motief, snelheid en fietsfrequentie zijn er ook overeenkomsten tussen de gebruikers. De meeste gebruikers zijn ontevreden over de verkeerswetgeving voor speedpedelecs en vinden de infrastructuur op hun route onvoldoende ontwikkeld voor de speedpedelec.

Dat veel speedpedelec gebruikers ontevreden zijn over de verkeerswetgeving voor speedpedelecs is terug te zien in hun gedrag. Zo maken veel speedpedelec gebruikers toch gebruik van het fietspad, ondanks dat dit volgens de wetgeving niet is toegestaan. De reden voor dit gedrag is dat de gebruikers zich veiliger voelen op het fietspad en ze op de rijbaan vaak op onbegrip stuiten van automobilisten. Er heerst dan ook een onbekendheid van de speedpedelec als voertuig en ook de bijbehorende wetgeving is bij de overige weggebruikers

vaak niet bekend. Met name binnen de bebouwde kom voelen zij zich onveilig op de rijbaan¹. Dit gevoel van onveiligheid ontstaat door de grote snelheidsverschillen en onvriendelijk gedrag van automobilisten. Een andere reden voor speedpedelec gebruikers om het fietspad te gebruiken is dat het op het fietspad rustig is, terwijl op de rijbaan veel motorvoertuigen rijden. De gebruiker zelf zoekt, dus naar een veilige plaats op de weg en vindt deze ook door van de rijbaan naar het fietspad te verplaatsen.

Dat de voorkeur van speedpedelec gebruikers uitgaat naar het fietspad blijkt ook uit een effectmeting van een uitzonderingsmaatregel, waarbij door middel van een onderbord speedpedelecs op fietspaden zijn toegestaan. De gebruiker heeft hierbij de vrijheid om te kiezen voor het fietspad of de rijbaan. De meting laat zien dat speedpedelec gebruikers op de uitzonderingstrajecten een duidelijke voorkeur hebben voor het fietspad. Ook buiten de uitzonderingstrajecten rijden zij veelal op het fietspad en is er meer wisseling tussen fietspad en rijbaan. Een belangrijke reden voor het vele wisselen en op de rijbaan te rijden is dat een (brom)fietspad buiten de bebouwde kom op sommige plekken ontbreekt, waardoor de speedpedelec gebruiker gedwongen wordt op de rijbaan te rijden.

Wanneer naar de snelheid wordt gekeken waarmee speedpedelecs rijden, valt op dat de maximumsnelheid van 45 km/u meestal niet wordt behaald. De gemiddelde kruissnelheid waarmee op het fietspad wordt gereden is 33,3 km/u. Dit is de snelheid die een bestuurder rijdt wanneer er geen scherpe bochten of grote kruispunten op het stuk liggen die de snelheid negatief kunnen beïnvloeden. De snelheidsverschillen tussen gebruikers is groot en varieert van 27 km/u tot 40 km/u. Op de rijbaan worden de hoogste snelheden gehaald, maar zijn er nog steeds grote snelheidsverschillen met het overige verkeer. Uit de effectmeting uitzonderingsmaatregel speedpedelecs uitgevoerd door Keypoint Consultancy bv (2018) blijkt dat Tijdens het inhalen op het fietspad slechts een derde van de speedpedelec gebruikers iets afremt, maar de meeste vertragen hun snelheid niet. Daarnaast belt een groot gedeelte van de gebruikers ook niet voordat ze gaan inhalen. Uit onderzoek van de gemeente Rotterdam in 2020 blijkt dat de snelheden van speedpedelec gebruikers op drukke fietspaden lager liggen dan op rustige fietspaden. Hieruit concludeert de gemeente Rotterdam dat de meeste gebruikers bereid zijn om hun snelheid aan te passen wanneer het druk is op het fietspad.

De meeste conflicten die speedpedelec gebruikers hebben met fietsers, komen voor wanneer zij kruisen met andere fietsers of in dezelfde richting rijden als de fietser. De conflicten waarbij de speedpedelec gebruiker de fietser van achteren nadert, ontstaan meestal doordat de fietser vóór de speedpedelec stopt of van richting verandert. Uit onderzoek van SWOV (2019) bleek ook dat er meerdere conflicten waren waarbij of de fietser of de speedpedelec gebruiker op de rijstrook van de tegenpartij kwam.

Conflicten die speedpedelec gebruikers hebben met automobilisten, komen voornamelijk voor wanneer zij elkaar kruisen. Hierbij gaat het vrijwel uitsluitend om conflicten op kruispunten. Bij conflicten in dezelfde richting gaat het meestal om auto's die vlak voor de speedpedelec gebruiker remmen.

Speedpedelec gebruikers lijken zich bewust te zijn van hun positie op de weg en de bijbehorende gevaren van de hoge snelheden die zij halen. Dit is terug te zien in de manier

¹ In een enquête van de gemeente Rotterdam geven speed pedelec gebruikers een rapportcijfer 3,2 voor de veiligheid op de rijbaan en een 8,3 voor de veiligheid op het fietspad.

waarop ze anticiperen op kruisend verkeer en verkeer uit in- en uitritconstructies. In deze situaties zoeken ze meestal het midden van de weg op of minderen hun snelheid.

2.2 WENSEN SPEEDPEDELEC GEBRUIKERS

Alle onderzoeken laten zien dat speedpedelec gebruikers een voorkeur hebben om op het fietspad te rijden en dat er een sterke behoefte is aan keuzevrijheid. Dit houdt in dat de speedpedelec gebruiker de keuze kan maken om of op de rijbaan te rijden of met aangepaste snelheid op het fietspad. De accu's van nieuwe modellen worden steeds krachtiger, waardoor het in de toekomst waarschijnlijk steeds makkelijker wordt om een hoge snelheid te behalen. Maar ook dan geldt dat voor veel berijders van een speedpedelec geldt dat zij zich in veel gevallen beten thuis voelen op het fietspad dan op de rijbaan.

Volgens de geraadpleegde bronnen zijn speedpedelec gebruikers vaak ervaren weggebruikers met een groot verantwoordelijkheidsgevoel. Zij achten zichzelf dan ook in staat goed om te kunnen gaan met deze keuzevrijheid. Hierbij is het wel van belang dat het verwachtingspatroon van de overige weggebruikers verandert. Zij moeten weten dat ze de speedpedelec tegen kunnen komen en dat hier bepaalde gedragsregels voor gelden.

3 STANDPUNTEN BELANGHEBBENDEN

In de CROW-publicatie “Speed-Pedelec - een verkenning naar de scenario’s voor de plaats op de weg”, zijn de standpunten van de Fietzersbond, RAI Vereniging, ANWB BOVAG en de facebookgroep speed-pedelec der Lage Landen opgenomen. Met deze partijen is contact opgenomen om te achterhalen of zij nog steeds achter hun standpunt staan. In dit hoofdstuk is per belangengroep het standpunt beschreven, welke vervolgens zijn samengevat tot één hoofdstandpunt.

3.1 FIETZERSBOND

De standpunten van de Fietzersbond over de speedpedelec en de positie ten aanzien van de weg zijn als volgt:

- De Fietzersbond is van mening dat de speedpedelec niet thuishoort op het fietspad in de bebouwde kom.
- Voor grote drukke verkeersaders waar auto’s 50 km/h rijden, moet maatwerk geboden worden. Óf de speedpedelec krijgt vrijstelling voor het fietspad, óf de snelheid gaat omlaag naar 30 km/h.
- Ook op de brede snelfietsroutes wil de Fietzersbond speedpedelecs toelaten.
- De Fietzersbond vindt dat snorfietsen niet op het fietspad thuishoren en net als bromfietzers een geel kentekenplaatje moeten krijgen.
- Daarbij ziet de Fietzersbond noodzaak voor een voorlichtingscampagne voor alle weggebruikers, beheerders en ook de speedpedelec rijders zelf.

De Fietzersbond houdt ontwikkelingen rondom speciale regelingen voor de speedpedelec goed in de gaten en volgt op dit moment onder andere de pilot van de ontheffing in Rotterdam. Wanneer blijkt dat een ontheffingensysteem of een andere regeling goed werkt, kunnen de standpunten mogelijk wijzigen. De Fietzersbond ziet een ontheffingensysteem ook als een mogelijke vorm van maatwerk.

3.2 RAI VERENIGING

RAI Vereniging wil graag dat speedpedelecs langs wegen met intensief en snel rijdend autoverkeer wél op het fietspad mogen rijden als daarvoor voldoende ruimte is. Volgens RAI Vereniging heeft de speedpedelec gebruiker met een gemiddelde snelheid van 29 km/u² op het fietspad, de meeste overeenkomsten met fietsers.

RAI Vereniging pleit voor maatwerk, waarbij lokale en regionale wegbeheerders meer ruimte krijgen om de speedpedelec op het fietspad te laten rijden. Daarnaast zouden fietssnelwegen per definitie geschikt moeten zijn voor de speedpedelec. Immers de speedpedelec draagt bij aan het verduurzamen van de mobiliteit en gezondheid.

Op de lange termijn wil RAI Vereniging dat meer wordt gekeken naar een herindeling van al het vervoer in de drukke steden. Niet de speedpedelec gebruiker is het probleem, maar het gebrek

² Uit Effectmeting Uitzonderingsmaatregel Speed Pedelec van Keypoint Consultancy (2018) blijkt dat de gemiddelde kruissnelheid waarmee speed pedelecs op het fietspad rijden 33,3 km/u bedraagt.

aan infrastructuur en drukker wordend verkeer. De overheid heeft met de snelle introductie en aanpassing van de wetgeving voor deze nieuwe fiets al laten zien oog te hebben voor innovaties en de kansen voor dit vervoermiddel.

3.3 ANWB

De ANWB pleit ervoor dat fietsers op een speedpedelec gebruik mogen maken van het fietspad. Op routes waar op de rijbaan een snelheidslimiet van 50km/u of meer geldt is het mengen van de speedpedelec met zwaarder verkeer onveilig. Gebruik van het fietspad, met gepaste snelheid is dan de beste oplossing.

Dit kan eenvoudig geregeld worden met een wijziging in de Wegenverkeerswet. Bijvoorbeeld door vast te leggen dat speedpedelec gebruikers toegestaan zijn op fietspaden mits ze zich houden aan een maximumsnelheid (bijvoorbeeld 25km/u).³

De argumenten die ten grondslag liggen aan dit standpunt zijn als volgt:

- Het grootste verschil op de weg tussen een speedpedelec en de normale fietser of e-bike is de haalbare snelheid en het vermogen om op te trekken. Op de meeste ritten wordt de maximum haalbare snelheid van 45km/u niet behaald door fietsers op een speedpedelec. Ze rijden gemiddeld 32km/u op de rijbaan en 29km/u op het fietspad.⁴
- Het is een kwetsbare groep verkeersdeelnemers, daarom heeft het de voorkeur dat zij gebruik mogen maken van fietspaden. Dat verbetert de veiligheid van deze fietsers fors. Als zij hun snelheid op het fietspad aanpassen (maximum 25km/u op fietspaden binnen de bebouwde kom) dan zal dat niet tot onveiligheid van andere fietsers leiden. Op deze manier omgaan met snelheid verschilt niet wezenlijk van bijvoorbeeld automobilisten die in onbegrensde voertuigen rijden en zich in de stad aanpassen naar 30 of 50km/u.
- Uniformering van snelheden op fietspaden leidt tot een vermindering in het aantal conflicten. Fietspaden hebben geen snelheidslimiet. Het voorstel voor een limiet van 25km/u is bedoeld om te zorgen dat speedpedelecs, snorfietzers en andere fietspadgebruikers allen een vergelijkbare snelheid hebben.
- Fietsers meer vrijheid (keuze waar ze rijden) geven, betekent ook dat ze meer verantwoordelijkheid hebben (snelheid aanpassen en rekening houden met langzamer verkeer op het fietspad). In de debatten over de speedpedelec wordt handhaving vaak als aandachtspunt benoemd. Het is lastiger om een snelheidsovertreding te constateren i.p.v. te constateren dat iemand het fietspad illegaal gebruikt. Echter de handhavingscapaciteit is zeer beperkt. Daarom verwacht de ANWB meer rendement te behalen door de fietsers meer vrijheid en verantwoordelijkheid te geven. Door de regels logischer en eenduidiger te maken verwacht de ANWB dat de acceptatie onder snelle e-bikers groter is. Met andere woorden, dat ze hun snelheid verlagen op het fietspad (van het huidige gemiddelde van 29km/u naar maximum 25km/u).

³ Om dit te regelen is niet alleen een wijziging in de wegenverkeerswet nodig, maar moeten ook wijzigingen in het RVV worden doorgevoerd.

⁴ SWOV (2017). Speed-pedelec op de rijbaan. Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten. R-2017-13. Uit Effectmeting Uitzonderingsmaatregel Speed Pedelec van Keypoint Consultancy (2018) blijkt dat de gemiddelde kruissnelheid waarmee speed pedelecs op het fietspad rijden 33,3 km/u bedraagt.

Indien een groot aantal fietspadgebruikers de snelheid overtreedt, kan er gekozen worden voor meer handhaving. Bij speedpedelecs en snorfietzen zou dit kunnen door flitsen, omdat ze een kenteken hebben.

3.4 BOVAG

BOVAG sluit zich aan bij de centrale conclusie van CROW dat nader onderzoek noodzakelijk is, aangezien de verschillende factoren die de verkeersveiligheid rond dit relatief nieuwe vervoermiddel beïnvloeden, snel aan verandering onderhevig zijn.

De verkenning stelt dat er veel variabelen zijn die bij veranderende omstandigheden heel verschillende effecten hebben op de verkeersveiligheid. Denk hierbij aan technische verbeteringen van de speedpedelec zelf. BOVAG wijst erop dat ook veranderende wet- en regelgeving op fiscaal gebied en afspraken uit het Klimaatakkoord effect kunnen hebben op het succes van de speedpedelec. Voor BOVAG staat vast dat de potentiële milieu- en gezondheidswinst de speedpedelec tot een veelbelovend voertuig maken. Daarnaast vindt BOVAG dat de speedpedelec niet thuishoort op de rijbaan, zoals de vereniging eerder in mei 2018 al liet weten (BOVAG: <https://www.bovag.nl/nieuws/verkeersregels-hinderen-doorbraak-speed-pedelec>). De speedpedelec rijder is simpelweg te kwetsbaar als verkeersdeelnemer ten opzichte van het overige verkeer op de rijbaan. BOVAG ziet dat bevestigd in eerder onderzoek van de SWOV uit 2017 ('Speed-pedelec op de rijbaan. Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten'), waarin speedpedelec berijders bovendien aangeven dat zij zich op de rijbaan onveilig en gestrest voelen.

3.5 FACEBOOKGROEP SPEED-PEDELEC DER LAGE LANDEN

Bij de bestaande inpassing van de speedpedelec in de Nederlandse fietsinfrastructuur ontstaan de grootste knelpunten op die delen van het wegennet waar de speedpedelec gedwongen wordt te rijden op 50-60 km/h wegen tussen het gewone autoverkeer. Op een deel van deze wegen is de V85 ook nog eens duidelijk hoger dan 50 km/h. Omdat de gemiddelde kruissnelheid van de speedpedelec niet hoger ligt dan ca. 30-35 km/h ontstaan er zeer penibele situaties voor de speedpedelec berijder tussen het autoverkeer op de rijbaan. Slechts 25% van de speedpedelec berijders rijdt in de buurt van de 40-45 km/h. Maar ook zij ondervinden regelmatig hinder en agressie van automobilisten. De getallen m.b.t. de rijdsnelheden worden bevestigd in het recente onderzoek (oktober 2018) dat de Kopgroep onder haar Facebookleden heeft gehouden, alsmede de effectmeting van de Provincie Gelderland.

De speedpedelec berijder die niet sneller kan of wil fietsen komt voor een onmogelijke keuze te staan: óf onder dreiging van een boete (€105,-) het veilige fietspad kiezen, óf zich in een uiterst kwetsbare situatie te begeven waarbij er ook nog hinder voor het overige verkeer optreedt. Dit laatste is feitelijk een door de wetgeving afgedwongen schending van Artikel 5 van de WVV. In de praktijk geldt:

1. Hoewel de speedpedelec berijder wel hard kán, lijkt het erop dat hij/zij er toch voor kiest langzamer te rijden. Slechts 25 tot 33% rijdt in het maximum bereik.
2. Het overgrote deel rijdt in interstedelijk gebied.
3. Er wordt vrijwel niet op de rijbaan gereden, ondanks de nieuwe wetgeving.

De Kopgroep is van mening dat er snel nieuwe regels moeten komen voor de speedpedelec berijder, voordat zich ernstige ongevallen voordoen. Het is niet acceptabel dat mensen een afweging moeten maken tussen het risico op een boete of het zich begeven in een gevaarlijke situatie, waarbij ook nog eens het normale autoverkeer gehinderd wordt. Hier is volgens de Kopgroep dan ook sprake van een serieuze vertrouwensbreuk tussen overheid en burger.

De oplossingsrichting moet gezocht worden in een grotere mate van keuzevrijheid. Daarbij kan de speedpedelec berijder zelf kiezen onder welke omstandigheden op het fietspad of op de rijbaan gereden kan worden. De rechtvaardiging daarvoor ligt in twee hoofdargumenten:

1. De “snelheidskeuze” is te breed, te divers en onderhavig aan een combinatie van meerdere redenen: conditie, motorprestatie, actieradius, batterijstatus en de subjectieve keuze voor een comfortabel geachte snelheid (men wil of durft niet harder). Er is geen ‘one-size fits all’ oplossing mogelijk in de huidige infrastructuur.
2. De risico’s van de groep speedpedelec berijders tussen het autoverkeer overstijgt volgens de Kopgroep de risico’s voor het overige fietsverkeer t.o.v. dezelfde groep indien deze zich begeven op het fietspad.

Vooralsnog is er geen reden om aan te nemen dat het vermengen van speedpedelecs met normaal fietsverkeer tot een significant hoger risico voor de gewone fietser zal leiden. In de praktijk blijkt dat de speedpedelec berijder zijn snelheid op het fietspad ook nog eens veel lager houdt dan de maximaal haalbare snelheid (40-45 km/h).

Een zorg zou kunnen zijn dat bij een oplossing waarbij een grote mate (zo niet volledige) keuzevrijheid de regel zou worden, een toename van het aantal speedpedelecs toch tot problemen op het fietspad zou kunnen leiden. Daarover kan het volgende gesteld worden:

- Het is niet te verwachten dat de speedpedelec snel zal groeien naar een aantal dat binnen 7-10 jaar boven de 100.000 komt te liggen. De groei lijkt iets toe te nemen. Zonder onderbouwend onderzoek, is de inschatting dat dit aan twee factoren ligt:
 1. Door de Corona crisis is het gebruik van e-bikes geëxplodeerd. Daar zal de speedpedelec vanzelf iets van meepakken;
 2. De fiscale regeling voor leasefietsen is sterk verbeterd.

Dit verlaagt de (financiële) drempel tot aankoop. Zelfs in België, waar een recente fiscale maatregel heeft geleid tot een sterke stijging van de verkoop. Inmiddels weten we dat dit getal rond de 10.000/ per jaar ligt. Dat betekent dat de speedpedelec de komende jaren nog steeds statistisch een redelijk zeldzame verschijning zal blijven op het wegennet. De nuance hier is volgende. Omdat de speedpedelec primair in het woon-werk verkeer wordt gebruikt zal het effectieve aantal op de weg in de spits hoger liggen. Op interstedelijke fietsroutes zal men steeds makkelijk enkele speedpedelecs kunnen tegenkomen.

- Bij een wetgeving waarbij er meer keuzevrijheid wordt geboden kan de groei iets toenemen. Maar zelfs in dat geval, is er voldoende tijd om de infrastructuur te laten meegroeien met het zich wijzigende fietspadgebruik.

Als een projectie over 10 jaar zou worden gemaakt, ontstaat een beeld van een grotere gemeenschap aan speedpedelec-berijders, die kunnen rijden in een geleidelijk ontwikkelde

fietsinfrastructuur die ruimte biedt aan een grote diversiteit aan fietsvormen in termen van snelheid, omvang en toepassing.

3.6 CONCLUSIE

Alle belangenpartijen vinden dat maatwerk mogelijk moet zijn, met name bij wegen met een hoge intensiteit en snelheid. Maatwerk houdt hierin dat een wegbeheerder kan beslissen dat op bepaalde locaties de speedpedelec berijder het fietspad mag gebruiken en niet verplicht is om op de rijbaan te rijden. Op de Fietzersbond na vinden de belangenpartijen dat de speedpedelec gebruiker over het algemeen het fietspad moet kunnen gebruiken met een aangepaste snelheid. Op deze manier krijgt de speedpedelec gebruiker zelf de keuze om wel of niet van het fietspad gebruik te maken. Daarnaast vinden alle partijen dat de speedpedelec standaard op snelfietsroutes toegestaan moeten zijn. Ook wordt genoemd dat het noodzaak is om een voorlichtingscampagne te geven aan alle weggebruikers, wegbeheerders en de speedpedelec gebruikers zelf. Tot slot wordt aangegeven dat de discussie breder moet worden getrokken dan alleen de speedpedelec en dat naar de gehele indeling van het verkeer moet worden gekeken.

STANDPUNTEN WEGBEHEERDERS

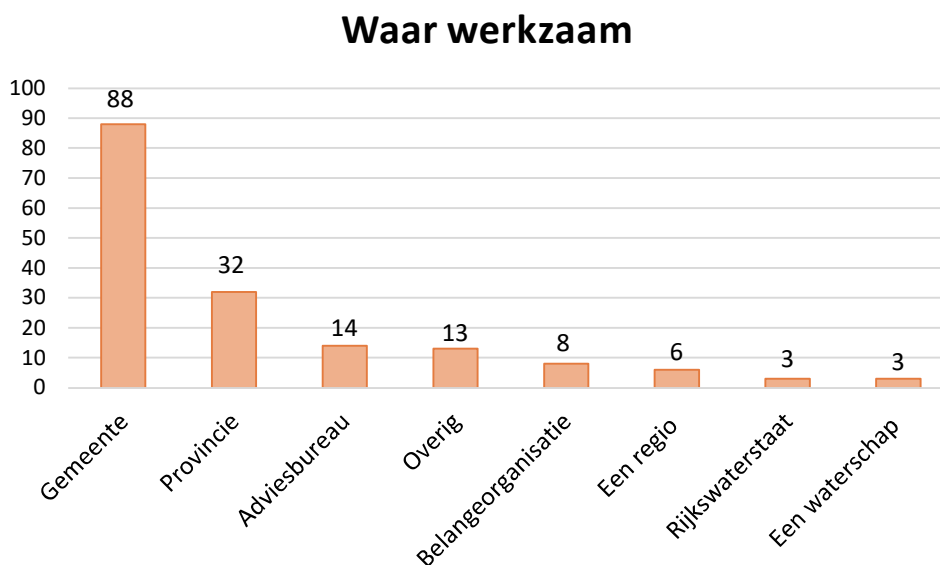
4 STANDPUNTEN WEGBEHEERDERS

Om te achterhalen wat de mening is van wegbeheerders ten aanzien van de plaats op de weg van de speedpedelec en welk (al dan niet specifiek) beleid wegbeheerders hanteren, is een online-enquête opgesteld. Omdat naast wegbeheerders ook andere organisaties en instanties een mening hebben over de positie van de speedpedelec op de weg, kon de enquête ook ingevuld worden door niet wegbeheerders. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de enquête beschreven.

4.1 RESULTATEN ONLINE- ENQUÊTE

4.1.1 Respons

In totaal hebben 167 respondenten de online enquête ingevuld, waarvan 45 personen aangaven actief bezig te zijn met de regels omtrent de positie van de speedpedelec. Van deze 45 personen, zijn 33 wegbeheerder. In figuur 4.1 is terug te zien dat de meeste respondenten werkzaam zijn bij een gemeente of provincie. Van de gemeenten telden 36 gemeenten meer dan 100.000 inwoners, 26 tussen de 40.000 en 100.000 inwoners en 26 tussen de 0 en 40.000 inwoners.



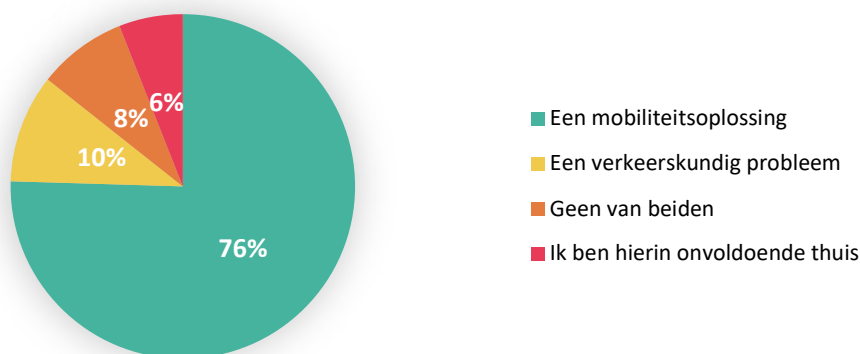
Figuur 4.1. Organisaties waar de respondenten werkzaam zijn

4.1.2 Speedpedelec verkeerskundig probleem of mobiliteitsoplossing?

Aan de respondenten is gevraagd of zij de speedpedelec in de eerste plaats zien als een verkeerskundig probleem of als een mobiliteitsoplossing. In figuur 4.2 is terug te zien dat 76% van de respondenten de speedpedelec in de eerste plaats als een mobiliteitsoplossing zien. Hierbij werd meerdere keren benoemd dat de speedpedelec de aantrekkelijkheid van fietsen verbetert met name voor middellange afstanden tot maximaal zo'n 25 kilometer en hierdoor voor een overstap van auto naar fiets zou kunnen zorgen. Daarnaast werd meerdere keren

aangegeven dat ondanks dat de respondent de speedpedelec als een mobiliteitsoplossing ziet, de speedpedelec op dit moment ook risico's met zich meebrengt en een verkeerskundig probleem is.

Ik zie de speedpedelec in de eerste plaats als...



Figuur 4.2. Hoe respondenten de speedpedelec in de eerste plaats zien

4.1.3 Positie op de weg

Om te achterhalen wat de mening van de respondenten is over de positie van de speedpedelec op de weg, werd een aantal beweringen voorgelegd. De respondent kon aangeven welke bewering het beste aansluit bij zijn of haar mening. In figuur 4.3 zijn de verschillende beweringen en de mening van de respondenten weergegeven. Hierin is terug te zien dat de meningen over de positie van der speedpedelec op de weg erg uiteenlopen. De meeste respondenten geven aan dat er aparte regels zouden moeten gelden. Daarnaast geeft ook een grote groep “anders, namelijk...” aan. De antwoorden die hierbij zijn gegeven kunnen worden samengevoegd tot twee meningen:

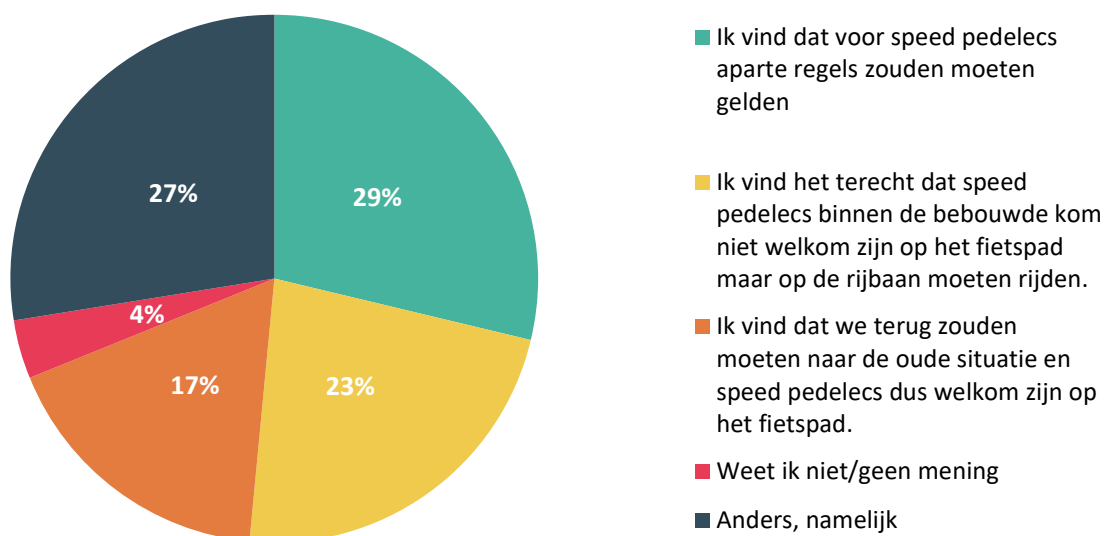
1. Er moet een maximumsnelheid worden ingevoerd van 25 of 30 km/u op het (brom)fietspad met (eventueel) een begrenzing. Dit moet ook gelden voor andere fietsers, zoals racefietsers. Wanneer iemand harder wil rijden, moet de persoon naar de rijbaan.
2. De speedpedelec gebruiker moet keuzevrijheid hebben, afhankelijk van motief, weg, tijdstip en zelfvertrouwen. De gebruiker moet verplicht van de rijbaan af op plekken waar de infrastructuur en/of de intensiteit ervoor zorgen dat het gezien de veiligheid onverantwoord is om speedpedelec gebruikers op de rijbaan te laten rijden.

Aan de respondenten die hebben aangegeven dat er aparte regels zouden moeten gelden, is vervolgens gevraagd welke regels dat dan zouden moeten zijn. In figuur 4.4 is terug te zien dat ook hier de meningen erg uiteenlopen. De meeste respondenten (15 personen) geven “anders, namelijk...” aan. Hierbij was een antwoord dat vaak terugkwam dat de speedpedelec gebruikers keuzevrijheid moeten krijgen in of zij zich als snorfiets of als bromfiets willen gedragen, waarbij op het fietspad een maximumsnelheid van 25 of 30 km/u geldt. Specifiek werd door twee respondenten benoemd dat hierbij een landelijke ontheffing zou moeten worden ingevoerd.

Daarmee wordt eigenlijk gezegd dat de wetgeving moet worden aangepast. De volgende twee regels werden ook een aantal keer genoemd door de respondenten:

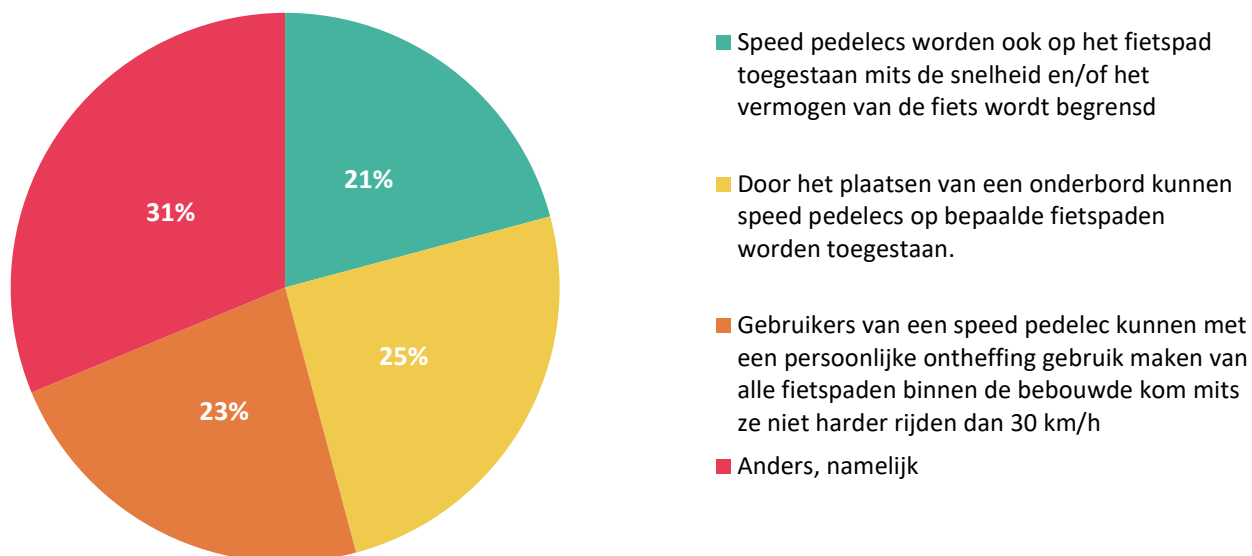
- Bij drukker GOW wegen op het fietspad, mits deze voldoende is toegerust (o.a. breedte) en wanneer een maximumsnelheid wordt gehanteerd.
- Alleen toestaan op doorgaande fietspaden (hoofdstructuur) met een beperkte snelheid van maximaal 30 km/u.

Mening positie speedpedelec op weg



Figuur 4.3. Mening respondenten over positie van speedpedelec op weg

Welke regels zouden er moeten gelden

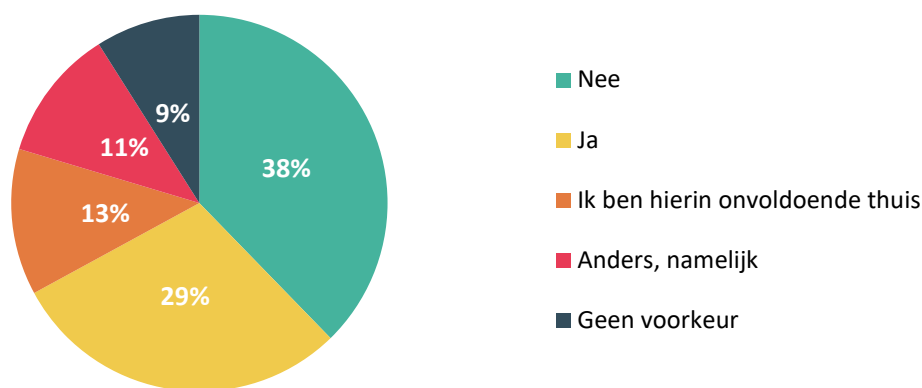


Figuur 4.4. Welke aparte regels moeten er volgens de respondenten gelden

4.1.4 Wet- en regelgeving speedpedelec

Tot slot is aan de respondenten gevraagd of volgens hen de speedpedelec in de wet- en regelgeving een aparte groep moet vormen in plaats van te worden gezien als bromfietser, snorfietser of fietser. In figuur 4.5 is terug te zien dat de meeste respondenten vinden dat de speedpedelec gebruiker geen aparte groep moet vormen, hetgeen het voor de wetgever dus niet mogelijk maakt om voor de speedpedelec aparte regels/wetgeving op te stellen. Toch geeft ook 29% aan dat de speedpedelec wel een aparte groep zou moeten vormen. Daarnaast geeft ook 11% aan “Anders, namelijk”. Hierbij werd voornamelijk genoemd dat Nederland af moet van de klassieke categorisering en niet alles in moet delen in hokjes. Er moet een generieke regelgeving komen op basis van snelheid, gewicht en aandrijfwijze.

De speedpedelec moet in wet- en regelgeving een aparte groep vormen



Figuur 4.5. Mening of de speedpedelec een aparte groep moet vormen in wet- en regelgeving

4.1.5 Mogelijkheid afwijken landelijke regels

Aan de wegbeheerders is gevraagd of zij de speedpedelec gebruikers de mogelijkheid geven om af te wijken van de landelijke regels ten aanzien van hun plaats op de weg. Van de 126 respondenten die hebben aangegeven wegbeheerder te zijn, geven er 108 aan dat zij deze mogelijkheid niet geven en 18 geven aan deze mogelijkheid wel te geven. Aan hen is vervolgens gevraagd waar zij werken. De respondenten zijn werkzaam bij:

1. Gemeente Enschede
2. Gemeente Ede
3. Gemeente 's-Hertogenbosch
4. Gemeente Helmond
5. Gemeente Hengelo
6. Gemeente Overbetuwe
7. Gemeente Waalre
8. Gemeente Wageningen
9. Provincie Noord-Holland
10. Provincie Flevoland

11. Provincie Gelderland (2x)
12. Provincie Groningen (3x)
13. Stad Antwerpen

In totaal wordt dus door 12 unieke Nederlandse wegbeheerders de mogelijkheid gegeven om af te wijken van de landelijke regeling. Van twee invullers is onbekend waar zij werkzaam zijn.

Aan de wegbeheerders die afwijken van de landelijke regelgeving mogelijk maken, is gevraagd op welke manier zij dit doen. De volgende regelingen werden genoemd:

- Uitzondering door middel van onderbord "Speed-pedelecs toegestaan";
- Ontheffing die speedpedelec gebruikers kunnen aanvragen, waardoor zij op het fietspad mogen rijden mits zij zich aan de snelheid van 30 km/u houden.

Daarnaast hebben verschillende wegbeheerders aangegeven dat zij speedpedelecs op fietspaden gedogen en dat de politie er, op hun fietspaden, dus niet op handhaaft.

BELEID IN ANDERE LANDEN

5 BELEID IN ANDERE LANDEN

Ook de landen om Nederland heen zijn bezig met de positie van de speedpedelec op de weg. Om te kijken of Nederland van hen iets kan leren is gekeken naar het beleid dat België, Duitsland en Denemarken hebben rondom de speedpedelec. In dit hoofdstuk vatten we de conclusies samen.

5.1 BELGIË

Het Belgische Fietsberaad heeft in maart 2020 de publicatie “Welke plaats krijgt de speedpedelec op de openbare weg?” uitgebracht. In België liet de wegcode veel beslissingsmarges aan de wegbeheerder. Hierdoor ontstond er een gebrek aan uniformiteit, wat onder andere zorgde voor verwarring bij weggebruikers. Daarom heeft fietsberaad een advies voor een wensbeeld op lange termijn voorgesteld.

De speedpedelec is een specifieke klasse binnen de categorie van bromfietsen. De Belgische wetgeving voorziet hiermee de keuzemogelijkheid om de speedpedelec meer als fiets of meer als bromfiets te behandelen, afhankelijk van de visie en inschatting van de wegbeheerder. De wegbeheerders kunnen hierdoor door het aanbrengen van de juiste verkeersborden zelf beslissen welke openbare wegen of delen van de openbare wegen toegelaten of verboden zijn voor de speedpedelec. In afbeelding 5.1 is een voorbeeld van een verkeersbord uit de nieuwe reeks onderborden M11 t/m M20 terug te zien, welke aangeeft dat de speedpedelec op het fietspad is toegestaan.



Afbeelding 5.1. Voorbeeld van een verkeersbord (M11) met gemotoriseerd rijwiel en letter P, in combinatie met de tekst uitgezonderd

In de recente publicatie is het advies richting wegbeheerders om de speedpedelec in grote mate gelijk te schakelen met de fiets, met als cruciale voorwaarde dat zij zich ook gedragen als gewone fiets met lagere snelheid waar hij de ruimte deelt met veel andere fietsers en weggebruikers. Dit kan worden bereikt door zowel in de rijopleiding als verkeerseducatie meer aandacht te besteden aan de speedpedelec. Binnen de huidige wegcode kan de speedpedelec in veel situaties zonder aparte fietsinfrastructuur dezelfde voordelen krijgen als de fiets.

Daarnaast wordt er in de publicatie gepleit voor een algemene snelheidsverlaging binnen de bebouwde kom naar maximaal 30 km/u. Dit vanwege het oplopende snelheidsverschil en gebrek aan fysieke bescherming voor de speedpedelec op 50 km/u wegen. Daarnaast is een snelheidsbeperking van maximaal 30 km/u op fietsinfrastructuur moeilijker te handhaven als op de rijbaan een snelheid van 50 km/u geldt. Ook werkt regelgeving alleen als deze aanvaardbaar

is voor de weggebruiker die ze moeten naleven. Het niet houden aan deze regelgeving kan leiden tot meer ongevallen op fietspaden door een stijging in snelheidsverschillen op de beperkte fietspadruimte. Ten slotte zorgt veralgemenisering van de snelheid binnen de bebouwde kom voor een helder en logisch geheel voor alle weggebruikers.

5.2 DUITSLAND

In Duitsland wordt de speedpedelec ook wel S-pedelec genoemd en valt onder de klasse bromfiets (ANWB, 2020; Kolberg, 2020). Dit betekent dat het verboden is om met de speedpedelec op het fietspad te rijden (bussgeldkatalog.org, 2020). De speedpedelec dient in Duitsland dus altijd op de rijbaan te rijden. Uitzonderingsgeval is de stad Tübingen, waar de burgemeester heeft besloten een deel van het fietsroutenetwerk open te stellen voor speedpedelecs door het toepassen van het onderbord “S-Pedelec frei” (Kolberg, 2020). Overigens gaat de discussie in Duitsland vaak ook over de plaats op de weg van de “gewone” fiets in relatie tot het ontbreken van voldoende goede fietsinfrastructuur.

5.3 DENEMARKEN

Sinds juli 2018 zijn speedpedelecs toegestaan op fietspaden in Denemarken en gelden voor hen ten aanzien van de plaats op de weg dezelfde regels als voor fietsers (ANWB, 2020). Op deze manier wil Denemarken fietsen stimuleren en autogebruik verminderen (Manthey, N. 2018; Restinformation, 2018). Dit is een proefproject, welke geëvalueerd zal worden. Een groot aantal organisaties maakt zich namelijk zorgen over de snelheid die speedpedelec gebruikers behalen en de onduidelijkheid onder de gebruikers over de toegestane snelheid (Egedal, M. juni 2018). Ook in Denemarken speelt er dus een discussie over wat te doen met de speedpedelec. Zo loopt ook dit land aan tegen het feit dat het fietspad een complex verkeersbeeld is geworden door de verschillende voertuigen en snelheden, met mogelijk onveiligheid als gevolg (Cyklister, 2019). In Denemarken zijn er in tegenstelling tot Nederland, echter geen verplichte (brom)fietspaden. Voor bromfietsen gelden dezelfde verkeersregels als motoren, alleen mag de bromfiets niet op auto(snel)wegen. Voor de snorfiets gelden dezelfde verkeersregels als voor de fiets. Waar een fietspad aanwezig is, moet de fietser hiervan gebruikmaken (ANWB, 2020). Hierdoor kan de situatie in Nederland niet direct worden vergeleken met de situatie in Denemarken (Egedal, M. mei 2018).

5.4 CONCLUSIE

Ook in de ons omringende landen speelt een discussie over de plaats op de weg van de speedpedelec. Een eenduidige regel waar alle wegbeheerders achter staan en die voor speedpedelec gebruikers leidt tot dezelfde plaats op de weg in het hele land, is ook in die landen nog niet gevonden.

MOGELIJKE VARIANTEN EN BEOORDELING

6 MOGELIJKE VARIANTEN EN BEOORDELING

Op basis van de voorgaande stappen zijn de mogelijke varianten voor de positie van de speedpedelec op de weg op een rij gezet. De varianten, waarvan er verschillende momenteel ook worden verkend of toegepast door wegbeheerders in Nederland, zijn als volgt:

- Variant 0: de regels zoals ze nu landelijk gelden; voor de speedpedelec gelden dezelfde gedragsregels als voor een bromfiets;
- Variant 1A: de regels zoals ze golden tot 2017; de speedpedelec is een snorfiets en rijdt op het fietspad;
- Variant 1B: De speedpedelec rijdt op het fietspad, met maximaal 45 km/u;
- Variant 2: De speedpedelec is op bepaalde fietspaden toegestaan door het plaatsen van het onderbord "Speed-pedelegs toegestaan";
- Variant 3A: Persoonlijke gemeentelijke ontheffing voor gebruik fietspad; max 30 km/u;
- Variant 3B: Persoonlijke provinciale ontheffing voor gebruik fietspad; max 30 km/u;
- Variant 4A: Speedpedelec op fietspad toegestaan, mits niet harder dan 25 km/u, anders naar de rijbaan;
- Variant 4B: Speedpedelec op fietspad toegestaan, mits niet harder dan 30 km/u, anders naar de rijbaan;
- Toepassing geofence als onderdeel van de genoemde varianten.

Om de verschillende varianten te kunnen beoordelen, is met 11 wegbeheerders en een ontwikkelaar van geofence, een oplossing die het mogelijk maakt om de trapondersteuning van voertuigen weg te laten vallen, een interview gehouden. Deze wegbeheerders geven de speedpedelec gebruikers de mogelijkheid om af te wijken van de landelijke regeling of overwegen dit op korte termijn te doen. In het interview zijn alle achtergronden en overwegingen die een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van het beleid of de regeling die de wegbeheerder hanteert, besproken. Ook zijn alle praktische, organisatorische, juridische, politieke en financiële aspecten die erbij zijn komen kijken en de ervaringen die zijn opgedaan, besproken. Tot slot is naar hun mening gevraagd over de andere mogelijke varianten, wat zij de voor- en nadelen per variant vinden en of zij de variant kansrijk vinden als landelijk beleid.

Naast interviews met de wegbeheerders is met een docent van de politieacademie besproken wat de juridische impact van de verschillende varianten en de consequenties zijn ten aanzien van de handhaving. Ook aan hem is gevraagd wat hij de voor- en nadelen vindt van de varianten en of hij de varianten kansrijk vindt als landelijk beleid.

Hieronder is per variant de beoordeling beschreven. Om de verschillende varianten te kunnen vergelijken, is ervoor gekozen om de huidige situatie, variant 0, als nul-situatie aan te houden. Op deze manier kan beoordeeld worden of een variant beter of slechter scoort dan de nul-situatie en kunnen de varianten ook onderling worden vergeleken. Met een + wordt aangegeven dat de variant beter scoort dan variant 0, met een – dat de variant slechter scoort, en met 0 dat hij niet beter of slechter scoort dan variant 0. Elke variant is beoordeeld op de volgende aspecten:

- **Organisatorische impact:** hoeveel moeite moet een wegbeheerder doen om de betreffende variant ten uitvoer te brengen?
- **Juridische impact:** In hoeverre moet huidige wet- en regelgeving op nationaal niveau worden aangepast?

- **Handhaafbaarheid:** In hoeverre zijn de regels in de praktijk op straat te handhaven?
- **Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec:** hoe veilig is het voor de berijder van de speedpedelec?
- **Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers:** hoe veilig is het voor overige weggebruikers?
- **Wensen en naleving:** In hoeverre sluiten de regels aan bij de wensen van gebruikers van de speedpedelec (en in hoeverre is dus de verwachting dat ze zich aan de regels houden)?
- **Aansluiting standpunten:** In hoeverre sluiten de regels aan bij de standpunten van belangengroepen en de wensen van wegbeheerders?

6.1 VARIANT 0: SPEEDPEDELEC HEEFT DEZELFDE PLAATS ALS BROMFIETS

- Speedpedelec is bromfiets.
- Speedpedelec mag niet op fietspad (wel op fiets/bromfietspad).
- Plaats op de weg is binnen bebouwde kom de rijbaan (tenzij fiets/bromfietspad aanwezig).

Organisatorische impact

- Huidig landelijk beleid.

Juridische impact

- Huidig landelijk beleid.

Handhaafbaarheid

- In theorie goed handhaafbaar, doordat makkelijk geconstateerd kan worden of gebruiker op fietspad of rijbaan rijdt.
- In de praktijk constateert de politie regelmatig dat gebruikers geen kentekenplaat hebben, omdat de gebruiker deze eraf heeft geschroefd. Waarschijnlijk omdat de berijders gebruik willen maken van het fietspad. Dit maakt handhaven in de praktijk lastiger.
- Sommige wegbeheerders spreken met de politie specifiek af om niet (actief) te handhaven of de politie besluit hier zelf toe, omdat de prioriteiten elders liggen.

Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec

- Veel gebruikers voelen zich niet veilig op de rijbaan, vanwege grote snelheids- en massaverschillen.
- In de praktijk doen zich regelmatig grote snelheidsverschillen voor, omdat gemotoriseerd verkeer dan 50 km/u (en vaak nog harder) rijdt en veel speedpedelec gebruikers (veel) langzamer dan 45 km/u rijden (de meeste speedpedelec gebruikers rijden tussen de 27 en 40 km/u).
- Als de accu leeg is, is het onmogelijk om hoge snelheden te halen, maar moet de speedpedelec gebruiker toch van de rijbaan gebruik blijven maken.
- De speedpedelec wordt op de rijbaan vaak niet gedetecteerd door het verkeerslicht. Hierdoor moet zij, indien er geen ander gemotoriseerd verkeer is, lang wachten en zullen daardoor eerder door rood gaan rijden, hetgeen risico's met zich meebrengt.
- Er is sprake van grote verschillen in massa tussen de speedpedelec en overige gebruikers van de rijbaan. De massa van de speedpedelec is ook kleiner dan die van de

snorfiets, die (behalve op een groot deel van de Amsterdamse wegen) ook niet op de rijbaan rijdt.

- Sommige wegen hebben hoge intensiteiten, hetgeen kan leiden tot veel (onveilige) inhaalbewegingen.

Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers

- Op de rijbaan kan gemotoriseerd verkeer hinder ondervinden door (langzame) speedpedelecs, hetgeen (gevaarlijke) inhaalmanoeuvres kan uitlokken.
- Op het fietspad ondervinden fietsers in theorie geen hinder van (snelle) speedpedelecs.
- In de praktijk rijden veel speedpedelecs toch op het fietspad, waardoor gevaarlijke situaties op het fietspad kunnen ontstaan als gevolg van grote snelheidsverschillen.

Wensen en naleving

- Veel speedpedelec gebruikers voelen zich in veel gevallen onveilig op de rijbaan (door het snelheidsverschil, het massaverschil, de hoge intensiteiten en onbegrip van andere weggebruikers) en maken daarom liever gebruik van het fietspad.
- De onveilige situatie voor speedpedelec gebruikers op de rijbaan, kan het gebruik van de speedpedelec ontmoedigen en de kansen als mobiliteitsoplossing tenietdoen.
- Er wordt geen rekening gehouden met gedrag en wensen van de gebruiker zelf. Bijvoorbeeld als de gebruiker samen met iemand anders wil fietsen. Hierbij kan gedacht worden aan een ouder die zijn of haar kind naar school wil brengen en daarna door wil fietsen naar het werk.
- In de praktijk rijden veel speedpedelec gebruikers, tegen de regels in, op het fietspad.

Aansluiting standpunten

- Wegbeheerders en belanghebbenden vinden niet alle wegen geschikt om speedpedelecs op de rijbaan toe te staan.
- Wegbeheerders en belanghebbenden vinden dat sommige fietspaden (zoals snelfietsroutes) als ze breed genoeg zijn, ook geschikt zijn om speedpedelecs op toe te laten.

6.2 VARIANT 1A: SPEEDPEDELEC IS SNORFIETS EN RIJDT OP FIETSPAD

- De gedragsregels voor de snorfiets gelden ook voor speedpedelec.
- Maximumsnelheid voor de speedpedelec bedraagt (net als voor een snorfiets) 25 km/u.
- Speedpedelec onderscheidt zich qua snelheid niet van een normale elektrische fiets.
- Speedpedelec mag niet op de rijbaan op plaatsen waar een verplicht fiets- of fiets/bromfietspad aanwezig is (met uitzondering van Amsterdam, waar snorfietsers op veel wegen op de rijbaan moeten rijden).

Aangezien in deze variant de maximumsnelheid van de speedpedelec 25 km/u is, wordt deze variant als niet reëel beschouwd. In feite is er geen verschil tussen een normale elektrische fiets (die ook maximaal 25 km/u mag) en een speedpedelec.

6.3 VARIANT 1B: SPEEDPEDELEC RIJDT OP FIETSPAD, MET MAXIMAAL 45 KM/U

Deze variant is hetzelfde als variant 1A, maar dan zonder de maximumsnelheid van 25 km/u:

- De regels ten aanzien van de plaats op de weg voor de snorfiets gelden ook voor speedpedelec.
- Maximumsnelheid voor de speedpedelec bedraagt 45 km/u.
- Speedpedelec mag niet op de rijbaan op plaatsen waar een verplicht fiets- of fiets/bromfietspad aanwezig is (met uitzondering van Amsterdam, waar snorfietsers op veel wegen op de rijbaan moeten rijden).

Ook deze variant wordt als niet reëel beschouwd. De snelheidsverschillen op het fietspad zijn dan dusdanig groot dat dit leidt tot grote verkeersveiligheidsrisico's.

6.4 VARIANT 2: SPEEDPEDELEC TOEGESTAAN OP FIETSPAD MET ONDERBORD

- Op specifieke fietspaden worden speedpedelecs toegestaan, door middel van het plaatsen van een onderbord.
- De wegbeheerder bepaalt op welke locaties hij dit toestaat (bijvoorbeeld als de rijbaan naar zijn mening te gevaarlijk is en/of het fietspad breed genoeg is).
- De speedpedelec gebruiker kan dan zelf kiezen om óf op de rijbaan óf op het fietspad te rijden.
- De maximumsnelheid op het fietspad wordt niet beperkt.

	V2
 Organisatorisch	-
 Juridisch	0
 Handhaving	0
 Verkeersveiligheid gebruiker	0
 Verkeersveiligheid anderen	-
 Wensen en naleving	+
 Aansluiting standpunten	+

Organisatorische impact: –

Grotere organisatorische impact dan variant 0:

- Wegbeheerder moet uitzoeken waar maatwerk nodig is
- Wegbeheerder moet verkeersbesluit nemen
- Borden moeten worden ingetekend, besteld en geplaatst
- Kosten kunnen voor grote gemeentes hoog oplopen (Rotterdam €200.000 - €300.000 en Almere ongeveer €1,5 miljoen)

Juridische impact: 0

Geen juridische impact

- De wegbeheerder kan, conform artikel 8 BABW tweede lid onder e een onderbord plaatsen die “bij de verkeersborden G7, G9, G11 en G12a van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, een aanduiding inhouden dat de uit het verkeersbord voortvloeiende geboden of verboden niet gelden voor het verkeersgebruik als op het onderbord is aangegeven”. Het toepassen van een onderbord “speedpedelec toegestaan” is dus juridisch mogelijk. Hiervoor dient wel een verkeersbesluit te worden genomen.
- In het RVV is geen maximumsnelheid opgenomen voor bromfietsen die het fietspad gebruiken (zij gebruiken conform artikel 6 RVV immers het fiets/bromfietspad en als dat ontbreekt de rijbaan). Om een maximumsnelheid voor speedpedelecs op het fietspad vast te leggen, zou dus het RVV moeten worden aangepast, óf de maximumsnelheid moet op het onderbord worden vermeld.
- Door de groeiende fietsfamilie, is het mogelijk dat er meer voertuigen zijn/komen waar een onderbord voor nodig is om deze toe te staan op het fietspad. Wanneer voor elk voertuig een apart uitzonderingsbord nodig is, ontstaat er een nog grotere bordenzee, hetgeen de begrijpelijkheid van de uitzonderingen niet ten goede komt.

Handhaafbaarheid: 0

Gelijk aan variant 0

- Goed handhaafbaar, doordat door de borden duidelijk zichtbaar is waar de speedpedelec gebruiker op het fietspad mag rijden.
- De kans dat gebruikers de kentekenplaat van de speedpedelec afschroeven blijft aanwezig, omdat ze niet op alle fietspaden mogen rijden (namelijk alleen waar dit met een onderbord is geregeld). Dit maakt handhaven in de praktijk lastig.
- In de praktijk is handhaving alleen aan de orde als daar een specifieke aanleiding voor is, dus als iemand zich onveilig gedraagt. Dat is niet anders dan in de huidige praktijk.

Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec: 0

Gelijk aan variant 0

- Op de wegvakken die het betreft, rijden speedpedelec gebruikers waarschijnlijk alleen op de rijbaan op momenten dat dat naar hun idee veilig kan. Aangezien onderborden vooral worden toegepast op locaties waar de rijbaan op drukke momenten voor de meeste speedpedelec gebruikers te onveilig of onaantrekkelijk wordt geacht, ligt het voor de hand dat op deze locaties ook in de huidige situatie al vaak van het fietspad gebruik wordt gemaakt.
- Op alle locaties waar geen onderborden worden geplaatst, blijft de situatie sowieso hetzelfde.

Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers: –

(iets) negatiever dan variant 0

- Op de wegvakken die het betreft, krijgen fietsers waarschijnlijk ook op momenten dat de rijbaan minder druk is, te maken met (iets) meer speedpedelec gebruikers op het fietspad, terwijl de maximumsnelheid niet wordt beperkt.
- Op alle locaties waar geen onderborden worden geplaatst, blijft de situatie hetzelfde (en zal een deel van de speedpedelec gebruikers desondanks, net als in de huidige situatie, toch op het fietspad rijden).

Wensen en naleving: +

Positiever dan variant 0

- Op de locaties met een onderbord heeft de speedpedelec gebruiker de gewenste keuzevrijheid.
- Op andere locaties verandert er niks.

Aansluiting standpunten: +

Positiever dan variant 0

- Geeft op de betreffende locaties keuzevrijheid tussen rijbaan en fietspad.
- Maakt maatwerk mogelijk (bijvoorbeeld voor snelfietsroutes en drukke 50 km/u wegen).
- Op de locaties zonder onderbord is keuzevrijheid niet mogelijk en moet de gebruiker verplicht op de rijbaan rijden.

6.5 VARIANT 3A: PERSOONLIJKE GEMEENTELIJKE ONTHEFFING VOOR GEBRUIK FIETSPAD; MAX 30 KM/U

- Iedere gebruiker van een speedpedelec kan bij de gemeente een ontheffing aanvragen, waarmee gebruik mag worden gemaakt van het fietspad.
- In de ontheffing zijn gedragsregels opgenomen. Deze stellen dat de speedpedelec gebruiker geen gevaar mag vormen voor de andere weggebruikers, te allen tijde hinder voor overig fietsverkeer probeert te voorkomen, dat de gebruiker in acht dient te nemen dat hij of zij te gast is op het fietspad en daarom de maximale snelheid op het fietspad 30 km/u bedraagt. De gebruikers dienen deze gedragsregels te ondertekenen.
- Speedpedelec gebruikers hebben maximale keuzevrijheid; zij kunnen rijden op de rijbaan, of kiezen voor het fietspad.
- Voor elke gemeente is een aparte ontheffing nodig.
- De ontheffing moeten zij, als ze gebruik maken van een fietspad, bij zich dragen.

	V3A
 Organisatorisch	-
 Juridisch	0
 Handhaving	0
 Verkeersveiligheid gebruiker	+
 Verkeersveiligheid anderen	0
 Wensen en naleving	+
 Aansluiting standpunten	+

Organisatorische impact: –

Grotere organisatorische impact dan Variant 0

- Gemeente moet ontheffingsregeling opstellen
- Gemeente moet het afhandelen van aanvragen onderbrengen bij een interne subsidie-/ontheffingen afdeling. Voor een grote gemeente is dit meestal eenvoudiger te organiseren en te automatiseren dan voor een kleinere gemeente. Wanneer dit ingeregeld is, is de behandeling van de aanvraag, de controle op documenten en afgeving van de vergunning een beperkte hoeveelheid werk.

Juridische impact: 0

Juridische impact gelijk aan variant 0

- Op basis van artikel 87 RVV is het mogelijk om ontheffing te verlenen van artikel 6, eerste en tweede lid van het RVV 1990 in samenhang met artikel 10 RVV. Deze variant is dus juridisch waterdicht, waardoor geen wetswijzigingen of wijzigingen in RVV nodig zijn.

Handhaafbaarheid: 0

Gelijk aan variant 0

- In theorie is het moeilijker handhaafbaar, omdat het controleren van de snelheid op het fietspad lastig is. Ook moet iemand staande worden gehouden om te controleren of iemand een ontheffing heeft.
- In de praktijk is handhaving alleen aan de orde als daar een specifieke aanleiding voor is, dus als iemand zich onveilig gedraagt. Dat is niet anders dan in de huidige praktijk. Daarnaast kan de controle van de ontheffing eenvoudig worden meegenomen in de reguliere brom-/snorfiets controles.

Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec: +

Positiever dan variant 0

- Speedpedelec gebruikers rijden waarschijnlijk alleen op de rijbaan op locaties waar en momenten waarop dat naar hun idee veilig kan.
- Voor de speedpedelec gebruiker is het hierdoor veiliger.

Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers: 0

Gelijk aan variant 0

- Het exacte effect is moeilijk in te schatten, maar waarschijnlijk verschilt het weinig van de huidige situatie:
 - In theorie leidt het tot meer speedpedelecs op het fietspad en dus tot meer onveiligheid (maar in praktijk rijden ze nu ook al vaak op het fietspad).
 - In theorie gedragen ontheffinghouders zich veiliger op het fietspad, omdat zij zich hebben gecommitteerd aan de gedragsregels die horen bij de ontheffing. De eerste enquête onder ontheffinghouders in Rotterdam laat zien dat ontheffinghouders in ieder geval zeggen hun snelheid aan te passen aan de drukte op het fietspad.

Wensen en naleving: +

Positiever dan variant 0

- Doordat speedpedelec gebruikers door deze variant gebruik kunnen maken van het fietspad en de rijbaan zal de naleving verbeteren. Deze variant zorgt er namelijk voor dat gebruikers niet meer tegen de regels in hoeven te gaan om gebruik te maken van het fietspad en nog steeds gebruik kunnen maken van de rijbaan.
- Alleen de snelheid zouden gebruikers eventueel niet na kunnen leven. Echter wordt verwacht dat de meeste gebruikers zich aan de snelheid zullen houden om de volgende redenen:
 - de gebruikers die harder dan 30 km/u rijden, kunnen uitwijken naar de rijbaan.
 - De regeling sluit aan bij de behoefte van de gebruiker, waardoor zij intrinsiek gemotiveerd zullen zijn, hetgeen de kans op naleving vergroot
- In de ontheffing zijn gedragsregels opgenomen. Deze stellen dat de speedpedelec gebruiker geen gevaar mag vormen voor de andere weggebruikers, te allen tijde hinder voor overig fietsverkeer probeert te voorkomen, dat de gebruiker in acht dient te nemen dat hij of zij te gast is op het fietspad en daarom de maximale snelheid op het fietspad 30 km/u bedraagt binnen de bebouwde kom. De gebruikers dienen akkoord te gaan met deze gedragsregels, wanneer hij/zij een aanvraag tot ontheffing indient. Hier wordt dus gebruik gemaakt van de gedragsbeïnvloedingstechniek commitment en consistentie. Doordat de gebruiker de gedragsregels heeft ondertekend en een commitment aan is gegaan, voelt de persoon eerder de neiging om zich consistent hieraan te gedragen. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid op het fietspad en verlaagt het risico op snelheidsovertredingen.
- Mogelijk voor gebruikers onduidelijk waar de gemeentegrens is.
- Per gemeente moet een ontheffing worden aangevraagd; voor gebruikers die langere afstanden afleggen, betekent dit al snel meerdere ontheffingen aanvragen.

Aansluiting standpunten: +

Positiever dan variant 0

- Sluit aan bij de wens voor keuzevrijheid.
- Speedpedelec kan nu ook gebruik maken van de snelfietsroutes binnen de gemeentegrens.

6.6 VARIANT 3B: PERSOONLIJKE PROVINCIALE ONTHEFFING VOOR GEBRUIK FIETSPAD; MAX 30 KM/U

Deze variant is hetzelfde als variant 3A, maar dan met een ontheffing om in een hele provincie op het fietspad te mogen rijden:

- Iedere gebruiker van een speedpedelec kan bij de provincie een ontheffing aanvragen, waarmee gebruik mag worden gemaakt van het fietspad.
- In de ontheffing zijn gedragsregels opgenomen. Deze stellen dat de speedpedelec gebruiker geen gevaar mag vormen voor de andere weggebruikers, te allen tijde hinder voor overig fietsverkeer probeert te voorkomen, dat de gebruiker in acht dient te nemen dat hij of zij te gast is op het fietspad en daarom de maximale snelheid op het fietspad 30 km/u bedraagt. De gebruikers dienen deze gedragsregels te ondertekenen.
- Speedpedelec gebruikers hebben maximale keuzevrijheid; zij kunnen rijden op de rijbaan, of kiezen voor het fietspad.
- Een ontheffing geldt voor alle fietspaden in de provincie; voor elke provincie is een aparte ontheffing nodig. Voor gebruikers is het dus een stuk gebruiksvriendelijker, omdat ze niet bij iedere afzonderlijke gemeente een ontheffing aan hoeven te vragen.
- De ontheffing moeten zij, als ze gebruik maken van een fietspad, bij zich dragen.

	V3B
 Organisatorisch	-
 Juridisch	0
 Handhaving	0
 Verkeersveiligheid gebruiker	+
 Verkeersveiligheid anderen	0
 Wensen en naleving	+
 Aansluiting standpunten	+

Organisatorische impact: –

Grotere organisatorische impact dan variant 0

- Provincie moet ontheffingsregeling opstellen.
- Provincie moet het afhandelen van aanvragen onderbrengen bij een uitvoeringsorganisatie.
- Gemeenten moeten hiervoor mandaat geven aan de provincie.
- Voor (kleinere) gemeentes is deze variant positiever dan variant 3A, omdat zij de ontheffingverlening niet zelf hoeven te organiseren.

Juridische impact: 0

Juridische impact gelijk aan variant 0

- Gemeenten kunnen de provincie mandateren om namens hen ontheffingen te verstrekken. Strikt juridisch gaat het om een ontheffing van B&W die namens hen door een medewerker van de provincie wordt verleend. B&W zijn bevoegd gezag voor het geven van een ontheffing. Dat kan op mandaat. Mandaat van B&W kan niet aan GS gegeven worden, maar wel aan een provinciale medewerker (een functienaam). Dit omdat mandaat een ondergeschiktheidsrelatie impliceert.
- Het ligt voor de hand om als provincie namens alle gemeenten ontheffing te verlenen, maar dat hoeft niet. In elke ontheffing zal tot uitdrukking moeten komen namens welke colleges van B&W besloten is. Vanwege de uitvoerbaarheid is het wel van belang dat alle mandaten identiek zijn, inclusief de daarbij horende instructies.
- Als een gemeente haar mandaat intrekt, zullen nieuwe ontheffingen moeten worden verstrekt, waaruit de betreffende gemeente is verwijderd.

Handhaafbaarheid: 0

Gelijk aan variant 0

- In theorie is het moeilijker handhaafbaar, omdat het controleren van de snelheid op het fietspad lastig is. Ook moet iemand staande worden gehouden om te controleren of iemand een ontheffing heeft.
- In de praktijk is handhaving alleen aan de orde als daar een specifieke aanleiding voor is, dus als iemand zich onveilig gedraagt. Dat is niet anders dan in de huidige praktijk. Daarnaast kan de controle van de ontheffing eenvoudig worden meegenomen in de reguliere brom-/snorfiets controles.

Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec: +

Positiever dan variant 0

- Speedpedelec gebruikers rijden waarschijnlijk alleen op de rijbaan op locaties waar en momenten waarop dat naar hun idee veilig kan.
- Voor de speedpedelec gebruiker is het hierdoor veiliger.

Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers: 0

Gelijk aan variant 0

- Het exacte effect is moeilijk in te schatten, maar waarschijnlijk verschilt het weinig van de huidige situatie:
 - In theorie leidt het tot meer speedpedelecs op het fietspad en dus tot meer onveiligheid (maar in praktijk rijden ze nu ook al vaak op het fietspad).
 - In theorie gedragen ontheffinghouders zich veiliger op het fietspad, omdat zij zich hebben gecommitteerd aan de gedragsregels die horen bij de ontheffing.

Wensen en naleving: +

Positiever dan variant 0

- Doordat speedpedelec gebruikers door deze variant gebruik kunnen maken van het fietspad en de rijbaan zal de naleving verbeteren. Deze variant zorgt er namelijk voor dat gebruikers niet meer tegen de regels in hoeven te gaan om gebruik te maken van het fietspad en nog steeds gebruik kunnen maken van de rijbaan.

- Alleen de snelheid zouden gebruikers eventueel niet na kunnen leven. Echter wordt verwacht dat de meeste gebruikers zich aan de snelheid zullen houden om de volgende redenen:
 - de gebruikers die harder dan 30 km/u rijden, kunnen uitwijken naar de rijbaan.
 - De regeling sluit aan bij de behoefte van de gebruiker, waardoor zij intrinsiek gemotiveerd zullen zijn, hetgeen de kans op naleving vergroot
- In de ontheffing zijn gedragsregels opgenomen. Deze stellen dat de speedpedelec gebruiker geen gevaar mag vormen voor de andere weggebruikers, te allen tijde hinder voor overig fietsverkeer probeert te voorkomen, dat de gebruiker in acht dient te nemen dat hij of zij te gast is op het fietspad en daarom de maximale snelheid op het fietspad 30 km/u bedraagt. De gebruikers dienen deze gedragsregels te ondertekenen. Hier wordt dus gebruik gemaakt van de gedragsbeïnvloedingstechniek commitment en consistentie. Doordat de gebruiker de gedragsregels heeft ondertekend en een commitment aan is gegaan, voelt de persoon eerder de neiging om zich consistent hieraan te gedragen. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid op het fietspad en verlaagt het risico op snelheidsovertredingen.
- Mogelijk voor gebruikers onduidelijk waar de provinciegrens is, of (als de ontheffing niet voor alle gemeenten in een provincie geldt) waar de gemeentegrenzen liggen.
- Per provincie moet een ontheffing worden aangevraagd; voor gebruikers die door meerdere provincies rijden, betekent dit meerdere ontheffingen aanvragen. Maar het is een stuk gebruiksvriendelijker dan in elke gemeente apart een ontheffing te moeten aanvragen.

Aansluiting standpunten: +

Positiever dan variant 0

- Sluit aan bij de wens voor keuzevrijheid.
- Speedpedelec kan nu ook gebruik maken van de snelfietsroutes.

6.7 VARIANT 4A: SPEEDPEDELEC OP FIETSPAD TOEGESTAAN, MITS NIET HARDER DAN 25 KM/U

- Er is geen verplichte plaats op de weg voor speedpedelecs
- Gebruikers kunnen, zoals nu, gebruik maken van de rijbaan; ze mogen echter ook gebruik maken van het fietspad als ze zich houden aan een vastgestelde maximumsnelheid van 25 km/u
- Speedpedelec gebruikers hebben maximale keuzevrijheid; zij kunnen (hard) rijden op de rijbaan, of kiezen voor het fietspad.

	V4A
 Organisatorisch	0
 Juridisch	-
 Handhaving	0
 Verkeersveiligheid gebruiker	+
 Verkeersveiligheid anderen	0
 Wensen en naleving	0
 Aansluiting standpunten	+

Organisatorische impact: 0

Geen organisatorische impact

- Landelijke regel, dus lokaal hoeft niets geregeld te worden

Juridische impact: –

Grotere juridische impact dan variant 0:

- Rijksoverheid dient verschillende wetswijzigingen door te voeren
 - De speedpedelec moet als aparte categorie worden geregeld;
 - Onder artikel 6 van het RVV dient vervolgens de keuzemogelijkheid op de weg te worden aangegeven;
 - In artikel 20 en 21 van het RVV dient een maximale snelheid te worden opgenomen voor de rijbaan, het fiets/bromfietspad en het fietspad.

Handhaafbaarheid: 0

Gelijk aan variant 0

- In theorie is het moeilijker handhaafbaar, omdat het controleren van de snelheid op het fietspad lastig is.
- In de praktijk is handhaving alleen aan de orde als daar een specifieke aanleiding voor is, dus als iemand zich onveilig gedraagt. Dat is niet anders dan in de huidige praktijk.

Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec: +

(iets) positiever dan variant 0

- Speedpedelec gebruikers rijden waarschijnlijk voornamelijk op de rijbaan op locaties waar en momenten waarop dat naar hun idee veilig kan.
- Voor de speedpedelec gebruiker lijkt het hierdoor veiliger.

Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers: 0

Gelijk aan variant 0

- Het exacte effect is moeilijk in te schatten, maar waarschijnlijk verschilt het weinig van de huidige situatie:
 - In theorie leidt het tot meer speedpedelecs op het fietspad en dus tot meer onveiligheid (maar in praktijk rijden ze nu ook al vaak op het fietspad).
 - In theorie rijden speedpedelec gebruikers langzamer op het fietspad, omdat de maximumsnelheid 25 km/u bedraagt. Daarmee hebben speedpedelecs dezelfde snelheid als een gewone elektrische fiets.

Wensen en naleving: 0

Vergelijkbaar met variant 0

- Deze variant zorgt ervoor dat gebruikers niet meer tegen de regels in hoeven te gaan om gebruik te maken van het fietspad. Ze kunnen echter ook nog steeds gebruik maken van de rijbaan.
- Een maximumsnelheid van 25 km/u op het fietspad, betekent dat speedpedelecs op fietspaden geen voordeel meer hebben ten opzichte van een normale elektrische fiets (maar wel een nadeel ten opzichte van wielrenners).
- Gebruikers die harder dan 25 km/u willen rijden, kunnen weliswaar uitwijken naar de rijbaan, maar het verschil tussen 25 km/u en 45 km/u is erg groot. Iemand die 30 of 35 km/u wil rijden, doet dat naar verwachting liever niet op de rijbaan. De kans bestaat dan ook dat speedpedelec gebruikers alsnog met een hogere snelheid dan 25 km/u op het fietspad gaan rijden.

Aansluiting standpunten: +

(iets) positiever dan variant 0

- Sluit aan bij de wens voor keuzevrijheid.
- Speedpedelec kan nu ook gebruik maken van de snelfietsroutes.
- Maximumsnelheid op het fietspad van 25 km/u op het fietspad betekent echter dat speedpedelecs op fietspaden geen voordeel meer hebben ten opzichte van een normale elektrische fiets.

6.8 VARIANT 4B: SPEEDPEDELEC OP FIETSPAD TOEGESTAAN, MITS NIET HARDER DAN 30 KM/U

Deze variant is hetzelfde als variant 4A, maar dan met een maximumsnelheid op het fietspad van 30 km/u:

- Er is geen verplichte plaats op de weg voor speedpedelecs
- Gebruikers kunnen, zoals nu, gebruik maken van de rijbaan; ze mogen echter ook gebruik maken van het fietspad als ze zich houden aan een vastgestelde maximumsnelheid van 30 km/u
- Speedpedelec gebruikers hebben maximale keuzevrijheid; zij kunnen (hard) rijden op de rijbaan, of kiezen voor het fietspad.

	V4B
 Organisatorisch	0
 Juridisch	-
 Handhaving	0
 Verkeersveiligheid gebruiker	+
 Verkeersveiligheid anderen	-
 Wensen en naleving	+
 Aansluiting standpunten	+

Organisatorische impact: 0

Geen organisatorische impact

- Landelijke regel, dus lokaal hoeft niets geregeld te worden

Juridische impact: –

Grotere juridische impact dan variant 0:

- De speedpedelec moet als aparte categorie worden geregeld;
- Onder artikel 6 van het RVV dient vervolgens de keuzemogelijkheid op de weg te worden aangegeven;
- In artikel 20 en 21 van het RVV dient een maximale snelheid te worden opgenomen voor de rijbaan, het fiets/bromfietspad en het fietspad.

Handhaafbaarheid: 0

Gelijk aan variant 0

- In theorie is het moeilijker handhaafbaar, omdat het controleren van de snelheid op het fietspad lastig is.

- In de praktijk is handhaving alleen aan de orde als daar een specifieke aanleiding voor is, dus als iemand zich onveilig gedraagt. Dat is niet anders dan in de huidige praktijk.

Verkeersveiligheid gebruiker speedpedelec: +

Positiever dan variant 0

- Speedpedelec gebruikers rijden waarschijnlijk alleen op de rijbaan op locaties waar en momenten waarop dat naar hun idee veilig kan.
- Voor de speedpedelec gebruiker is het hierdoor veiliger.

Verkeersveiligheid overige verkeersdeelnemers: –

(lets) negatiever dan variant 0

- Het exacte effect is moeilijk in te schatten, maar waarschijnlijk heeft het een (licht) negatieve impact op de verkeersveiligheid van andere gebruikers van het fietspad:
 - In theorie leidt het tot meer speedpedelecs op het fietspad en dus tot meer onveiligheid (maar in praktijk rijden ze nu ook al vaak op het fietspad).
 - De maximumsnelheid van 30 km/u zorgt voor meer snelheidsverschillen op het fietspad.

Wensen en naleving: +

Positiever dan variant 0

- Deze variant zorgt ervoor dat gebruikers niet meer tegen de regels in hoeven te gaan om gebruik te maken van het fietspad. Ze kunnen echter ook nog steeds gebruik maken van de rijbaan.
- Gebruikers die harder dan 30 km/u willen rijden, kunnen uitwijken naar de rijbaan.

Aansluiting standpunten: +

Positiever dan variant 0

- Sluit aan bij de wens voor keuzevrijheid.
- Speedpedelec kan nu ook gebruik maken van de snelfietsroutes.

6.9 TOEPASSING GEOFENCE IN DE GENOEMDE VARIANTEN

In een pilotproject rond Schiphol is door GoinGDutch getest of de snelheid van speedpedelecs op specifieke locaties kan worden beperkt door de trapondersteuning (gedeeltelijk) weg te laten vallen. Door middel van een systeem met geofence kan, op bepaalde trajecten of locaties, worden ingegrepen op het motormanagement van de speedpedelec, waardoor de snelheid kan worden beperkt en de verkeersveiligheid kan worden verbeterd. Het systeem kan worden ingezet als onderdeel van één van de andere varianten om ervoor te zorgen dat speedpedelec gebruikers, als ze op het fietspad rijden, niet te hard rijden. De gebruiker zou dan bijvoorbeeld volledige keuzevrijheid kunnen hebben tussen fietspad en rijbaan, maar alleen op de rijbaan met vol vermogen kunnen doorrijden.

De meningen van de geïnterviewde wegbeheerders over geofence lopen erg uiteen. De ene wegbeheerder vindt het een goede oplossing, omdat het voor meer veiligheid kan zorgen op het fietspad, maatwerk mogelijk is en handhaving (bijna) niet nodig zal zijn. Ook heeft de gebruiker hierdoor keuzevrijheid tussen het fietspad en de rijbaan. Een andere wegbeheerder is

er echter principieel op tegen om geofence voor de speedpedelec in te voeren, zolang er geen ISA voor auto's is. Daarbij komt dat nog onvoldoende duidelijk is hoe nauwkeurig het systeem is (kan het systeem, ook onder een dicht bladerdak of tussen hoge gebouwen, overal onderscheid maken tussen rijbaan en fietspad?) en hoe hufferproof (is het systeem gemakkelijk te manipuleren of de GPS uit te schakelen?).

Conclusie

Het begrenzen van de snelheid van de speedpedelec op specifieke locaties door middel van geofence zou op termijn een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Het ligt echter niet voor de hand dat dit wel op speedpedelecs wordt toegepast en niet op andere gemotoriseerde voertuigen. Bovendien gaat het in de uitgevoerde pilot met dit systeem enkel om het beperken van de trapondersteuning en niet om het beperken van de snelheid. Daarbij komt dat wegbeheerders vinden dat nog onvoldoende is aangetoond dat het systeem onder alle omstandigheden goed werkt.

7 CONCLUSIE

Een groot deel van de wegbeheerders in Nederland ziet de speedpedelec als een mobiliteitsoplossing. De speedpedelec kan volgens hen een bijdrage leveren aan het behalen van doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en milieu. Veel van deze wegbeheerders vinden het daarom belangrijk om rekening te houden met de wensen van speedpedelec gebruikers. Hoewel de speedpedelec sinds 1 juli 2017 geen gebruik meer mag maken van het fietspad, doen veel gebruikers dat toch. Veel gebruikers voelen zich kwetsbaar tussen de snellere en zwaardere voertuigen op de rijbaan, vooral omdat ze vaak niet de maximumsnelheid van 45 km/u halen, en dus niet meekunnen met de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. De accu's van nieuwe modellen worden steeds krachtiger; dit maakt het in de toekomst waarschijnlijk steeds makkelijker om een hoge snelheid te behalen. Maar ook dan geldt voor veel rijders van een speedpedelec dat zij zich vaak beter thuis voelen op het fietspad dan op de rijbaan.

Omdat wegbeheerders de potentie zien van de speedpedelec als mobiliteitsoplossing, en het voornamelijk gaat om een relatief beperkt aantal gebruikers, bieden verschillende wegbeheerders met speciale regels de mogelijkheid aan rijders van een speedpedelec om toch gebruik te maken van het fietspad (al dan niet onder bepaalde voorwaarden). Diverse andere wegbeheerders overwegen om dit ook te doen.

Om te voorkomen dat wegbeheerders allemaal zelf het wiel gaan uitvinden en er een wildgroei aan regelingen ontstaat, pleit Tour de Force voor structurele, landelijke afspraken en regelgeving over de speedpedelec en hun plaats op de weg. Om voeding te geven aan het gesprek tussen wegbeheerders en het Rijk over de meest wenselijke lijn ten aanzien van de plaats op de weg voor speedpedelecs, zijn verschillende praktijkcases, regelingen en ideeën omtrent de plaats op de weg van de speedpedelec in beeld gebracht. Varianten die voor de Nederlandse situatie toepasbaar worden geacht, zijn in onderstaande afbeelding weergegeven. In deze weergave zijn hun scores op verschillende aspecten terug te zien. Deze zijn afgezet tegen huidige regelgeving, waarbij de speedpedelec geen gebruik mag maken van het fietspad.

	Onderbord V2	Ontheffing gemeente V3A	Ontheffing provinciaal V3B	Vrije keuze 25 km/u V4A	Vrije keuze 30 km/u V4B	
 Organisatorisch	-	-	-	0	0	
 Juridisch	0	0	0	-	-	
 Handhaving	0	0	0	0	0	
 Verkeersveiligheid gebruiker	0	+	+	+	+	
 Verkeersveiligheid anderen	-	0	0	0	-	
 Wensen en naleving	+	+	+	0	+	
 Aansluiting standpunten	+	+	+	+	+	

Legenda

-  Plaatselijk
-  Lokaal
-  Regionaal
-  Landelijk

Hieronder volgt een korte toelichting op de wenselijkheid en (praktische) haalbaarheid van een aanpassing in de landelijke wetgeving, de gemeentelijke of provinciale ontheffing en het gebruik van onderborden.

Een landelijke regeling heeft de voorkeur

Het wettelijk toestaan van speedpedelecs op het fietspad en het vastleggen van een maximumsnelheid voor speedpedelecs op het fietspad sluit het beste aan bij de wensen van wegbeheerders, belangengroepen en speedpedelec gebruikers. Om dit mogelijk te maken dient in de wetgeving de speedpedelec als aparte categorie te worden geregeld. Onder artikel 6 van het RVV dient vervolgens de keuzemogelijkheid op de weg te worden aangegeven. In artikel 20 en 21 van het RVV dient voor de speedpedelec een maximumsnelheid te worden opgenomen voor de rijbaan, het fiets/bromfietspad en het fietspad. Gebruikers kunnen dan kiezen voor de rijbaan (bijvoorbeeld als ze hard willen rijden), of voor het fietspad (maar dan met gepaste snelheid). Meest voor de hand liggende maximumsnelheid is 25 km/u (hetzelfde als een snorfiets of een gewone elektrische fiets) óf 30 km/u (dat is de maximumsnelheid voor speedpedelecs op een fiets/bromfietspad binnen de bebouwde kom). Om de speedpedelec aantrekkelijk te laten zijn ten opzichte van een normale elektrische fiets, en omdat andere gebruikers van het fietspad (zoals wielrenners) vaak ook hogere snelheden halen, lijkt 30 km/u op voorhand het meest passend.

Momenteel werkt het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat ook aan een Nationaal toelatingskader voor lichte elektrische voertuigen (LEVs). De outline⁵ van dit nieuwe kader is in december 2020 verstuurd naar de Tweede Kamer. In de outline zijn voorlopige keuzes gemaakt ten aanzien van de plaats op de weg in relatie tot de breedte en maximumconstructiesnelheid van deze LEVs. In het vervolg op deze discussie worden concrete scenario's uitgewerkt om inzicht te krijgen in de effecten, kansen, bedreigingen en onzekerheden ten aanzien van LEVs in de praktijk. Bij het opstellen van dit rapport is nog niet duidelijk wat dit betekent voor de speedpedelec, zowel voor de positie op de weg als de (eventuele) maximumsnelheid.

Bovendien heeft de Tweede Kamer eind 2020 een motie aangenomen, waarin zij de regering verzoekt "in overleg met gemeenten en de SWOV een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe gehanteerd wordt met de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan, en gezamenlijk hiervoor een plan op te stellen". De minister heeft de Kamer beloofd om in de zomer van 2021 met een afwegkader te komen, waarin ook aandacht is voor de uitvoering ervan, voor bijvoorbeeld wegbeheerders en de verkeershandhaving. Het afwegingskader kan wegbeheerders ondersteunen bij hun afwegingen voor het veilig inrichten en beheren van wegen binnen de bebouwde kom. Los van deze ontwikkeling werken verschillende gemeenten al aan plannen om de maximumsnelheid in (een groot deel van) de bebouwde kom terug te brengen naar 30 km/u. Dat zou betekenen dat de snelheidsverschillen op te rijbaan tussen speedpedelecs en het gemotoriseerd verkeer drastisch worden beperkt. De beleefde onveiligheid binnen de bebouwde kom op de rijbaan komt daarmee grotendeels te vervallen. Evenals de wens om daarom gebruik te mogen maken van het fietspad.

⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2020/12/14/verzamelbrief-verkeersveiligheid-december-2020>

Tot slot gaan er in de vakwereld ook stemmen op om voor alle gebruikers van het fietspad een maximumsnelheid in te voeren. Daarbij worden diverse maximumsnelheden genoemd. ANWB heeft al eens een maximumsnelheid van 20 km/u genoemd als passende snelheid op een fietspad binnen de bebouwde kom⁶.

Gezien het bovenstaande, ligt het niet voor de hand dat op korte termijn wijzigingen in de wetgeving worden doorgevoerd. Dat betekent dat naar andere opties moet worden gekeken om op de kortere termijn (wellicht tijdelijk) invulling te geven aan de breed gedragen wens om speedpedelecs toe te staan op het fietspad.

Persoonlijke ontheffingen bieden de gewenste keuzevrijheid

Het uitgeven van een persoonlijke ontheffing, waarmee gebruikers (onder voorwaarden) gebruik mogen maken van alle fietspaden van een wegbeheerder, is een oplossing die goed aansluit bij de wensen van de gebruikers. Bovendien lijkt de verkeersveiligheid erbij gebaat. Grootste nadeel is dat een wegbeheerder alleen een ontheffing kan uitgeven voor haar eigen fietspaden en dat wegbeheerders (in theorie) ook eigen voorwaarden zouden kunnen stellen. Voor speedpedelec gebruikers (die vaak langere trajecten, door meerdere gemeenten afleggen) betekent het dat ze bij meerdere wegbeheerders een ontheffing moeten aanvragen om gebruik te kunnen maken van de fietspaden op hun route.

Het uitgeven van een ontheffing op provinciaal niveau ondervangt voor een groot deel de hierboven geschetste beperkingen van een gemeentelijke ontheffing. Bovendien past een provinciale ontheffing bij de aard van de speedpedelec, die veelal wordt gebruikt voor het maken van regionale verplaatsingen. Voor gemeenten is het ook makkelijker om aan te haken bij een provinciaal initiatief, dan het zelf opzetten van een regeling.

Wel zitten er wat praktische en juridische kanttekeningen aan: Voor een provinciale ontheffing is mandaat van deelnemende gemeenten een voorwaarde. Uit praktische overwegingen, maar ook uit oogpunt van begrijpelijkheid voor gebruikers, is het daarom wenselijk dat alle wegbeheerders in een provincie meedoen. Als één of enkele gemeenten binnen een provincie niet wil dat namens hen ontheffingen worden verstrekt is dat juridisch gezien geen probleem. De betreffende gemeente(n) worden dan niet in de ontheffing opgenomen. Als een gemeente later alsnog wil aanhaken, of juist haar mandaat intrekt, betekent dit wel dat alle ontheffinghouders een nieuwe ontheffing moeten ontvangen.

Voor de uitvoerbaarheid is het van belang dat de mandaten binnen een provincie identiek zijn. Het is wenselijk om een landelijke blauwdruk te ontwikkelen voor zowel de ontheffingsregeling als voor de mandaten, inclusief de daarbij horende instructies.

Plaatselijke uitzondering kan met onderbord

Het toepassen van onderborden om speedpedelecs op specifieke locaties toe te staan op het fietspad, heeft als voordeel dat heel lokaal uitzonderingen op de regel kunnen worden gemaakt. Deze variant is echter niet geschikt om de door gebruikers gewenste keuzevrijheid overal te organiseren. Het op grote schaal plaatsen van onderborden is bovendien relatief duur. Daar komt bij dat, tenzij dit ook op het onderbord wordt aangegeven, de maximumsnelheid van speedpedelecs op het fietspad niet aan een maximum is gebonden.

⁶ <https://www.anwb.nl/nieuws/fiets/2020/juni/aanpak-fietspaden-voorkomen-meer-verkeersdoden>

Resumé

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

BIJLAGE

BIJLAGE 1 LITERATUURLIJST

Bekendtgørelse om forsøgsordning for speedpedelecs. (2018, 25 juni). Restinformation.
<https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2018/878>

Bussgeldkatalog.org. (2020, 17 november). Was ist ein Pedelec-Fahrrad? Definition, Zulassung, Versicherung & mehr. <https://www.bussgeldkatalog.org/pedelec/>

Egedal, M. (2018, 24 mei). Vi sammenligner: Her er elcykel-loven i seks europæiske lande. Ingeniøren. <https://ing.dk/artikel/vi-sammenligner-her-elcykel-loven-seks-europaeiske-lande-212344>

Egedal, M. (2018, 29 juni). Unge på lyn-elcykler skal have knallertkørekort. Ingeniøren. <https://ing.dk/artikel/unge-paa-lyn-elcykler-skal-have-knallertkoerekort-213176>

Her er cykelstiens mange, nye køretøjer (2019). Cyklister, 2019/1(84).
https://www.cyklistforbundet.dk/media/1icdj0el/cyk_20190114-pdf.pdf

Kolberg, R. (2020, 2 maart). Gesetzliche Vorschriften für E-Bikes und Pedelecs. <https://www.e-bikeinfo.de/recht/gesetzliche-vorschriften-e-bikes-pedelecs>

Manthey, N. (2018, 11 juli). Denmark grants speedpedelecs access to bike lanes. electrive.com.
<https://www.electrive.com/2018/07/10/denmark-grants-speed-pedelecs-access-to-bike-lanes/>
Verkeersregels in Denemarken (2020, 30 december). ANWB.
<https://www.anwb.nl/vakantie/denemarken/informatie/verkeersregels>

Verkeersregels in Duitsland (2020, 23 juni). ANWB.
<https://www.anwb.nl/vakantie/duitsland/informatie/verkeersregels>

BIJLAGE 2 LIJST GEÏNTERVIEWDEN

Wegbeheerders:

1. Johan Overvest – Gemeente Wageningen
2. Bart Christiaens – Gemeente Rotterdam
3. Arnold Bongers – Gemeente 's-Hertogenbosch
4. Benjamin Groenewolt – Gemeente Enschede
5. Hans Maassen – Gemeente Almere
6. Peter Bezema – Gemeente Helmond
7. Mathijs Ransijn – Provincie Noord-Brabant
8. Haro van Dijk – Provincie Groningen
9. Saskia Zwiers – Provincie Groningen
10. Anita Stienstra – Provincie Gelderland
11. Wietse Bruggink – Provincie Gelderland

Overig:

1. Sander Buningh – BAM
2. Jan Willem Ooms – Politieacademie