

Enquêteonderzoek Speed Pedelecs Rotterdam 2020

Factsheet Totaal (metingen mei/juni en december)



datum Maart 2021
kenmerk 75761
opsteller 10.2.e
@soab.nl)

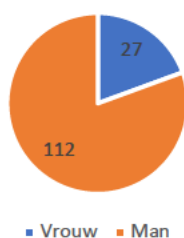
1. Respons

Aantal verzonden enquêtes: 169

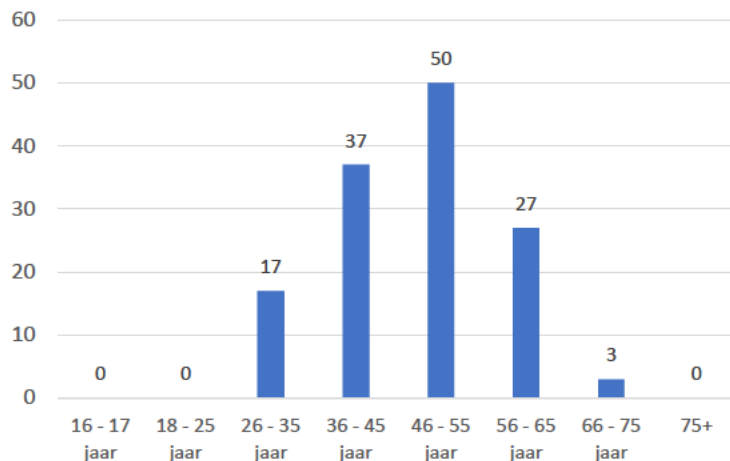
Aantal ingevulde enquêtes: 139

Responspercentage: 82%

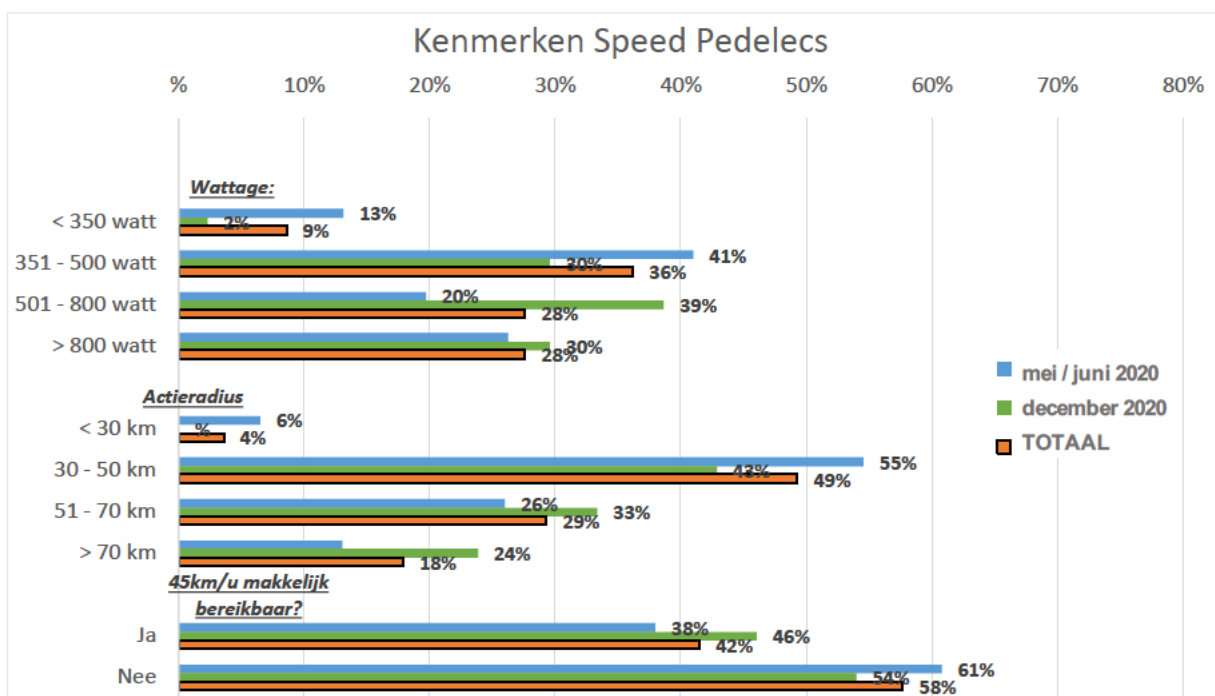
Deelnemers aan de enquête zijn:



Leeftijd respondenten



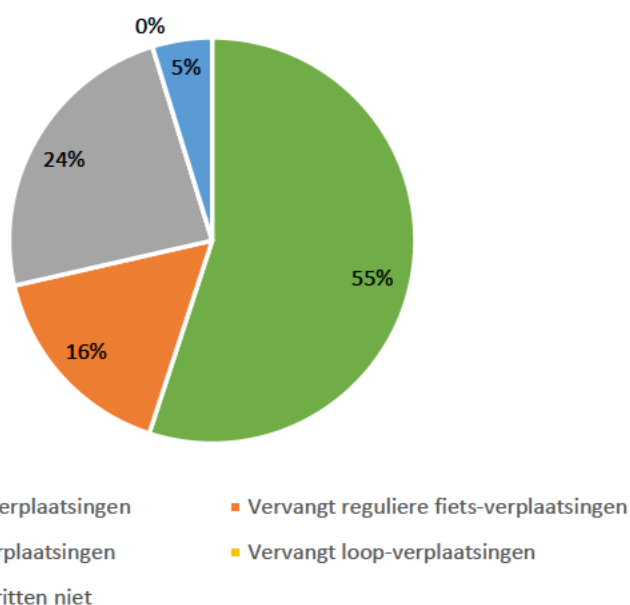
2. Kenmerken Speed Pedelecs



Er heeft in 2020 op twee momenten een onderzoek plaats gevonden: In mei/juni en in december. Er lijkt een trend waarneembaar waarbij de accu's van de speed pedelecs een steeds groter vermogen krijgen. Dit uit zich in een hoger wattage, grotere actieradius en het steeds gemakkelijker bereiken van de maximum snelheid van 45 km/uur.

3. Vervanging voor welk ander vervoermiddel?

Met welk vervoermiddel maakte u vroeger de ritten die u nu met uw speed-pedelec maakt?
(aantal keer genoemd)



In ruim de helft van de gevallen vormt de speed pedelec een vervanging voor autoritten en in bijna een kwart voor een OV-rit. Dit geldt zowel voor:

- Respondenten die 0-3 dagen of 4 dagen of meer de speed pedelec gebruiken;
- Respondenten die ≤ 45 jaar of > 45 jaar zijn;
- Vrouwen en mannen;
- Beide onderzoeksmomenten (mei/juni en december)

4. Gebruik speed pedelec

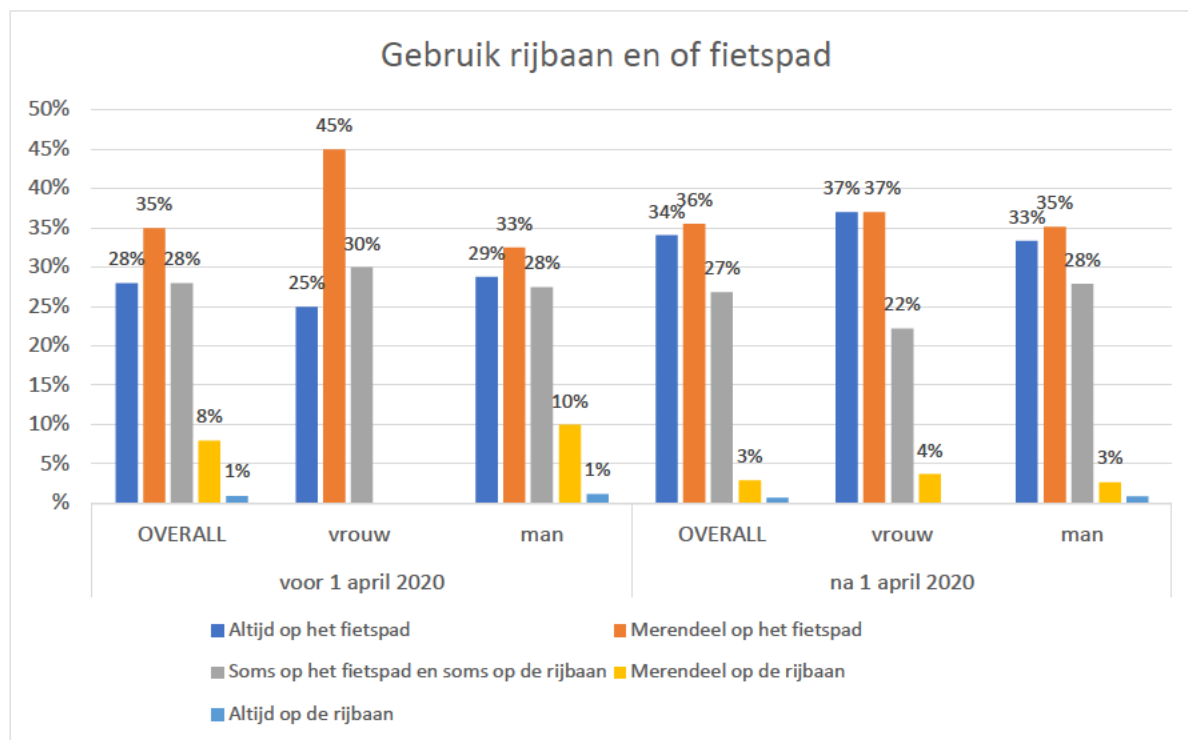
Wie rijden op een speed pedelec?

		Leeftijd				Vrouw of man					
		≤ 45 jaar		46 jaar en		Totaal		Vrouw		Man	
Speed Pedelec: gebruik aantal dagen/week (voor corona)	0 - 3 dagen	21	53,8%	34	55,7%	55	55,0%	17	85,0%	38	47,5%
	4 dagen of meer	18	46,2%	27	44,3%	45	45,0%	3	15,0%	42	52,5%
	Totaal	39	100%	61	100%	100	100%	20	100%	80	100%

Naar leeftijd is er geen echt onderscheid in het gebruik per week te constateren.

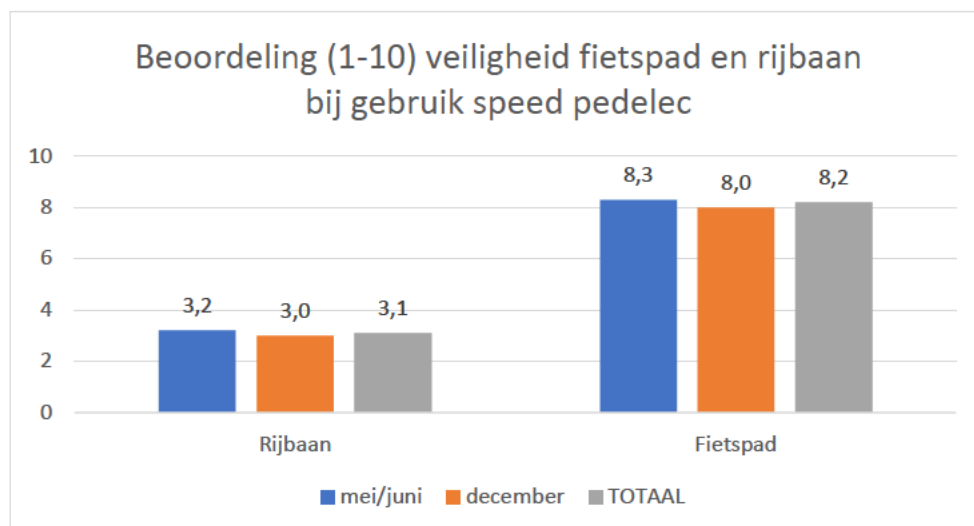
Daarentegen maakten mannen vaker per week gebruik van hun speed pedelec dan vrouwen.

De rijbaan of het fietspad?



Het merendeel van de respondenten gebruikt voor het grootste deel het fietspad wanneer men op zijn/haar speed pedelec rijdt:

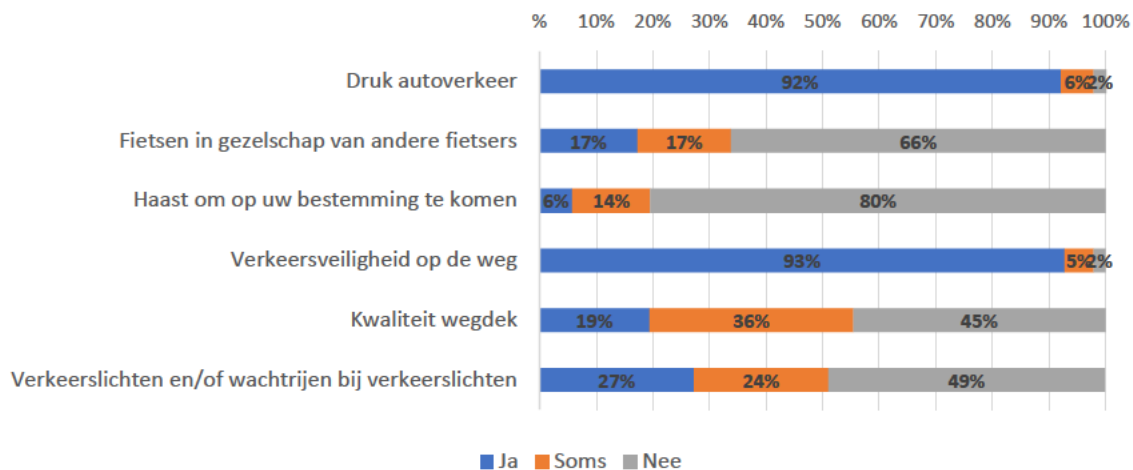
- Zowel voor als na de corona-periode
- Zowel vrouwen als mannen
- In beide meetmomenten



De respondenten voelen zich gemiddeld genomen niet veilig op de rijbaan. Hierbij bestaat er geen relevant onderscheid tussen gebruiksfrequentie per week, leeftijd of dat men vrouw of man is.

De cijfers voor beide meetmomenten liggen binnen dezelfde range.

Welke omstandigheden zorgen ervoor dat u liever op het fietspad dan op de rijbaan rijdt?

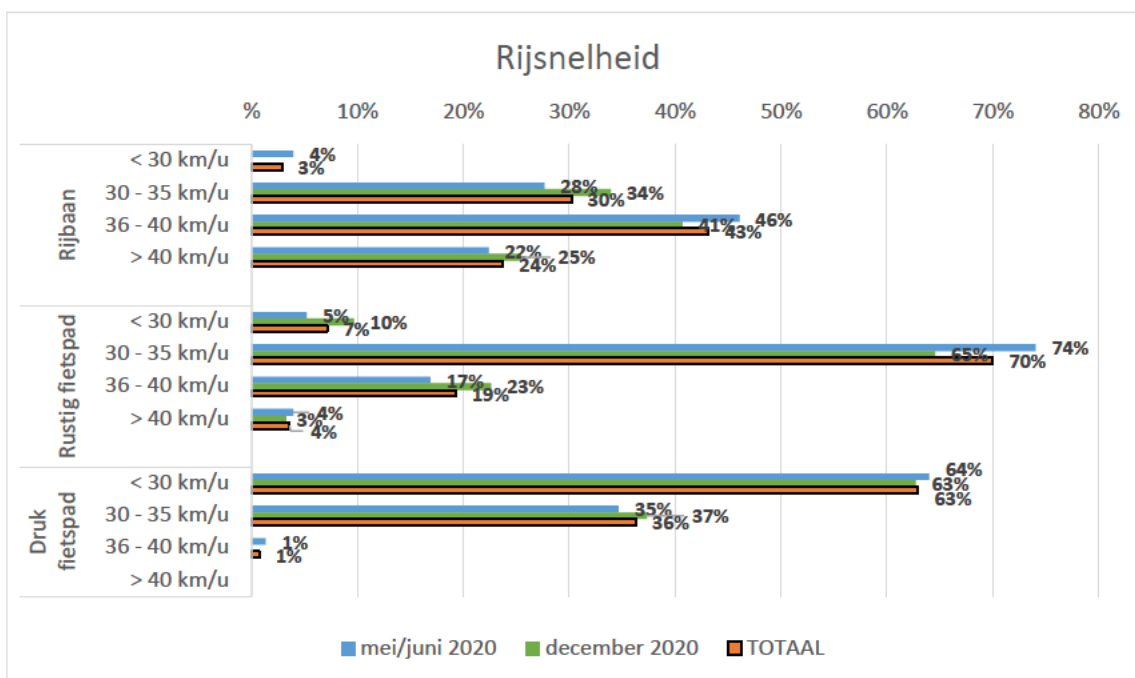


Druk autoverkeer en verkeersveiligheid op de weg zijn in belangrijke mate van invloed voor de voorkeur voor het fietspad in plaats van de rijbaan.

Kwaliteit van het wegdek zorgt bij ruim de helft van de respondenten dat zij liever op het fietspad rijden dan op de rijbaan. Er bestaat hierbij niet echt geen onderscheid gebruiksfrequentie per week, leeftijd of dat men vrouw of man is.

Verkeerslichten en/of wachtrijen bij verkeerslichten als omstandigheid om liever op het fietspad dan op de rijbaan te rijden, geldt voor bijna de helft van de respondenten.

Snelheid



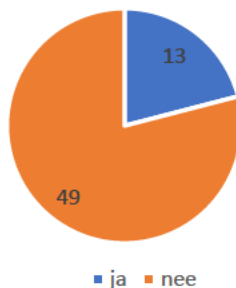
Hoe meer ruimte en minder drukte, hoe hoger de snelheid die men hanteert: Op de rijbaan worden de hoogste snelheden gehaald. Bovendien rijden mannen hier gemiddeld met een hogere snelheid dan vrouwen. Hetzelfde geldt voor een rustig fietspad.

Op een druk fietspad zijn de snelheden vergelijkbaar en gemiddeld het laagst.

Bovenstaande constatering geldt voor beide meetmomenten (mei/juni en december). In december is met wat sneller gaan rijden op een rustig fietspad. Of hier sprake was van bijvoorbeeld een seizoensinvloed of invloed corona is niet bekend.

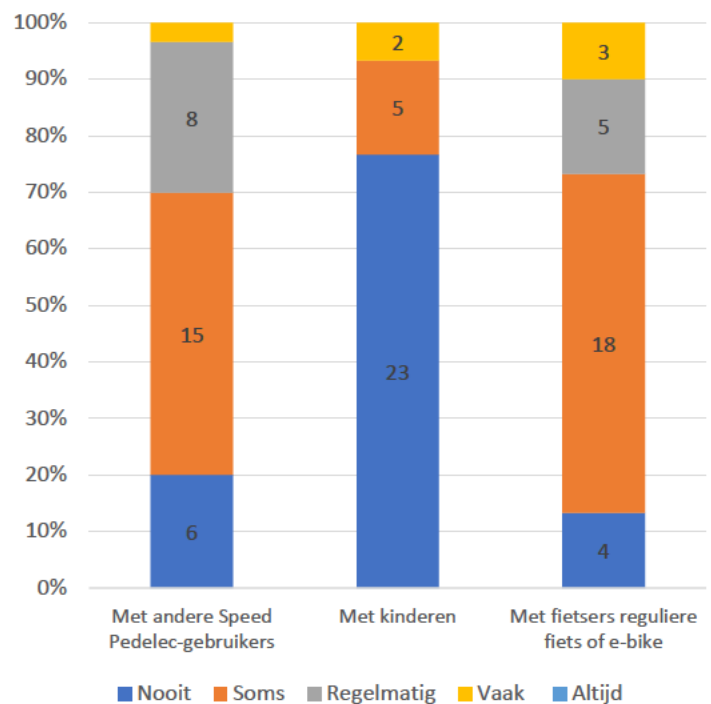
Rijden met anderen?

Wel eens samen fietsen met anderen?

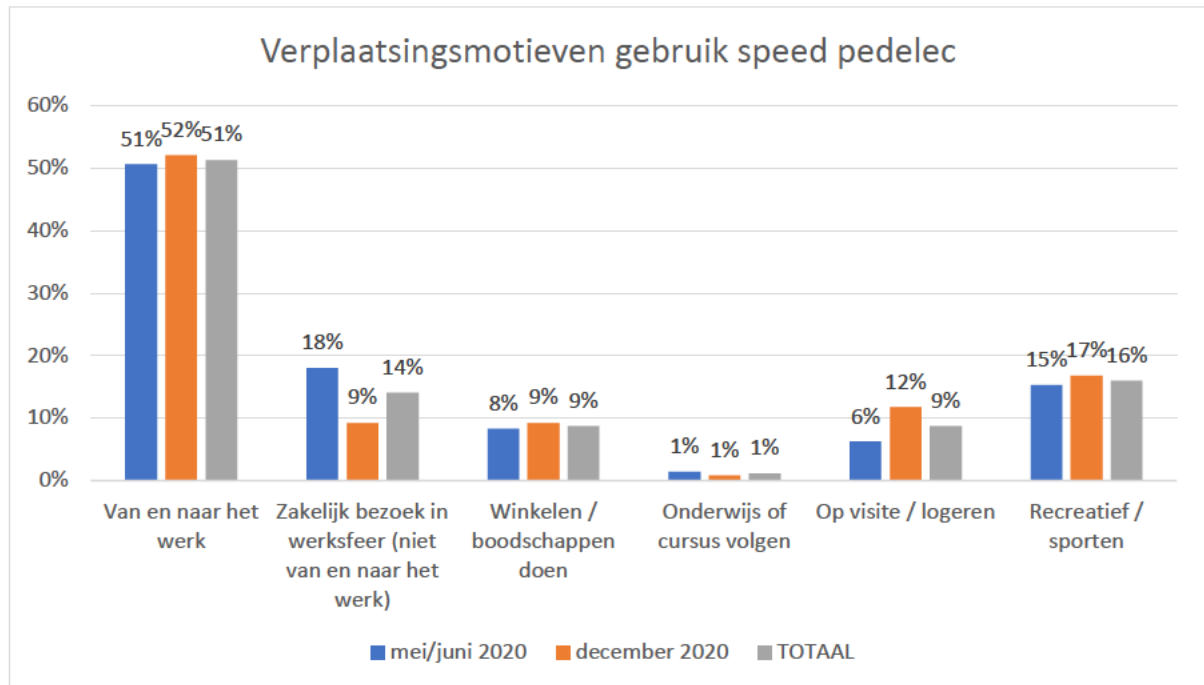


Over het algemeen fiets men solo op zijn/haar speed pedelec. Iets meer dan 20% rijdt wel eens samen met anderen: Soms met andere speed pedelec-rijders, soms met reguliere fietsers/e-bikes, vrijwel nooit samen met kinderen. Dit is een consistent beeld gedurende beide onderzoeksmomenten in 2020.

Samen fietsen met:



Voor welke verplaatsingen?



De respondenten gebruiken hun speed pedelec over het algemeen voor zakelijke verplaatsingen: *woon-werk* verkeer en *werk-werk* verkeer (dit laatste is wel gedaald ten opzichte van de in mei/juni). Daarnaast gaat het soms om een *recreatieve of sportieve rit* en af en toe om te *winkelen/boodschappen* doen of om op *visite* te gaan. Het aandeel voor niet-werkgerelateerde motieven is in de december-meting enigszins toegenomen.

- Respondenten die *0-3 dagen* of *4 dagen of meer* de speed pedelec gebruiken;
- Respondenten die *<= 45 jaar* of *> 45 jaar* zijn;
- *Vrouwen* en *mannen*.

5. Eerste lijnen die naar voren komen

Uit de metingen in 2020 kunnen de conclusies in 10 punten worden samengevat:

1. De respons op de enquête is goed (kwalitatief en kwantitatief). Dit geldt zowel voor de meting in mei/juni als de meting in december. De speed pedelec rijders zijn over het algemeen bijzonder geëngageerd ten aanzien van hun speed pedelec gebruik en willen meedenken hoe speed pedelec gebruik geoptimaliseerd kan worden.
De groep mannen ouder dan 40 jaar domineert in omvang de respons.
2. Er lijkt een trend waarneembaar waarbij de accus's van de speed pedelecs een steeds groter vermogen krijgen. Dit uit zich in een hoger wattage, grotere actieradius en het steeds gemakkelijker bereiken van de maximumsnelheid van 45 km/uur. Wanneer dit inderdaad het geval is, kan dit ook consequenties hebben voor de passendheid van de infra en de positie van de speed pedelec hierbinnen. Het advies is om dit te blijven volgen.
3. De respondenten gebruiken hun speed pedelec in helft van de gevallen als vervanging van een autorit en in een kwart van de gevallen in plaats van een OV-rit. Het interessant om dit door te de tijd heen te volgen om zien of hier verandering in optreedt en voor welke gebruikersgroepen dit eventueel het geval is.
4. Mannen gebruiken hun speed pedelec vaker per week dan vrouwen. Leeftijd of afstand zijn hierop niet van invloed.
Vrouwen rijden vaker op het fietspad dan mannen. Mannen gebruiken vaker de rijbaan, maar dit is nog steeds een kleine groep.
5. Respondenten geven in deze meting aan dat voor en na coronatijd even veel gebruik is gemaakt van het fietspad. Dit kan erop wijzen dat de drukte op de weg ten tijde van het onderzoek als vergelijkbaar wordt ervaren met de periode voor de coronatijd.
6. De veiligheid op de rijbaan krijgt een ruime onvoldoende. De veiligheid op het fietspad scoort daarentegen gemiddeld goed. Dit geldt voor alle gebruikersgroepen. Het is belangrijk om dit te blijven monitoren.
7. De aanwezigheid van druk autoverkeer en verkeersveiligheid zijn dan ook belangrijke incentives voor de voorkeur voor het fietspad boven de rijbaan. Kwaliteit wegdek en aanwezigheid verkeerslichten/wachtrijen zijn dat in mindere mate.
8. Hoe meer ruimte hoe hoger de snelheid: Op de rijbaan worden de hoogste snelheden gehaald. Op fietspaden zijn de snelheden lager, zeker als ze druk zijn. Mannen hanteren een hogere snelheid dan vrouwen. Dit is een consistent beeld.
9. Over het algemeen fietst men solo (d.w.z. men fietst niet of nauwelijks samen met andere fietsers of speed pedelec berijders) op zijn/haar speed pedelec.
10. De verplaatsingen zijn bijna altijd werk gerelateerd: woon-werk en werk-werk. Het aandeel niet-werkgerelateerde motieven is enigszins toegenomen. Het is interessant voor de toekomst om te monitoren of motieven veranderen en of daarin onderscheid naar verschillende gebruikersgroepen is te maken. Mogelijk dat het ook consequenties heeft voor het moment op de dag dat de speed pedelec wordt gebruikt: binnen of buiten de spits.

NATIONAAL FIETSCONGRES



Speed-pedelec Rotterdam

10.2.e

Gemeente Rotterdam



Gemeente Rotterdam



Speed-pedelec Rotterdam

Ontheffing rijden op het fietspad

10.2.e

19 november 2020



Aanleiding

- **Sinds 1 januari 2017 wettelijk gezien een bromfiets en dus een geel bromfietskenteken & helmplicht**
- **Reacties gebruikers:**
 - Meldingen/klachten bij gemeente
 - Onveiligheidsgevoel rijbaan
 - Irritaties bij automobilisten
 - Mensen halen geel kentekenplaatje weg, gaan op het fietspad en riskeren boete & verwensingen van fietsers
- **Gelderland onderbord speed-pedelec toegestaan**
- **Schriftelijke vragen VVD**
- **Onofficiële werkgroep CROW, Ministerie, provincies Gelderland, Brabant en Utrecht, gemeente Rotterdam en gasten (o.a. gemeenten Almere en Utrecht)**



Gemeente Rotterdam

Fietskoers 2025

De fiets als hefboom in de
Rotterdamse mobiliteitstransitie



Schaalsprong fiets+ of “fietsachtigen”



2. Toekomstbeeld 2025



Rotterdam:

- Groei van de stad
- Bruisend, divers, duurzaam
- Groen, prettig verblijven
- Gezonde inwoners die veel bewegen
- Prettig vestigingsklimaat (economische groei) en emissievrije stadslogistiek

“Rotterdammers fietsen in 2025 vaker en verder”

- Norm: lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit
- Actieve, schone en veilige mobiliteit
- Grote diversiteit aan fietsers
- **Compleet fietsnetwerk met infra voor diversiteit aan “fiets-achtigen”**
- Iedereen kan fietsen
- Mobiliteitshubs en voldoende fietsparkeren

2^e etappe

Schaalsprong Fiets

Een breed gedragen scala aan typen fietsers

Uitvoeringsprogramma
Tour de Force
2020 / 2021



THEMA A

Fiets in de stad



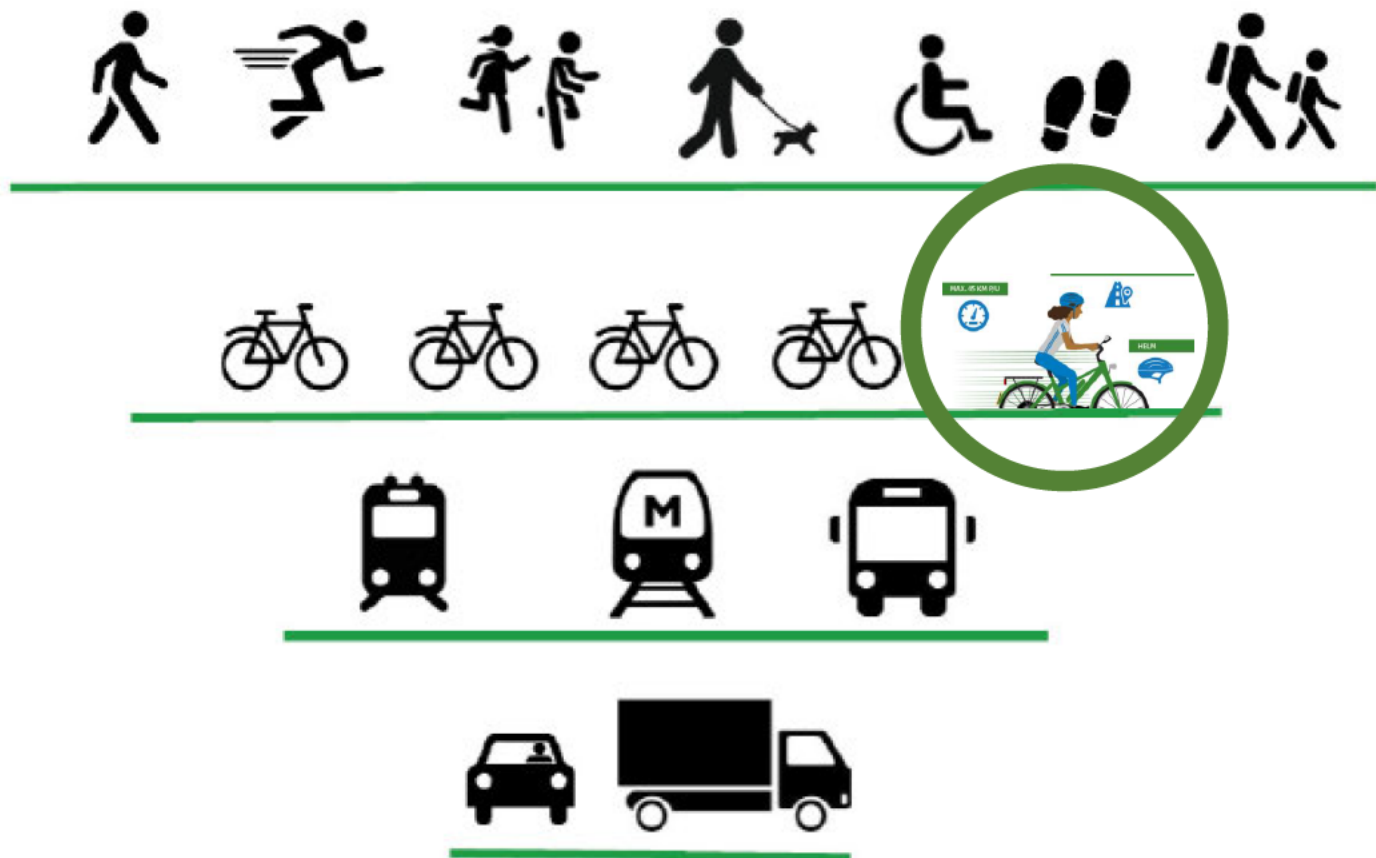
A 2.3

Plek voor de speed pedelec

Meer ruimte voor actieve, schone en ruimte efficiënte vervoersmiddelen

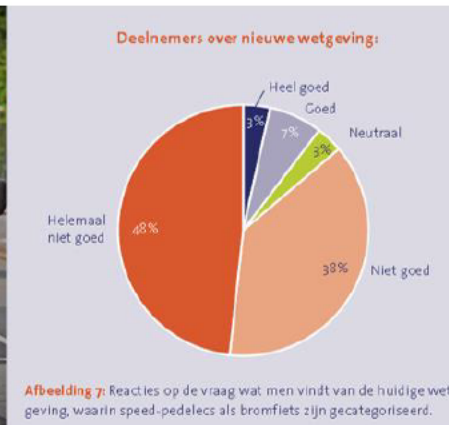
Richtinggevende principes die ruimte maken voor de fiets

- Iedere Rotterdammer heeft toegang tot lopen en fietsen.
- Een veilige openbare ruimte staat voorop in de mobiliteitsontwikkelingen.
- Efficiënt ruimtegebruik in de stad staat centraal met aandacht voor het combineren van functies, zoals mobiliteit en recreatie. Kiezen voor deelmobiliteit hoort bij deze ruimte-efficiëntie.
- Meer ruimte voor voetganger, fiets en OV verleidt de automobilist tot andere keuzes.
- Nieuwe inwoners en bezoekers worden vanaf het begin gefaciliteerd om voor lopen, fietsen en OV-gebruik te kiezen.
- De fiets sluit goed aan op het OV-netwerk en bij haltes van personenvervoer over water, door verbindingen van en naar stations te versterken.
- In alle (gebieds)ontwikkelingen en onderhoudsprojecten is zowel de fiets als de voetganger vanaf het begin van de planvorming een integraal onderdeel.
- De drukste autostromen beter combineren met de fiets door middel van veilige alternatieve fietsroutes, ongelijkvloerse kruisingen of grotere fietsopstelruimtes



Speed-pedelec

- **Tweewieler met elektrische trapondersteuning tot max. 45 km/uur**
- **EU heeft speed-pedelec als bromfietzers bestempeld** en vroeg lidstaten dat ook te doen
- **Sinds 1 januari 2017 wettelijk gezien een bromfiets en dus een geel bromfietskenteken & helmplicht.** Sinds 1 juli 2017 mogen nieuwe regels gehandhaafd worden.
- **De bestuurder moet minimaal een AM rijbewijs hebben**
(mensen met rijbewijs A of B hebben automatisch een AM rijbewijs)
- **Helmplicht** (goedgekeurde bromfietshelm ECE 22.05-norm of speed-pedelec-helm (NTA 8776:2016-norm))
- **Op veel locaties binnen de bebouwde kom op de rijbaan** (daar waar bromfietzers ook op de rijbaan moeten rijden), **max. snelheid is 45 km/uur**
- **Op bromfietspaden zijn speed pedelecs toegestaan, max. snelheid is 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 40 km/uur buiten de bebouwde kom**



Vraag

Heeft u zelf wel eens op een speed-pedelec gereden?



Skip

14



0

Answers

▲ Nee

◆ Ja, alleen testritje(s) gemaakt

● Ja, speed-pedelec geleased

■ Ja, speed-pedelec in privé bezit

Nulmeting R'dam en onderzoek TdF

- Aanvragers ontheffing rijden fietspad gevraagd deel te nemen enquête onderzoek
- Zomer 2020 in 82 enquêtes verzonden
- 77 respondenten
- Nu meer dan 150 ontheffingen: 2^e mailing nulmeting gaat eind dit jaar uit
- Tour de Force enquête onder wegbeheerders (167 respondenten)



Vraag

Vindt u de speed-pedelec een mobiliteitsoplossing of een verkeerskundig probleem?



Skip

17

0

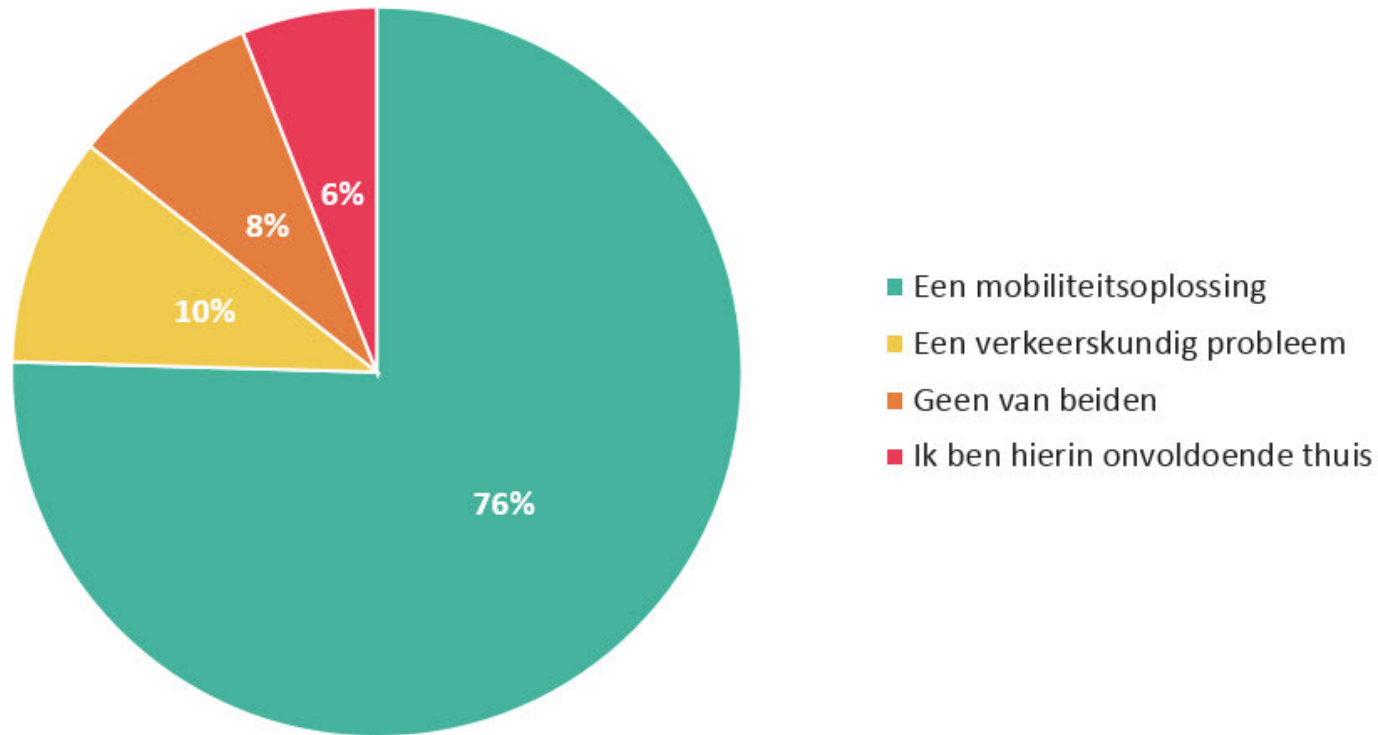
Answers

▲ Verkeerskundig probleem

◆ Mobiliteitsoplossing

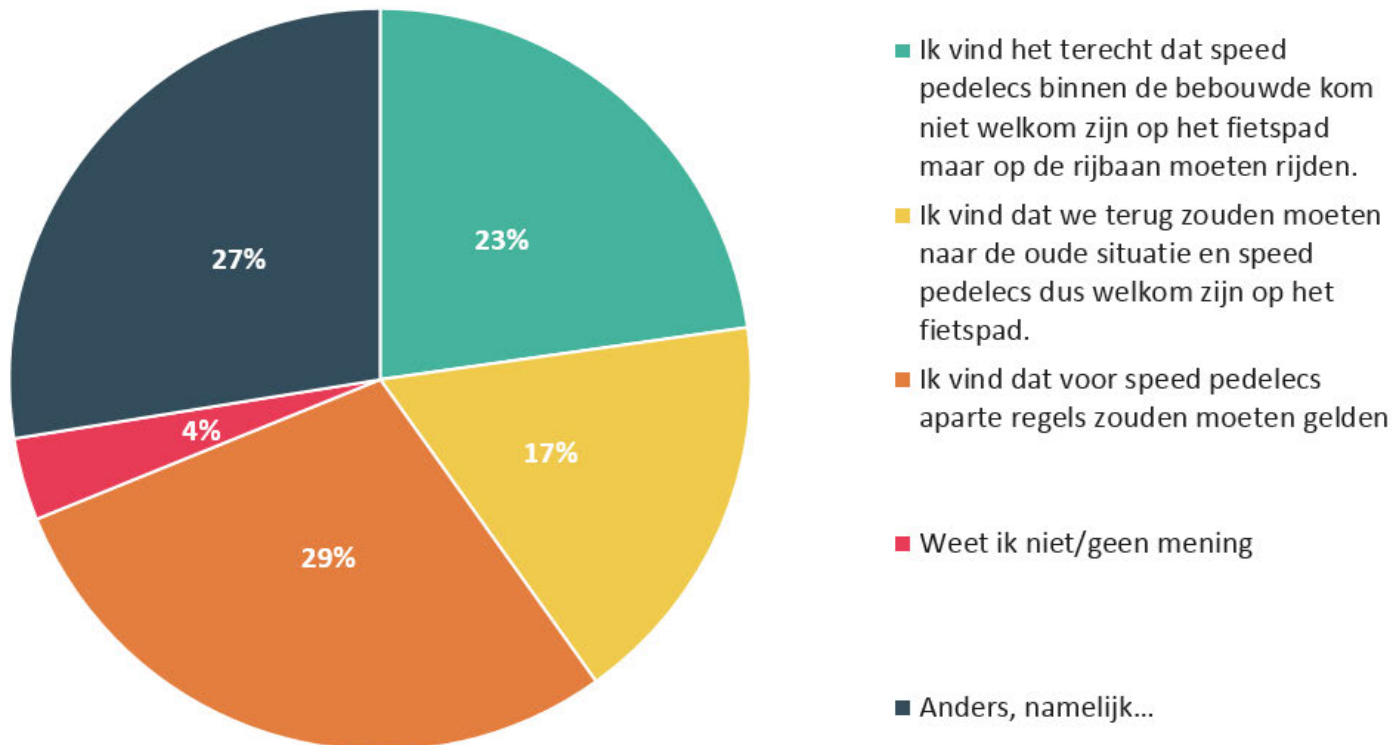
Verkeerskundig probleem of mobiliteitsoplossing?

- Interne brainstormsessie collega's gemeente Rotterdam (2017): Mobiliteitsoplossing
- Wordt door andere wegbeheerders meestal ook zo gezien



Mening over de plek op de weg van de speed-pedelec

- Over de plek op de weg is veel discussie
- Onderzoek DTV in opdracht van Tour de Force bevestigt dat



Vraag

Welke doelgroep berijdt het meest een speed-pedelec?



Skip

18



0

Answers

▲ Man: 40-60 jaar

◆ Vrouw: jonger dan 40 jaar

● Man: jonger dan 40 jaar

■ Vrouw: ouder dan 40 jaar

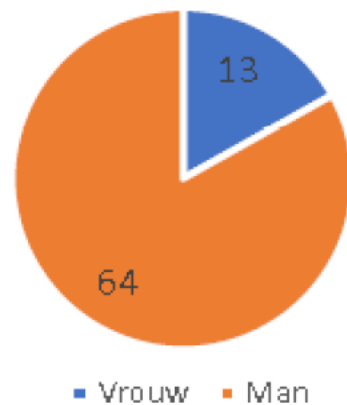
Wie rijdt er op een speed-pedelec?

Aantal verzonden enquêtes: 82

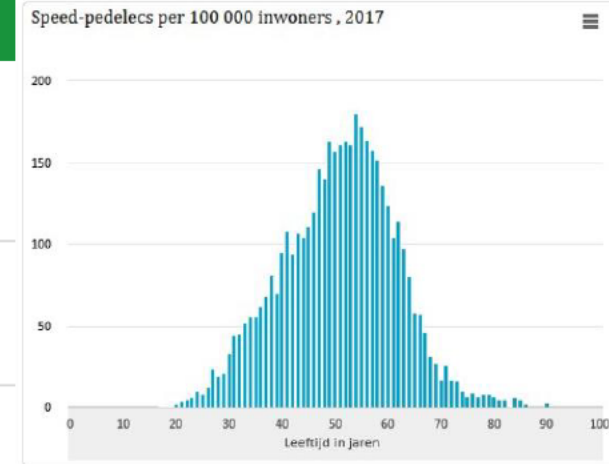
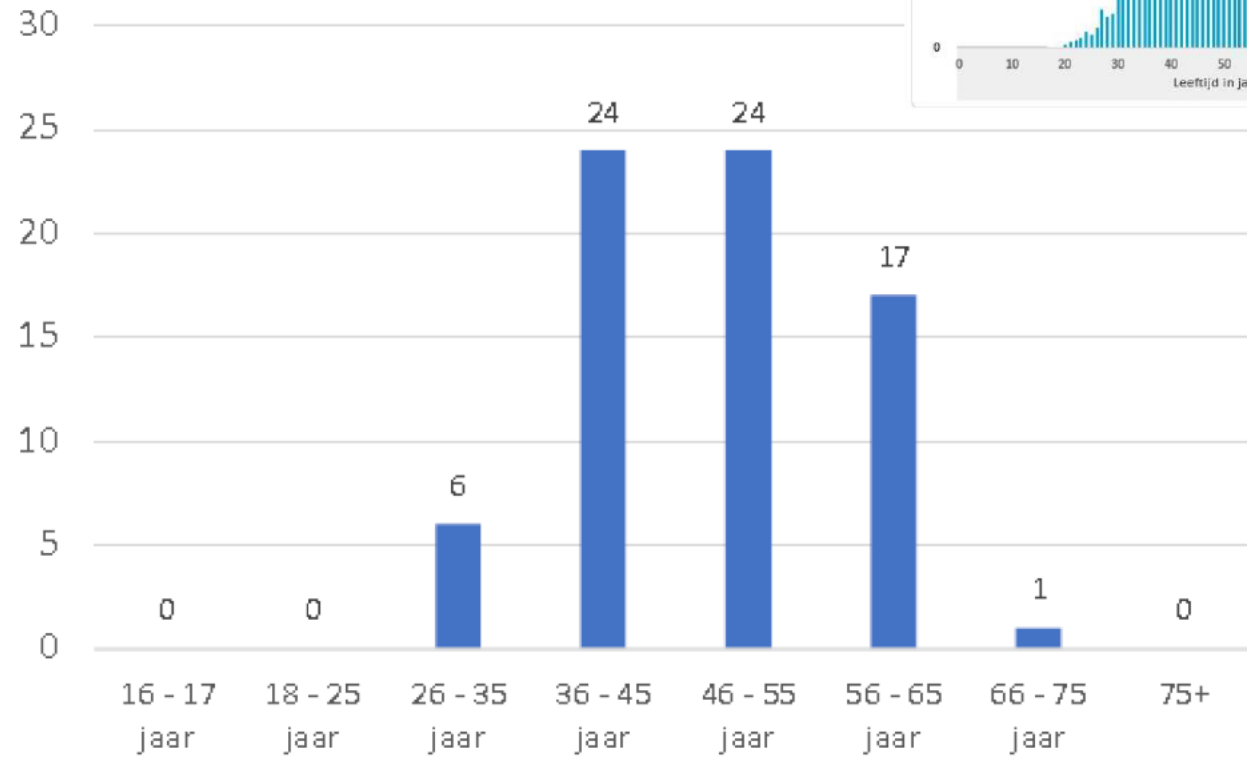
Aantal ingevulde enquêtes: 77

Responspercentage: 96,6%

Deelnemers aan de enquête zijn:



Leeftijd respondenten



Verplaatsingsmotieven

Verplaatsingsmotieven gebruik speed pedelec



Vraag

Voelt de berijder van een speed-pedelec zich in de stad veilig op de rijbaan?



18



Skip

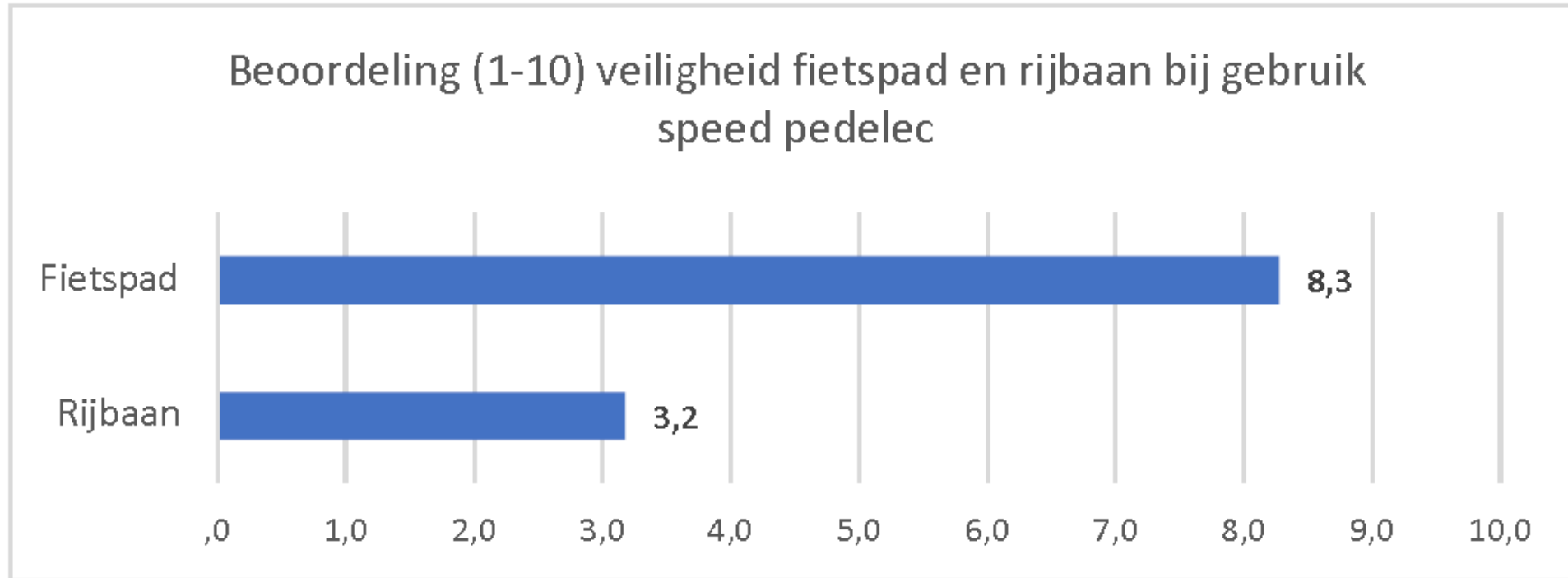
0

Answers

▲ Nee

◆ Ja

Voelt de berijder van de speed-pedelec zich veilig op rijbaan?



Vraag

Is 45 km/uur is makkelijk te bereiken met een speed-pedelec?



18



Skip

0

Answers

▲ Nee

◆ Ja

● Bij de meeste modellen niet

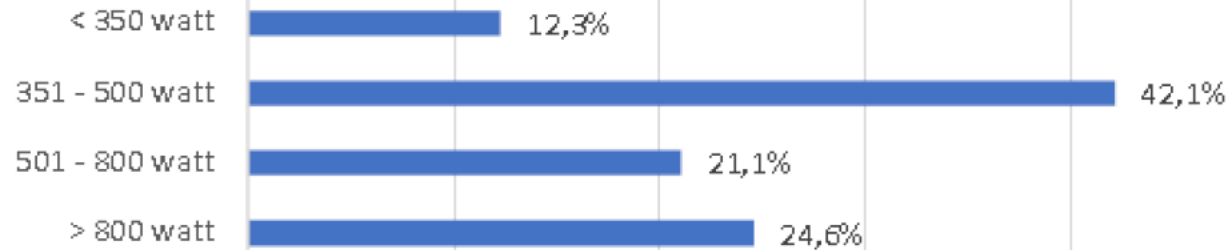
■ Bij de meeste modellen wel

Hoe hard kan de speed-pedelec?

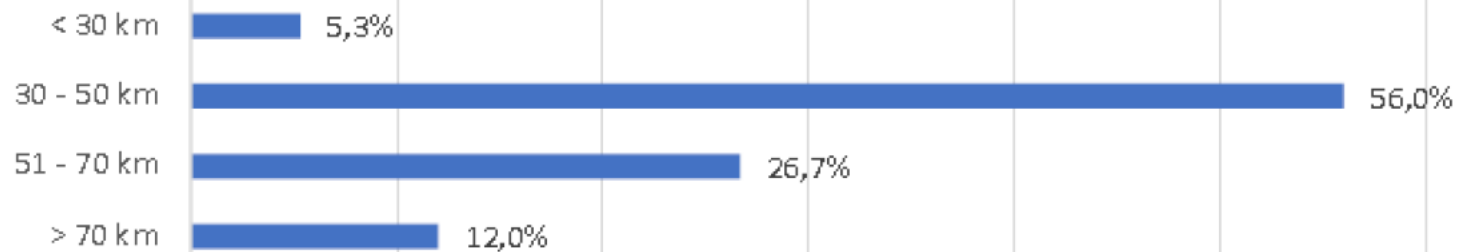
Kenmerken Speed Pedelecs

% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70%

Wattage:



Actieradius



45km/u makkelijk bereikbaar?



		Snelheid Snelheid bij	
Trapkracht	Motorvermogen	zonder wind	windkracht 4 tegen
150 Watt	0 Watt	23,5 km/u	13,5 km/u
150 Watt	250 Watt	35 km/u	23,5 km/u
150 Watt	500 Watt	42,5 km/u	29,5 km/u

bron: KU Leuven

Vraag

Hoe hard rijdt een speed-pedelec berijder in de praktijk?



18

Skip

0

Answers



▲ Altijd gemiddeld 40 km/uur

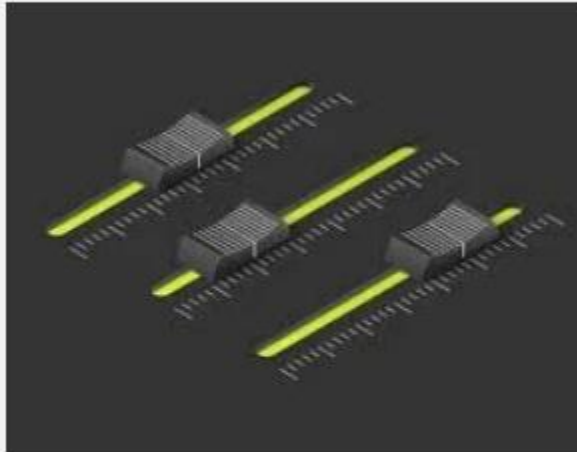
● Altijd gemiddeld 35 km/uur

◆ Gemiddeld 40 km/uur maar afhankelijk van de plek op de weg

■ Gemiddeld 35 km/uur maar afhankelijk van de plek op de weg

Vraag

Wil de speed-pedelec berijder zijn snelheid aanpassen op het fietspad?



Skip

18

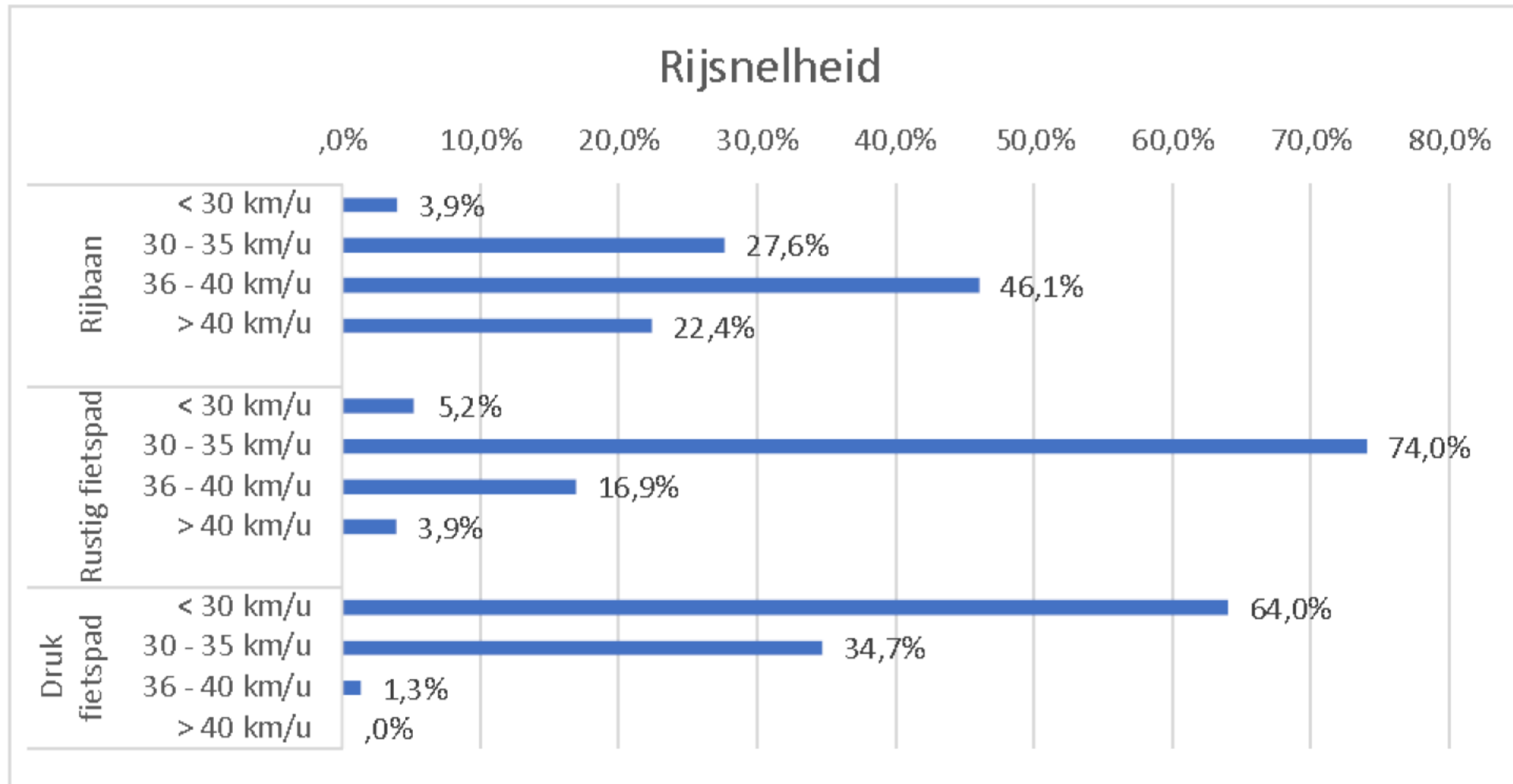
0

Answers

▲ Nee

◆ Ja

Hoe hard gaat de speed-pedelec?



- De meeste berijders speed-pedelec zijn bereid hun snelheid aan te passen

Analyse: grote overeenkomst snorfiets

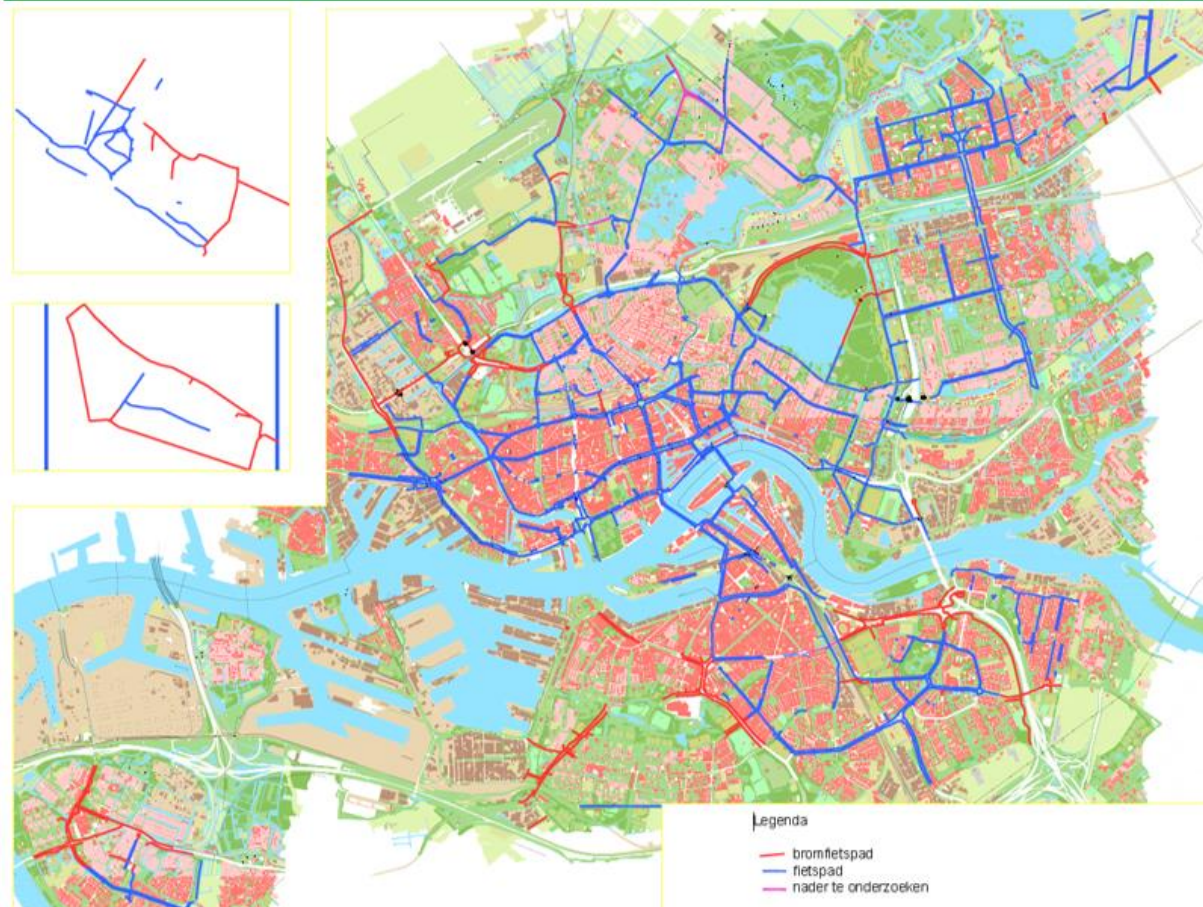
VOOR-SITUATIE	Vervoer-wijze		Fiets	E-bike	Snorfiets	Speed-pedelec	Bromfiets
							
Juridisch	Categorie		Fiets	Fiets	Snorfiets	Snorfiets	Bromfiets
	Plaats bibeko		Fietspad	Fietspad	Fietspad	Fietspad	Rijbaan
	Maximum snelheid bibeko	(brom-) fietspad	-	-	25 km/h	25 km/h	30 km/h
		rijbaan	50 km/h	50 km/h	25 km/h	25 km/h	45 km/h
	Rijbewijs		-	-	-	-	Bromfiets
Technisch	Max. snelheids-ondersteuning		-	25 km/h	25 km/h	45 km/h	45 km/h
	Massa		15 - 25 kg	20 - 30 kg	50 - 100 kg	20 - 30 kg	50 - 120 kg
Gebruik	Gebruiksmotief		Woon-werk, school, recreatief	Woon-werk, school, recreatief	Woon-werk, school	Woon-werk	Woon-werk, school
	Gem. reisafstand		3,6 km	5,4 km	7 km	21 km	7 km
	Gem. kruissnelheid bibeko		18 km	20 km	35 km	31 km	40 km

Maar andere plek op de weg (en minder massa)

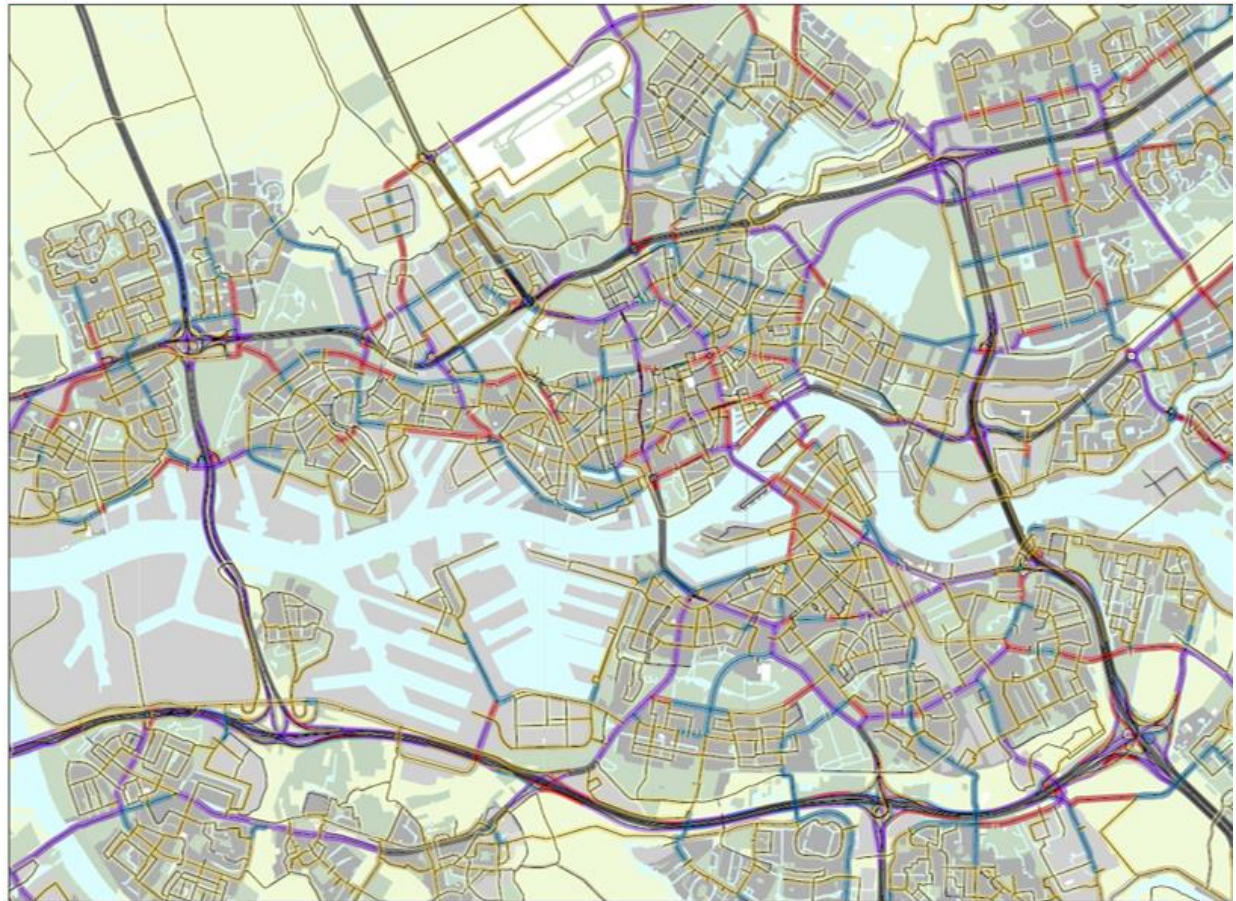
NA-SITUATIE	Vervoerwijze		Fiets	E-bike	Snorfiets	Speedpedelec	Bromfiets
							
Juridisch	Categorie		Fiets	Fiets	Snorfiets	Bromfiets	Bromfiets
	Plaats bibeko		Fietspad	Fietspad	Fietspad	Rijbaan	Rijbaan
	Maximum snelheid bibeko	(brom-) fietspad	-	-	25 km/h	30 km/h	30 km/h
		rijbaan	50 km/h	50 km/h	25 km/h	45 km/h	45 km/h
	Rijbewijs		-	-	-	Bromfiets	Bromfiets
Technisch	Max. snelheids-ondersteuning		-	25 km/h	25 km/h	45 km/h	45 km/h
	Massa		15 - 25 kg	20 - 30 kg	50 - 100 kg	20 - 30 kg	50 - 120 kg
Gebruik	Gebruiksmotief		Woon-werk, school, recreatief	Woon-werk, school, recreatief	Woon-werk, school	Woon-werk	Woon-werk, school
	Gem. reisafstand		3,6 km	5,4 km	7 km*	21 km	7 km*
	Gem. kruissnelheid bibeko		18 km	20 km	35 km	31 km	40 km

Verkeersveiligheid

Op de rijbaan (blauwe lijnen)



Meer dan 10.000 mvt/etmaal (alle niet gele wegen)



1^e bespreking politie

- **Bromfiets terug naar het fietspad** dat wil Rotterdam en de politie niet
- **Niets doen, gedogen** idem ongewenst
- **Bij G11-bord een onderbord met speed-pedelec toegestaan (Gelderland)**
Juridisch niet sluitend (geen hoofdcategorie), politie ook niet bepaald voorstander
Ook een dure oplossing voor een grote gemeente als Rotterdam (tussen de € 200.000 en € 300.000), zeker gezien het beperkt aantal voertuigen
- **Aan de komgrenzen borden langs het fietspad plaatsen 'speed-pedelec welkom'**
Politie geen voorstander

1^e bespreking politie

- **Bromfiets terug naar het fietspad** dat wil Rotterdam en de politie niet
- **Niets doen, gedogen** idem ongewenst
- **Bij G11-bord een onderbord met speed-pedelec toegestaan (Gelderland)**
Juridisch niet sluitend (geen hoofdcategorie), politie ook niet bepaald voorstander
- **Aan de komgrenzen borden langs het fietspad plaatsen 'speed-pedelec welkom'**
Politie geen voorstander



1^e bespreking politie

- **Bromfiets terug naar het fietspad** dat wil Rotterdam en de politie niet
- **Niets doen, gedogen** idem ongewenst
- **Bij G11-bord een onderbord met speed-pedelec toegestaan (Gelderland)**
Juridisch niet sluitend (geen hoofdcategorie), politie ook niet bepaald voorstander
- **Aan de komgrenzen borden langs het fietspad plaatsen 'speed-pedelec welkom'**
Politie geen voorstander



Daarna 5 opties met politie besproken

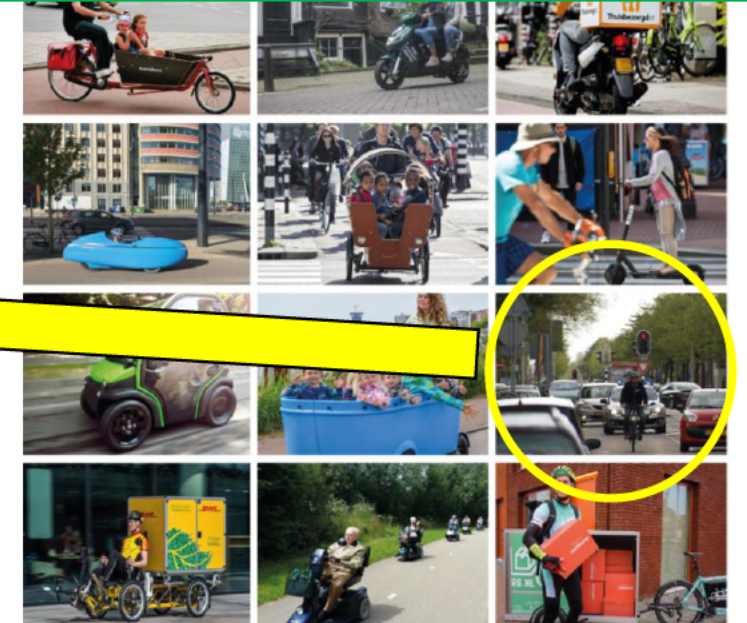
- Bromfiets terug naar het fietspad dat wil Rotterdam en de politie niet
- Niets doen, gedogen idem ongewenst
- Bij G11-bord een onderbord met speed-pedelec toegestaan (Gelderland)
Juridisch niet sluitend (geen hoofdcategorie), politie ook niet bepaald voorstander
- Aan de komgrenzen borden langs het fietspad plaatsen 'speed-pedelec welkom' Politie geen voorstander
- **Ontheffing voor speed-pedelec gebruikers** “minst kwade” oplossing, max. snelheid 25-30 km/uur
 - Juridisch
 - Geen verkeersbesluit nodig
 - Goedkoper dan plaatsen onderborden
 - Zelf door speed-pedelec gebruiker aan te vragen
 - Gedragsprotocol opnemen in voorschriften van ontheffing
 - Maximale snelheid in voorschriften van ontheffing reguleren
 - Tijdelijk voor 2 jaar (zodat op termijn eventueel andere oplossing mogelijk is)



Speed-pedelec wettelijke plek bibeko



Speed-pedelec R'dam keuze bibeko



Ontheffing: rijden fietspad toegestaan

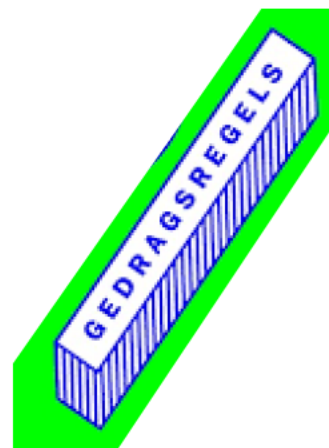
- **Tijdelijk karakter** (t/m maart 2022)
- **Zelf de keuze waar te fietsen: rijbaan of fietspad**
- **Voertuig- en persoonsgebonden** (aanleveren kentekenbewijs en (bromfiets)rijbewijs)
- **Maatwerk voor leasefietsen mogelijk**
- **Geldig voor onverplicht & verplicht fietspad**
- **Op advies politie kan individuele ontheffing of ontheffingensysteem ongedaan worden gemaakt**
- **Belangrijkste voorwaarden:**
 - Goedgekeurde bromfietshelm of speed-pedelec-helm
 - Overige verkeer niet in gevaar brengen
 - Gast op het fietspad: beperken hinder aan het overige fietsverkeer
 - Op fietspad niet harder rijden dan 30 km/h
 - Ontheffing kunnen tonen indien politie of boa erom vraagt
 - Op vrijwillige basis meedoen aan online enquête in 2020 en 2021



Verplicht fietspad G11



Onverplicht fietspad G13



Vraag

Hoeveel procent van de speed-pedelec rijders rijdt weleens met andere fietsers



Skip

18



0

Answers

▲ 20%

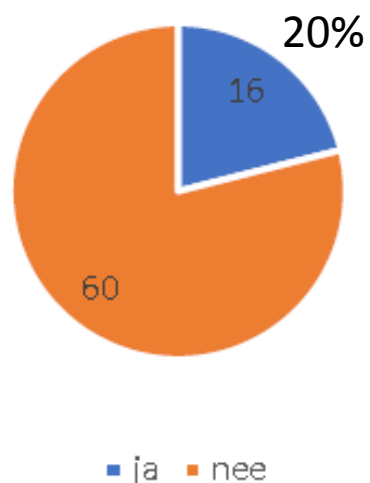
◆ 30%

● 40%

■ 50%

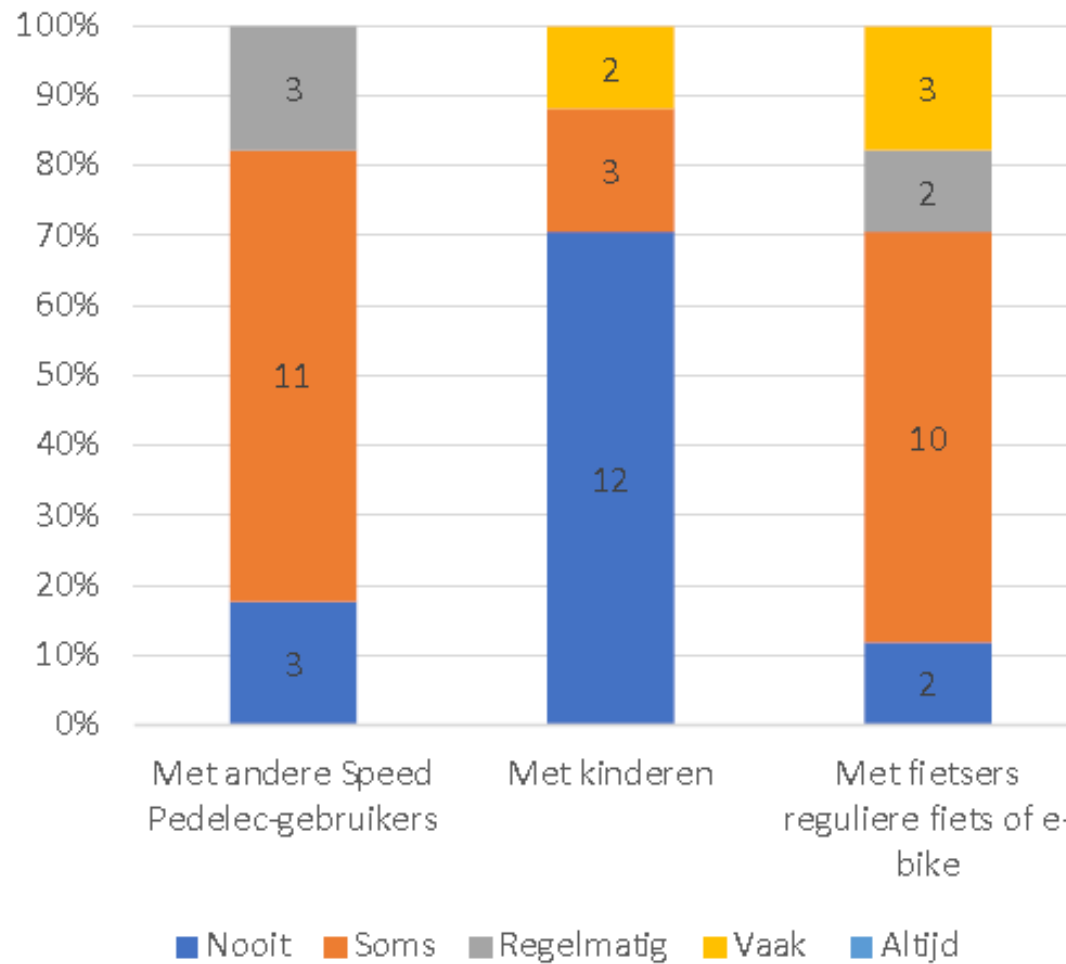
Samen rijden met anderen?

Wel eens samen fietsen met anderen?



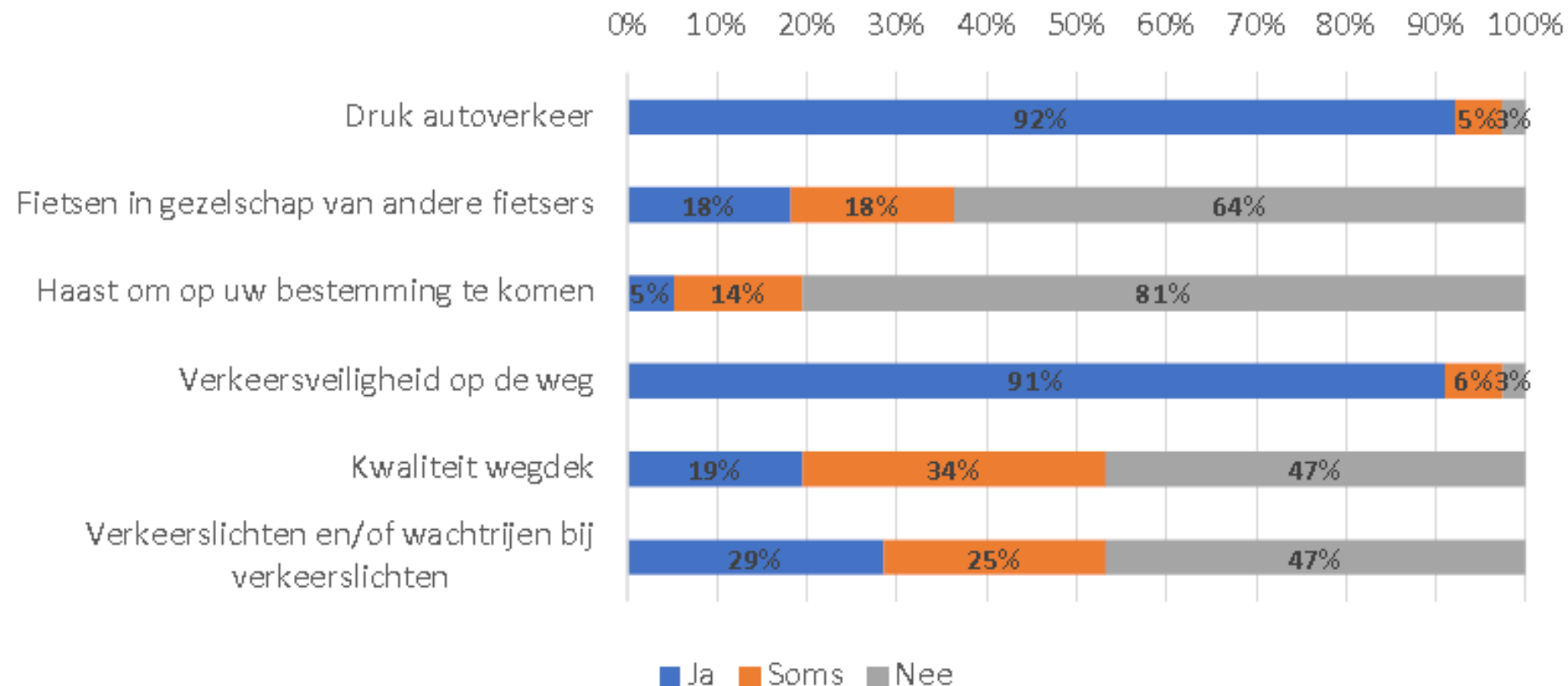
Over het algemeen fiets men solo op zijn/haar speed pedelec. Iets meer dan 20% rijdt wel eens samen met anderen: Soms met andere speed pedelec-rijders, soms met reguliere fietsers/e-bike's, vrijwel nooit samen met kinderen.

Samen fietsen met:

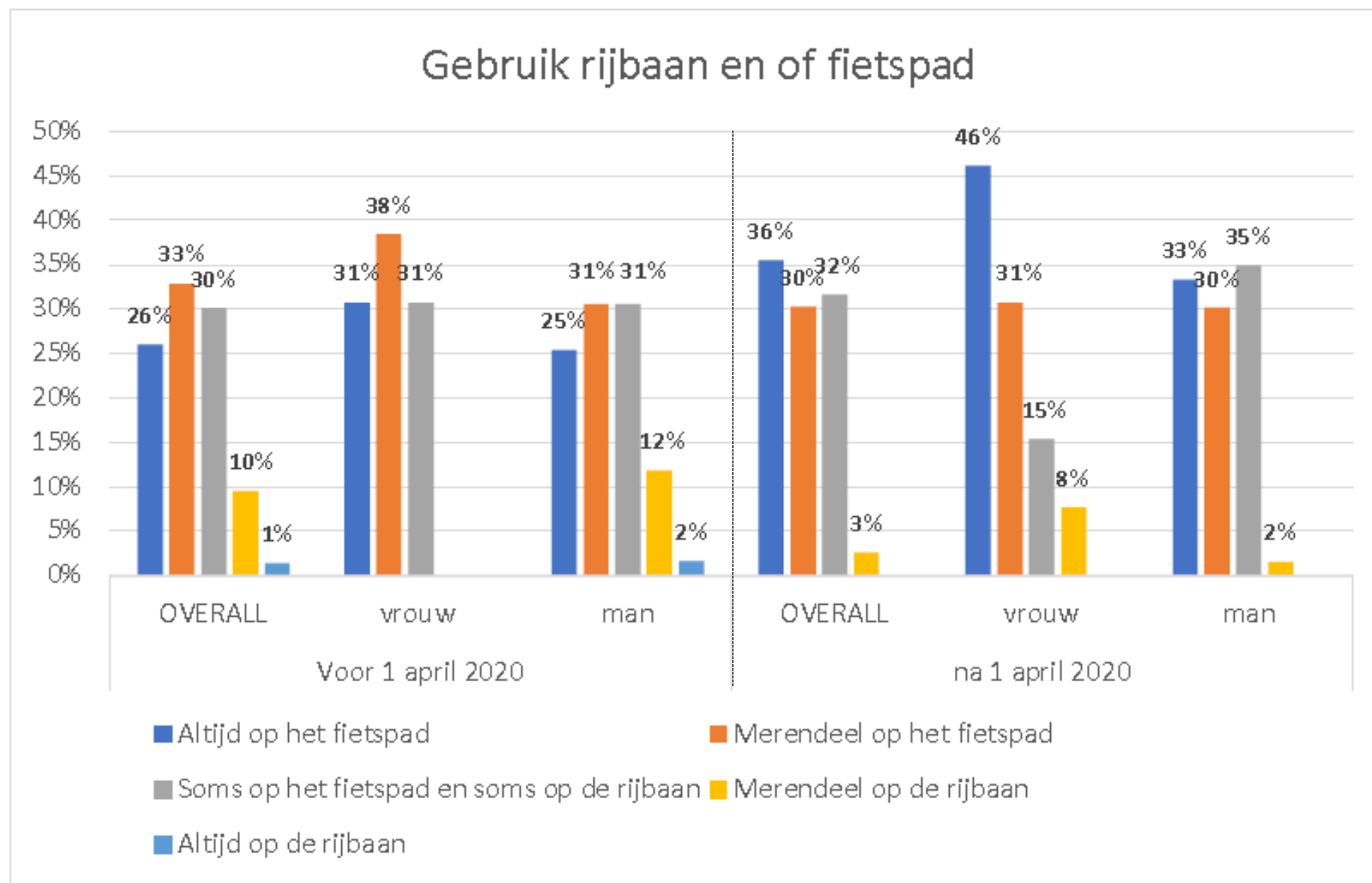


Waarom liever het fietspad?

Welke omstandigheden zorgen ervoor dat u liever op het fietspad dan op de rijbaan rijdt?



Gebruik rijbaan of fietspad (voor & na)



Vraag

Welk vervoermiddel gebruikte speed-pedelec rijders voorheen?



18

Skip

0

Answers



▲ Geen, vooral nieuwe verplaatsingen

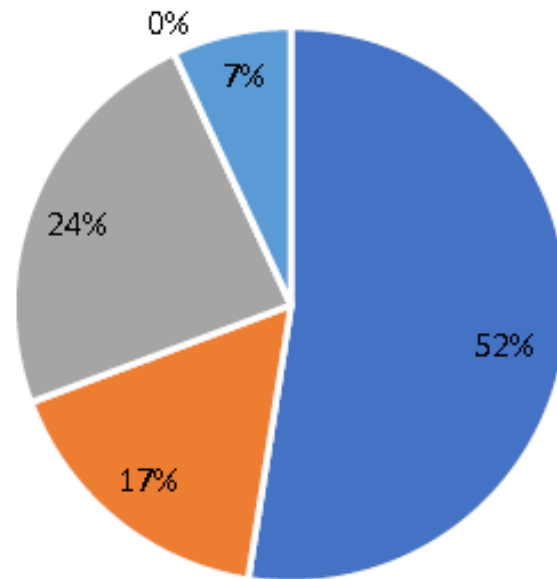
◆ Meest autoverplaatsingen

● Meest OV-verplaatsingen

■ Meest fietsverplaatsingen

Modal-shift speed-pedelec rijders

Met welk vervoermiddel maakte u vroeger de ritten die u nu met uw speed-pedelec maakt?
(aantal keer genoemd)



- Vervangt auto-verplaatsingen
- Vervangt reguliere fiets-verplaatsingen
- Vervangt OV-verplaatsingen
- Vervang loop-verplaatsingen
- Ik maakte deze ritten niet

- Per 1 april aanvragen ontheffingen mogelijk
- Juni: 81 aanvragen
- nu: circa 150 aanvragen ontheffingen
- **Digitaal via internetpagina gemeente**
 - Voorbereidingstijd van enkele maanden, inclusief testen
 - Inzet drie medewerkers: digitale proces, behandelaar aanvragen en beleidsmedewerker
 - Inloggen met Digi-D, invullen gegevens, aanleveren kentekenbewijs en bromfiets- of autorijbewijs
 - Na akkoord behandelaar wordt automatisch pdf met ontheffing verstuurd
 - Kosten circa 25.000 euro, inclusief afhandeling aanvragen tot nu toe
 - (totale kosten liggen hoger aangezien inzet beleidsuren sinds 2017 niet bekend zijn)
- **Nadeel: per gemeente organiseren. Beter, gebruiksvriendelijker en minder arbeidsintensief is regionaal / provinciaal regelen**

Ontheffing speed-pedelec

 Lees voor

Bestuurders van speed-pedelecs met een ontheffing kunnen vanaf 1 april 2020 ook gebruik maken van het fietspad.

De speed-pedelec is een snelle elektrische fiets die bij snelheden tot 45 km/u elektrisch wordt ondersteund.

Om de gebruikers van speed-pedelecs veilig door de stad te laten fietsen, mogen ze per 1 april 2020 zelf beslissen waar ze willen fietsen: op de rijbaan óf op het fietspad. Om op het fietspad te mogen fietsen, moeten ze in het bezit zijn van een ontheffing.

Online

Vraag de ontheffing online aan via de knop 'ontheffing aanvragen'.

Ontheffing aanvragen

Enkele vragen & antwoorden

- **Hoe reageert politiek en maatschappij? Hebben reageren andere fietspadgebruikers?**
 - Niet of nauwelijks reacties van politiek of fietsers
 - Wel positieve reacties van speed-pedelecers.
 - Nulmeting gehouden (enquête) aanvragers van ontheffingen: zie Nationaal fietscongres november
- **I.v.m. uniformiteit en handhaafbaarheid is er gekozen voor 1 regime voor heel de stad.**
- **Waarom is de max. snelheid op 30 km/u gelegd, en niet op bijv. 25 km/u cf. snorfiets?**
 - Bromfiets binnen de bebouwde kom mag op bromfietspad maximaal 30 km/uur rijden (speed-pedelec dus ook)
 - Zelf had ik liever 25 km/uur gezien, dat zie ik als de meest gewenste maximale snelheid op fietspad
- **Zowel boa's als de politie kunnen handhaven of het wel of niet bij zich hebben van een ontheffing. Op snelheid handhaven is lastig en ligt bij de politie, maar die hebben aangegeven geen aparte snelheidscontroles te gaan doen. Wel nemen de speed-pedelec mee bij de controles op (snelheden van) brom-/snorfietsen die regelmatig worden uitgevoerd (nog geen zicht op resultaten)**
- **Overleg met regio gemeenten en MRDH is geweest, maar voor de invoering regionale ontheffing was de tijd nog niet rijp**

Tour de Force onderzoeken



Spoor A:

- Onderzoek zeven mogelijk varianten
- Eind 2020 gereed

Spoor B:

- Gedragsonderzoek naar 'overlastgevende groepen'
- Voorjaar 2021
- Geïnteresseerde overheden kunnen zich melden bij Birgit Cannegieter (ploegleider TdF Fiets in de stad)

Rotterdam:

- Tweede ronde nulmeting speed-pedelec ontheffingen
- 2021: vervolgmeting

2^e etappe

Schaalsprong Fiets

Een breed gedragen
scala aan typen fietsers

Uitvoeringsprogramma

Tour de Force
2020 / 2021



THEMA A

Fiets in de stad



A 2.3

Plek voor de speed pedelec

Landelijk zeven opties in beeld



Tour de Force onderzoekt zeven opties:

- **Variant 0: huidige regels (speed-pedelec is bromfiets)**
- **Variant -1: regels tot 2017 (speed pedelec welkom op fietspad)**
- **Variant “Gelderland”: Speed pedelec toegestaan fietspad met onderbord**
- **Variant “Rotterdam”: Persoonlijke ontheffing fietspad, gedragsregels, niet harder dan 30 km/u**
- **Variant “Ontheffing op provinciaal niveau”**
- **Variant speed pedelecs op fietspad toestaan, niet harder dan 25 km/u (anders naar de rijbaan)**
- **Variant “Geofence”: speed pedelecs op fietspad toestaan, waarbij geofence op gewenste locaties zorgt voor wegvallen of verminderen van de trapondersteuning**

Afwegingskader is nodig, zowel voor korte termijn als de lange termijn

Kanttekeningen

- **Risico: iedere gemeente voor speed-pedelec anders geregeld**
- **Valt er regionaal en landelijk 1 lijn te trekken? (ook wat betreft communicatie, inhoud regeling en organisatie regeling (bijvoorbeeld 1 portaal om ontheffingen aan te vragen))**



Vragen & discussie



NATIONAAL FIETSCONGRES



EINDE



TWEET MEE MET:
#FIETSCONGRES @FIETSCONGRES

Van: 10.2.e)- DGMo
Aan: 10.2.e)- DGMo; 10.2.e)- DGMo
Onderwerp: FW: Vervolgstappen Speedpedelec - Tour de Force
Datum: donderdag 27 mei 2021 12:25:28

Ha 10.2.e en 10.2.e

Zojuist een prettig en goed overleg gehad over de speed-pedelec. Er volgt nog een verslag van 10.2.e, maar hierbij alvast ter info (en voor mijn eigen naslagwerk) mijn aantekeningen.

Aanwezig

10.2.e (GLD), 10.2.e (Rotterdam), 10.2.e (Pr. U.),
 10.2.e (Fryslân), 10.2.e (Almere), 10.2.e (NB) en 10.2.e en 10.2.e
 van APPM.

Discussie lange termijn (mee begonnen)

- Rotterdam trapt af met pleidooi voor maximum snelheid op fietspaden 25 km/u voor alle voertuigen. Speed-pedelec onder voorwaarden ook toestaan. Inzet op communicatie en gedrag is hierbij noodzakelijk. Rotterdam gaat dit binnen F10 proberen op te pakken. Zij worden misschien ook voorzitter van de F10.
- Almere ziet risico's m.b.t. handhaving en Fryslân waakt voor betutteling (hoe frame je dat?)
- NB pleit voor landelijke uitwerking keuzevrijheid (uitkomst DTV-rapport), en als daar geen beweging in komt dan maar regionale (tijdelijke) oplossingen.
- Meerdere overheden zien ook risico's:
 - o Keuzevrijheid voor alle fietspaden niet altijd goed voor verkeersveiligheid (drukke/breedte moet ook meewegen). GLD wil liever niet alles zomaar in 1 keer openzetten.
 - o Maar maatwerk kost veel tijd, uitzoekwerk en komt de uniformiteit ook niet ten goede. Dus NB geeft aan: graag alles of niets.
 - o Voor de openstelling van onverplichte fietspaden gingen verschillende geluiden op
- Aandachtspunt: stel dat het Rijk toch stappen gaat zetten naar een integrale oplossing voor drukte op fietspaden en plaats op de weg → dan gaat er lokaal in de tussenliggende periode niemand meer iets doen is dan de verwachting.

Korte termijn

- Voor wat betreft de provinciale ontheffingen merk ik nog veel discussie over de uitgangspunten (wel/niet alle fietspaden, wat als gemeenten niet mee willen doen, wat als provincie niet wil, maar gemeente weer wel?). En hoe gaan we dat goed communiceren?
- Overheden die stappen willen maken (bv. Almere op ontheffing op fietspaden) merken dat het bestuur vaak verdeeld is. Veel onderbuikgevoelens voor wat betreft de verkeersveiligheid. Almere pleit dan ook voor toch de stap durven te nemen, met Rijk in gesprek over lange termijn en ondertussen monitoren en onderzoeken. Daar haakte ik ook op in dat dat een goed idee bij implementatie en stelde de vraag aan Utrecht hoe zij dat zien. Ik kreeg geen concreet antwoord.
- Detail huidige situatie: blijft lastig voor gebruikers die accu willen sparen vanwege afstand, of waarvan de ondersteuning wegvalt: zij mogen alsnog niet op het fietspad.

Mijn inbreng

- Goed om dit traject gezamenlijk te blijven doen.
- Aandacht voor de brede discussie plaats op de weg (uiteraard de discussie binnen LEV-kader benoemd).
- Als Pr. Utrecht hier mee doorgaat (wat nog niet zeker is), laten we dan gezamenlijk nadenken over monitoring.
- Op persoonlijk niveau toch ook wat (niet met data onderbouwde) verkeersveiligheidsrisico's bij keuzevrijheid benoemd. Veel overheden gingen daar in mee en vulden dat nog aan.
- Dieptestudie SWOV komt er aan (GLD noemde dat de bekende ongevallen daar, met name op verplichte fietspaden hebben plaatsgevonden).

Acties

10.2.e polsen bij HBJZ wat indicatief de termijn zou zijn, als we gaan voor de max. snelheid op fietspaden en keuzevrijheid speed-pedelec. Over hoeveel jaren hebben we het dan? Daar wil de groep graag een gevoel bij krijgen.

10.2.e verslag uitwerken, datum prikken voor vervolgspraak nog voor de zomer en beter beeld krijgen bij animo ontheffingen.

10.2.e eerder werd al gemeld dat er plannen zijn voor een bestuurlijke oploop in het najaar

v.w.b. de geofence bij Schiphol. Hij checkt de stand van zaken.

Kortom, volgens mij een goed overleg waarbij we gezamenlijk constateren dat we samen toe moeten werken naar een integrale oplossing. Tegelijkertijd willen overheden op de korte termijn graag aan de slag, maar is de uitwerking in de vorm van ontheffingen ook niet zomaar morgen uitgerold (inhoudelijk, maar ook procesmatig).

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMo

Verzonden: dinsdag 11 mei 2021 20:59

Aan: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl)

<10.2.e @minienw.nl>

cc: 10.2.e @minienw.nl) 10.2.e @minienw.nl>

Onderwerp: FW: Vervolgstappen Speedpedelec - Tour de Force

Ha 10.2.e

Zie onder nog een bericht van 10.2.e

Helaas hebben we de LEV-nota nog niet af en moet ik daar morgenochtend verder mee. Dus ik stel voor ons overleg over de speed-pedelec toch met een weekje te verplaatsen. Wil jij het overleg verzetten? Ik heb volgens mij veel ruimte in mijn agenda volgende week.

Ter info onderstaande mail van 10.2.e ook even naar 10.2.e

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e 10.2.e @appm.nl>

Verzonden: dinsdag 11 mei 2021 15:04

Aan: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e

@provincie-utrecht.nl>; 10.2.e @fryslan.frl; 10.2.e

@ gelderland.nl>; 10.2.e @ gelderland.nl; 10.2.e

@ almere.nl>; 10.2.e @ brabant.nl>; 10.2.e

@ rotterdam.nl>; 10.2.e @ crow.nl>

Onderwerp: Vervolgstappen Speedpedelec - Tour de Force

Ha allemaal,

Op 1 en 15 april hebben we met elkaar gesproken naar aanleiding van het rapport over de Speedpedelec dat opgesteld is door DTV.

Eerst met de overheden, daarna met een breder gezelschap waar oa. berijders van de Speedpedelec en leden van de Fietzersbond aanwezig waren.

Grofweg hebben we met de overheden geconcludeerd dat het interessant is om vanuit Tour de Force:

1. Met elkaar te werken aan een **oplossing voor de korte termijn**, gegeven de huidige wet- en regelgeving voor de Speedpedelec.
Eén van de suggesties die genoemd is, is het ontwikkelen van een blauwdruk voor een provinciale persoonlijke ontheffing.
2. Het gesprek te initiëren - en de link te leggen met andere ontwikkelingen/onderzoeken – tussen gemeente/provincies en het Rijk, met het oog op een **aanpassing van de landelijke wetgeving**.

Gister heb ik gesproken met 10.2.e van de provincie Utrecht. De provincie Utrecht is voornemens om te komen met een provinciale ontheffing voor de Speedpedelec. Een viertal gemeenten heeft - op basis van het rapport van DTV / het gesprek daarover – het verzoek gedaan aan de provincie om hier gezamenlijk mee aan de slag te gaan.

Mijn voorstel zou zijn om met elkaar op zoek te gaan naar een datum om elkaar hierover te treffen.

Graag zou ik aandacht hebben voor de twee sporen:

1. Korte termijn: Ik denk dat het mooi is als we aan kunnen sluiten bij het traject van Utrecht, en hier samen in op te trekken. De provinciale ontheffing van Utrecht kan een goede basis/opzet zijn voor de blauwdruk die andere provincies kunnen benutten.
2. Aanpassing wetgeving, gesprek Rijk: Ik heb al even contact gehad met @10.2.e - DGMo en aangegeven dat ik graag in gezamenlijkheid toe zou werken naar een planning/proces dat nodig om tot landelijke eenduidige regelgeving te komen.

De meesten van jullie zijn in het voortraject betrokken geweest. Als werkgroep hebben we oa. samen de begeleiding van DTV verzorgd 10.2.e, jullie hebben je gemeld tijdens de bijeenkomst op 1 april jl.

Ik wil jullie het volgende vragen:

- Blijven jullie graag betrokken bij dit traject als 'Werkgroep Speedpedelec' om samen spoor 1 (korte termijn) en spoor 2 (aanpassing Wetgeving) te begeleiden?
- Kunnen jullie voor onderstaande data aangeven wanneer het jullie schikt om elkaar te treffen?
 - o Donderdag 27 mei 9.00-10.00
 - o Donderdag 27 mei 10.00-11.00
 - o Donderdag 27 mei 11.00-12.00
 - o Maandag 31 mei 10.00-11.00
 - o Maandag 31 mei 11.00-12.00
 - o Maandag 31 mei 13.00-14.00
 - o Dinsdag 1 juni 11.00-12.00
 - o Dinsdag 1 juni 15.00-16.00

Met vriendelijke groet,

10.2.e
– Tour de Force
+31 6 10.2.e @appm.nl



Van: 10.2.e) - DGMO
Aan: 10.2.e) - DGMO
Cc: 10.2.e) - DGMO
Onderwerp: RE: Nabranders
Datum: vrijdag 28 mei 2021 10:52:01

Hoi 10.2.e

Ik heb in de tussentijd 10.2.e wel gesproken en we hebben het toen ook kort gehad over het voornemen om speed-pedelec-gebruikers ontheffing te verlenen, maar ik kan even niet meer goed voor de geest halen wat 10.2.e precies over de relatie met snor naar de rijbaan heeft gezegd, maar wel dat ze er een goede uitleg voor had.

10.2.e stuurt eind deze maand tekstvoorstel voor nota van beantwoording naar mij. Zal een procesantwoord zijn, dat niet al te concreet is, zei ze.

Groet,

10.2.e

Van: 10.2.e) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>
Verzonden: vrijdag 28 mei 2021 09:07
Aan: 10.2.e) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>
cc: 10.2.e) - DGMO 10.2.e @minienw.nl>
Onderwerp: FW: Nabranders

Ha 10.2.e

Ter info: de provincie Utrecht overweegt om binnen de provinciegrenzen een ontheffing te verlenen voor de plaats op de weg van speed-pedelec-gebruikers. Zij hebben dan de keuze: rijbaan of het verplichte fietspad. Om in aanmerking te komen voor een ontheffing moeten zij een soort van gedragscode ondertekenen waar bv. in staat dat ze hun snelheid aanpassen op het fietspad. In Rotterdam wordt dit nu al toegepast.

Het idee is dat de provincie het mandaat krijgt om de ontheffingen te verlenen namens alle inliggende gemeenten. 3 gemeenten zijn al enthousiast, van de andere weten zij het nog niet. Blijkbaar is Utrecht ook geïnteresseerd (zie onder) en dat vind ik wel opvallend. Ze verplaatsen de snorfiets naar de rijbaan vanwege de drukte op fietspaden, maar tegelijkertijd mag de speed-pedelec weer terug op het fietspad. Nu zijn dat geen schokkende aantallen, maar helemaal consistent beleid is het ook niet volgens mij. Misschien kun je een volgende keer 10.2.e eens vragen hoe zij dit ziet? Overigens hebben we daar niets meer van gehoord toch? Ik dacht dat ze ons zouden inschakelen voor het meeziën van de consultatie?

Groet, 10.2.e

Van: 10.2.e @provincie-utrecht.nl>
Verzonden: donderdag 27 mei 2021 13:53
Aan: 10.2.e) - DGMO <10.2.e @minienw.nl>; 10.2.e @provincie-utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Nabranders

Hee 10.2.e

De 3 enthousiaste gemeente waren in eerste instantie Amersfoort, Leusden en Soest. Zij gaan dit ook inbrengen in het regionale overleg (regio Amersfoort). Utrecht (stad) heeft gelijktijdig

met Amersfoort ook de weg naar ontheffing ingezet en zij zijn dus ook zeer positief om het provinciaal aan te pakken. Utrecht is inderdaad bezig om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen en dit is waarschijnlijk na de zomer rond. Ook dit hebben we uiteraard besproken en Utrecht geeft aan dit te willen handhaven. Het lijkt tegenstrijdig maar vanuit veiligheid en leefbaarheid is er voor Utrecht voldoende grond om deze op eerste gezicht tegenstrijdige beweging* te handhaven. (*snorfiets > rijbaan en speedpedelec > keuze fietspad) 10.2.e van Utrecht kan hier meer over vertellen.

Met vriendelijke groet,

10.2.e

06 10.2.e



PROVINCIE :: UTRECHT

Archimedeslaan 6 | Postbus 80300 | 3508 TH Utrecht

www.provincie-utrecht.nl

Van: 10.2.e) - DGMo 10.2.e @minienw.nl>

Verzonden: donderdag 27 mei 2021 10:15

Aan: 10.2.e @provincie-utrecht.nl>; 10.2.e @provincie-utrecht.nl>

Onderwerp: Nabranden

Ha 10.2.e en 10.2.e

Nog even een nabranden: heb ik het goed dat van de 3 enthousiaste gemeenten v.w.b. de provinciale ontheffing, Utrecht daar één van is? Ik ben wel benieuwd naar hoe zij dan kijken naar de maatregel snorfiets naar de rijbaan die (volgens mij) na de zomer wordt geïmplementeerd. Is dat nog ter sprake gekomen? Ik kan het uiteraard ook even navragen bij Utrecht zelf, maar wellicht weten jullie daar ook e.e.a. over?

Groet, 10.2.e

Met vriendelijke groet,

10.2.e

.....
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Rijnstraat 8 / 2515 XP / Den Haag
Postbus 20901 / 2500 EX / Den Haag
.....

M 06 - 10.2.e

@minienw.nl

Dit bericht kan informatie bevatten die niet voor u is bestemd. Indien u niet de geadresseerde bent of dit bericht abusievelijk aan u is toegezonden, wordt u verzocht dat aan de afzender te melden en het bericht te verwijderen. De Staat aanvaardt geen aansprakelijkheid voor schade, van welke aard ook, die verband houdt met risico's verbonden aan het elektronisch verzenden van berichten.

This message may contain information that is not intended for you. If you are not the addressee or if this message was sent to you by mistake, you are requested to inform the sender and delete the message. The State accepts no liability for damage of any kind resulting from the risks inherent in the electronic transmission of messages.

“De informatie verzonden met dit bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan.

Het is mogelijk dat tijdens het transport van dit bericht fouten zijn ontstaan zodat het bericht onjuist is overgekomen. Hiervoor kunnen wij geen aansprakelijkheid erkennen. Uitsluitend het door de bevoegde persoon dan wel het bevoegde bestuursorgaan ondertekende papieren document is bindend. Wij adviseren u om bij twijfel over de juistheid of volledigheid contact met ons op te nemen”.

Van: 10.2.e [redacted] - DGMo
Aan: 10.2.e [redacted] - DGMo
Onderwerp: Speed pedelec van NLse bodem
Datum: donderdag 3 juni 2021 09:01:33

Eerste Nederlandse speed pedelec binnenkort ter goedkeuring bij RDW: <https://www.bd.nl/den-bosch-vught/is-het-een-fiets-is-het-een-brommer-nee-het-is-een-speed-pedelec~ae00ce31/>

Nummer	Omschrijving	Datum	Reactie	Antwoord
1.	Meneer schrijft dat wanneer hij met zijn 'highspeed bike' op de weg rijdt, hij hier regelmatig van af getoeterd wordt. Volgens hem is het snelheidsverschil met de rest van het wegverkeer te groot. Hij vraagt of de regelgeving kan worden aangepast, want 'ook highspeed bikers hebben recht op een veilige weg'.	21-4-2020	Ja, via mail	De positie van de speed pedelec op de weg is een punt van aandacht en daarom is er zoals beloofd een voorlichtingspakket hierover ontwikkeld. Deze is beschikbaar voor wegbeheerders. Dit zijn lokale overheden die de baas zijn over de wegen. Meestal zijn dit gemeenten. Wegbeheerders bepalen zelf of zij de voorlichtingsposters ophangen op de relevante plekken. Aangeraden wordt om hier zelf naar te informeren bij de wegbeheerders. Wegbeheerders kunnen weggebruikers ontheffing verlenen van de plek op de weg waar ze zich moeten ophouden, mits gebruikers hiervoor een goede reden hebben. Hiertoe kan meneer zich wenden tot de gemeente. Het ministerie heeft geen concrete plannen om de positie van de speed-pedelec te herzien, maar is wel in gesprek met verschillende partijen (ANWB, Fietzersbond, Kopgroep Speed-Pedelegs). De uitkomsten van deze gesprekken betreft de minister bij de ontwikkeling van haar bredere beschouwing op de steeds grotere variëteit aan voertuigen op de weg, waarover zij de Tweede Kamer eind 2020 zal informeren.
2.	Meneer wil weten wat het ministerie doet om de wet- en regelgeving met betrekking tot de veiligheid van de speed-pedelecgebruiker- te vergroten.	4-5-2020	Ja, via mail	De speed-pedelec wordt sinds 1 januari 2017 beschouwd als bromfiets, waardoor speed-pedelegs Europees gekeurd moeten worden en een kenteken hebben. De bestuurder moet een goedgekeurde helm dragen en er is een rijbewijsplicht (AM). De speed-pedelec mag niet op het fietspad, maar rijden op de rijbaan of op het fiets-/bromfietspad. Maximumsnelheden verschillen per situatie: 45 km/u op de rijbaan, op het fiets-/bromfietspad binnen de bebouwde kom 30 km/u en op hetzelfde pad buiten de bebouwde kom 40 km/u. Er wordt verwezen naar twee links van rijksoverheid.nl waarop de regels zijn terug te vinden. Het ministerie ziet op dit moment geen reden om voor de speed-pedelec nadere regelgeving te overwegen.
3.	Meneer vraagt naar aanleiding van informatie op rijksoverheid.nl of speed-pedelegs, net als bromfietsen, een remlicht moeten hebben. Ook wil meneer weten of hij met een speed-pedelec waarvan de accu in de tas zit op het fietspad mag rijden.	4-6-2020	Ja, via mail	Voor speed-pedelegs gelden dezelfde regels als voor bromfietsen. Ze moeten bij gebruik op de weg voldoen aan de permanente eisen in de Regeling Voertuigen en voorzien zijn van een goedgekeurde claxon én een remlicht, dat gaat branden zodra de gebruiker remt. De plek op de weg van de speed-pedelec staat los van de hoeveelheid ondersteuning. Een speed-pedelec mag alleen op de rijbaan of op het fiets-/bromfietspad rijden. Als de accu het niet doet of in een tas zit, kunt u langzaam op de rijbaan fietsen, of lopen met de speed-pedelec aan de hand.
4.	Mevrouw schrijft dat zij en haar man op hun speed-pedelegs geen gebruik meer maken van de rijbaan: ze worden afgesneden, uitgescholden, etc. Ze stelt voor de maximumsnelheid op het fietspad vast te leggen op 25 of 30 km/u en dat iedereen die harder gaat, op de weg moet rijden. Ze voegt eraan toe dat 'we' dan ook gelijk verlost zouden zijn van de voorbijrazende wielrenners op een smal fietspad.	23-6-2020	Ja, via mail	De positie van de speed-pedelec op de weg is een punt van aandacht voor de minister. De speed-pedelec wordt sinds 1 januari 2017 beschouwd als bromfiets, waardoor speed-pedelegs Europees gekeurd moeten worden en een kenteken hebben. De bestuurder moet een goedgekeurde helm dragen en er is een rijbewijsplicht (AM). De speed-pedelec mag niet op het fietspad, maar rijden op de rijbaan of op het fiets-/bromfietspad. Maximumsnelheden verschillen per situatie: 45 km/u op de rijbaan, op het fiets-/bromfietspad binnen de bebouwde kom 30 km/u en op hetzelfde pad buiten de bebouwde kom 40 km/u. De speed-pedelec is al enige jaren een discussiepunt als het gaat over de plek op de weg. Het ministerie heeft CROW gevraagd welke scenario's zij voorstellen en wat daarvan de effecten zijn op de veiligheid. Enkele wegbeheerders werken deze scenario's verder uit; resultaten volgen volgend jaar in een kennisdocument voor wegbeheerders. Ook laat het ministerie SWOV onderzoek doen naar verkeersconflicten met speed-pedelegs. Met de huidige kennis en data kan niet onderbouwd worden dat de wet- en regelgeving voor de speed-pedelec per direct moet worden aangepast. Het probleem van wielrenners die overlast veroorzaken op het fietspad is bekend, maar niet van toepassing op alle wielrenners. Samen met gemeenten en provincies is het ministerie bezig met de uitvoering van het nieuwe verkeersveiligheidsplan met bijzondere aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Daarnaast voert de Wielersportbond NFTU campagnes om meer onderling begrip te kweken. Bij klachten over specifieke situaties kan men zich melden bij bijvoorbeeld de Fietzersbond of Participatiepunt Veilig Verkeer Nederland. Het verplaatsen van wielrenners naar de rijbaan zou gevaarlijke situaties voor wielrenners kunnen opleveren. Het is daarom niet de intentie wielrenners te verplichten gebruik te maken van de rijbaan.
5.	Meneer stelt vervolgvraag over wat het ministerie doet om de veiligheid van bestuurders van speed-pedelegs te vergroten. Hij vindt het rijden op de rijbaan zeer gevaarlijk vanwege het snelheidsverschil met auto's en het agressieve rijgedrag van automobilisten. Meneer schrijft niet te begrijpen dat de speed-pedelec is gelijkgesteld aan de bromfiets.	24-6-2020	Ja, via mail	In Kamerbrieven uit 2016 zijn de regels en de mogelijkheden voor wegbeheerders voor de plek van speed-pedelegs op de weg nader toegelicht. Ex ante is onderzocht of uitzonderingen op de bromfietsregels vanuit verkeersveiligheidsperspectief voor zowel de speed-pedelec-rijder als andere kwetsbare verkeersdeelnemers nodig zijn. Dit onderzoek gaf geen aanleiding voor uitzonderingen. Om een goed beeld te krijgen van de verkeersveiligheid van de speed-pedelec laat de minister de SWOV een diepteonderzoek doen naar verkeersconflicten met speed-pedelegs. De resultaten verwacht de minister in het najaar 2020. De speed-pedelec is al enige jaren een discussiepunt als het gaat over de plek op de weg. Het ministerie heeft CROW gevraagd welke scenario's zij voorstellen en wat daarvan de effecten zijn op de veiligheid. Enkele wegbeheerders werken deze scenario's verder uit; resultaten volgen volgend jaar in een kennisdocument voor wegbeheerders. Ook laat het ministerie SWOV onderzoek doen naar verkeersconflicten met speed-pedelegs. Met de huidige kennis en data kan niet onderbouwd worden dat de wet- en regelgeving voor de speed-pedelec per direct moet worden aangepast.
6.	Meneer vraagt of de verplichte claxon op een speed-pedelec ook een bel mag zijn.	24-7-2020	Ja, via mail	Het gebruik van een bel is inderdaad nadrukkelijk toegestaan op basis van artikel 5.6.71 van het Reglement Voertuigen.
7.	Mevrouw schrijft dat zij en haar man regelmatig 'grof' behandeld worden door automobilisten die niet weten dat zij op de rijbaan mogen rijden. Ze vraagt of de minister ervoor kan zorgen dat automobilisten beter op de hoogte zijn van het feit dat ze de weg soms met speed-pedelegs moeten delen.	3-8-2020	Nee, tkn afgedaan	Nvt: de mail is ter kennisname afgedaan.
8.	Meneer wil een 'verzoek tot handhaving' indienen met betrekking tot fietsfabrikant VanMoof. Volgens meneer maakt VanMoof speed-pedelegs in plaats van e-bikes, omdat de fietsen ondersteuning bieden tot 20 mph (32 km/u). Hij wil weten waar hij een formeel verzoek tot handhaving kan indienen.	15-9-2020	Ja, via mail	Meneer wordt verzocht zijn verzoek toe te sturen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) door op hun website een meldformulier in te vullen.
9.	Meneer zou graag zien dat er meer aandacht komt voor het herkennen van de speed-pedelec op de openbare weg. Graag ziet hij hiervoor een grote, uitgebreide campagne.	14-10-2020	Ja, via mail	De positie van de speed-pedelec op de weg is een punt van aandacht voor de minister, maar ze ziet niet direct reden hier een landelijke campagne aan te wijden. De capaciteit voor campagnes vanuit de RO wordt zeer selectief ingezet op specifieke onderwerpen. Alcohol, snelheid en het verstandig gebruik van de mobiele telefoon staan op het programma. Omdat vooraanvog niet uit de cijfers blijkt dat het rijden op de weg met speed-pedelegs dermate problematisch dat de verkeersveiligheid in het geding is en tot veel ongevallen leidt, ziet de minister nu geen reden hier een landelijke campagne aan te wijden. Wel is het van belang onveilige situaties te melden, bij bijvoorbeeld de Fietzersbond of Participatiepunt Veilig Verkeer Nederland. De speed-pedelec is al enige jaren een discussiepunt als het gaat over de plek op de weg. Op dit moment worden praktijkcases van wegbeheerders geïnventariseerd en geanalyseerd door de Tour de Force, een samenwerkingsverband tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. Ook laat het ministerie SWOV diepte-onderzoek doen naar verkeersconflicten met speed-pedelegs. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zal de minister bezien of en welke vervolgacties nodig zijn.
10.	Meneer vraagt waarom er geen helmplicht geldt voor elektrische fietsen en speed-pedelegs.	14-10-2020	Ja, in twee mails	De invoering van de helmplicht is ingewikkelder dan voorzien. Tegelijkertijd is er vanuit de samenleving en politiek vraag om haast te maken met de invoering. Het ministerie werkt aan een afgewogen voorstel, daarom kan niet inhoudelijk ingegaan worden op de vraag. Voor een speed-pedelec is een helm overigens al verplicht. Als er meer bekend is over de helmplicht voor snorfietsers, volgt er nog een antwoord. In een tweede antwoord staat dat het voorstel naar verwachting eind 2021 wordt afgerond. Op dat moment is er meer bekend over hoe de helmplicht ingevoerd gaat worden. Op de website van de RO zal daarover meer bekend gemaakt worden. Ook bij het rijden op een elektrische fiets zijn risico's, met name voor ouderen. Het programma 'Doortrappen' motiveert fietsers om zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen, bijvoorbeeld door een helm te dragen. Voor de speed-pedelec is een helm al verplicht.
11.	Meneer vraagt op basis van eigen ervaringen speed-pedelegs weer toe te staan op het (gewone) fietspad. Hij verwijst hierbij naar kritische conclusies over de speed-pedelec uit een rapport van de SWOV uit 2017 waar volgens meneer nooit een vervolg aan is gegeven. Ook meent hij dat er nooit een voorlichtingscampagne is geweest over de verplichting met de speed-pedelec op de weg te rijden. Mede op basis van een aan meneer door gemeente Rotterdam (artikel 87 RVV 1990) verleende ontheffing om onder voorwaarden met zijn speed-pedelec op het fietspad te rijden, verzoekt hij een landelijke ontheffing in te voeren.	9-2-2021	Ja, via mail	De speed-pedelec is al enige jaren een discussiepunt als het gaat over de plek op de weg. Daarom heeft de minister, na het SWOV-rapport in 2017, CROW-Fietsberaad gevraagd om in overleg met wegbeheerders te bezien welke scenario's zij voorstellen en wat de effecten daarvan zijn op de veiligheid, doorstroming, comfort, etc. Enkele wegbeheerders zijn in navolging hiervan aan de slag gegaan met de uitwerking van enkele scenario's. Deze cases worden in 2020 gepubliceerd in een kennisdocument voor wegbeheerders. Daarnaast heeft de SWOV in 2020 een diepteonderzoek gedaan naar verkeersconflicten met speed-pedelegs. De resultaten verwacht de minister dit jaar. Op basis van de uitkomsten zal ze bezien of en welke vervolgacties nodig zijn. De capaciteit voor campagnes vanuit de RO wordt zeer selectief ingezet op specifieke onderwerpen. Alcohol, snelheid en het verstandig gebruik van de mobiele telefoon staan op het programma. Wel is op de site van de RO informatie over de speed-pedelec beschikbaar. Ook is er een kleine online campagne gevoerd door het ministerie via Twitter: 'ontmoet de speed-pedelec'. Aan betrokken partijen, zoals de ANWB en gemeenten, zijn online middelen beschikbaar gesteld om de speed-pedelec onder de aandacht van de weggebruiker te brengen.

