

Reactie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu op de internetconsultatie

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ivm het vaststellen van regels voor de speed-pedelec

Openbare internetconsultatie van 3 november – 1 december 2015

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Reglement verkeersregels verkeerstekens 1990 in verband met het vaststellen van regels voor de speed-pedelec, in de periode van 3 november tot en met 1 december 2015 opengesteld voor openbare internetconsultatie.

De speed-pedelec is een elektrische tweewieler die trapondersteuning biedt tot 45 km/u. Het voertuig wordt nu gekentekend als snorfiets. Door nieuwe Europese regelgeving verandert deze situatie. Met ingang van 1 januari 2017 zullen alle nieuwe speed-pedelecs als bromfiets worden aangemerkt. Zonder deze AMvB zouden sommige speed-pedelecs gelden als bromfiets en andere als snorfiets, terwijl het om precies dezelfde voertuigen gaat.

Het wijzigingsbesluit regelt dat **alle** zogenoemde 'speed-pedelecs' worden gekentekend als bromfiets. Bestuurders van speed-pedelecs moeten zich dan houden aan de verkeersregels voor bromfietsen.

De inwerkingtreding van de AMvB is gepland op 1 januari 2017. Eigenaren van speed-pedelecs met een snorfietskentekenplaat krijgen tot 1 juli 2017 de tijd om hun voertuig te voorzien van een bromfietskentekenplaat.

Doel van de internetconsultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het wijzigingsbesluit. Doelgroepen die door de regelgeving worden geraakt zijn eigenaren/houders van een speed-pedelec, fabrikanten en verkopers.

Dit verslag bevat een samenvatting van de ontvangen reacties met daarbij toegelicht hoe de reacties zijn verwerkt in het wijzigingsbesluit.

Reacties

De participanten

Er zijn 31 reacties binnengekomen, waarvan 21 openbaar. Het betreft 25 particulieren, waarvan 11 hebben aangegeven zelf ervaring te hebben met de speed-pedelec (gebruikers). Verder betreft het drie belangenorganisaties (Bovag, RAI Vereniging en Vereniging DOET), een decentrale overheid, een adviesbureau (Velo Mondial) en een fietsleasebedrijf (QicQ).

Vrijwel alle participanten maken zich zorgen over de veiligheid van de bestuurder van de speed-pedelec als het voertuig alleen maar op de rijbaan is toegestaan. Drie participanten, waaronder Velo Mondial, geven aan deze wijziging een verbetering van de verkeersveiligheid te vinden. Twee

participanten geven aan dat de huidige regelgeving prima werkt. Een participant vindt dat dergelijke snelheden voor fietsachtige voertuigen ontoelaatbaar zijn en stelt voor de voertuigen niet toe te laten op de weg.

Toelichting IenM:

De speed-pedelec voldoet aan de nationale en Europese regelgeving voor gemotoriseerde tweewielers. Net als voor de participanten, staat ook voor IenM de veiligheid van de speed-pedelecbestuurder en de medeweggebruikers voorop. Uit het onderzoek "Effecten van mogelijke gedragsregels voor speed-pedeles"¹ is gebleken dat de bromfietsregels meer veiligheid bieden aan de speed-pedelecbestuurder dan de snorfietsregels. Dit wijzigingsbesluit zorgt ervoor dat alle speed-pedeles worden gekentekend als bromfiets.

Vergelijking met de elektrische fiets

Uit vijf reacties volgt dat niet voor iedereen even duidelijk is wat bedoeld wordt met "speed-pedelec". In één reactie wordt bijvoorbeeld ervan uitgegaan dat het de "gewone" elektrische fiets betreft. Een andere reactie betreft enkel een vraag over het helmgebruik bij een andersoortige tweewieler.

Toelichting IenM:

In de samenvatting van de reacties op de internetconsultatie en in de nota van toelichting is het verschil tussen de speed-pedelec en de elektrische fiets nader uitgelegd en meer expliciet aangegeven dat dit wijzigingsbesluit niet van toepassing is op de elektrische fiets.

Plaats op de weg en maximale snelheid

Veertien participanten, waaronder RAI Vereniging en Bovag, zijn van mening dat het voorstel om speed-pedeles te verplichten alleen van de rijbaan gebruik te maken de verkeersveiligheid van de bestuurder van de speed-pedelec en de medeweggebruikers niet ten goede komt.

Door deze groep participanten wordt er onder meer op gewezen dat de maximumsnelheid van 45 km/u een theoretische is, en dat deze zelfs onder ideale omstandigheden door de snelste speed-pedeles in de praktijk niet wordt gehaald. De gemiddelde snelheid zou maximaal rond de 30 a 35 km/u liggen, de snelheid waarmee ook wielrenners zouden fietsen. Begrenzingsfactoren zijn onder meer wind, bereik accu, getraindheid fietser, temperatuur. Met deze snelheden vinden zij het zeer gevaarlijk zich tussen het autoverkeer te begeven, en vrezen dat automobilisten hierdoor geïrriteerd kunnen reageren.

Zeven participanten stellen voor de plaats op de weg te laten afhangen van de snelheid van de speed-pedelec. Vier participanten, waaronder de Vereniging DOET, een decentrale overheid en twee particulieren, stellen voor om tot 25 km/u op het fietspad te rijden en met snelheden boven de 25 km/u op de rijbaan te mogen rijden. Bovag en een particulier pleiten voor een fietspad waar

¹ www.fietsberaad.nl/onderzoek-gedragseffecten-speedpedelecs.

veiligheid wordt geborgd tot een maximale snelheid van 30 km/u. Bij een hogere snelheid moet men gebruik maken van de hoofdrijbaan. Handhaving kan worden geregeld door te controleren op gereden snelheid in plaats van constructiesnelheid. QicQ pleit voor een maximum snelheid in de bebouwde kom van 30 km/u op het fietspad en 50 km/u op de hoofdrijbaan. Voor buiten de bebouwde kom stelt QicQ een maximum snelheid van 50 km/u voor met de mogelijkheid om gebruik te maken van het fietspad. Buiten de bebouwde kom geven de meeste participanten, waaronder de RAI Vereniging, aan niet de rijbaan op te willen.

Acht participanten geven aan het fietspad de veiligste plaats op de weg te vinden voor de speed-pedelec. Een participant stelt voor de regels gelijk te trekken met die voor de wielrenners. Tot slot geeft een participant aan geen voorstander te zijn van het voorstel, maar dat indien het wordt doorgezet ook gestroomlijnde fietsen als de Velomobiel en (groepen) wielrenners naar de rijbaan moeten worden verwezen, daar ook zij in staat zijn om snelheden van 45 km/u te halen. Een participant pleit voor een nieuw type fietspad waar brommers en speed-pedelecs toch toegestaan zijn.

Toelichting IenM:

Bij het bepalen van de plaats op de weg staat de veiligheid voorop. Uit onderzoek² is gebleken dat het fietspad minder veiligheid biedt aan de speed-pedelecbestuurder en de medeweggebruikers dan de rijbaan. Snelheden boven 25 km/u zijn met geringe inspanning te halen. Te grote snelheidsverschillen op het fietspad verhogen het risico op ongelukken. Verder is het niet veilig om zonder helm harder dan 25 km/u te rijden. Bovendien verwachten andere weggebruikers –zoals automobilisten– geen hoge snelheden van fietsachtige voertuigen op het fietspad met bestuurders die in een relaxte houding en zonder helm op die voertuigen zitten.

De speed-pedelec en overige bromfietsen maken in de eerste plaats gebruik van het fiets/bromfietspad. Alleen als dat niet aanwezig is, dan moeten deze voertuigen naar de rijbaan. De wegbeheerders dragen er zorg voor dat er een fiets/bromfietspad aanwezig is, als het ongewenst is dat de speed-pedelec en andere bromfietsen op de rijbaan rijden. Hierbij wordt de verkeersveiligheid en verkeersdrukte in acht genomen. De mogelijkheid om met lagere snelheden toch gebruik te maken van het fietspad gaat ten koste van de verkeersveiligheid en de eenduidigheid voor de weggebruiker, de wegbeheerder en de handhaver. Op basis van deze motivatie is de nota van toelichting verduidelijkt.

Helm

Veertien participanten zijn voorstander van een helmplicht. De RAI Vereniging is voorstander van een dringend helmadvies. De reacties lopen uiteen met betrekking tot het type helm. Vijf participanten, waaronder de Bovag en Vereniging DOET, zijn voor het instellen van een nieuwe norm voor de helm. Acht participanten, waaronder QicQ, zijn van mening dat bij de invoering van een helm aangesloten zou moeten worden bij de bestaande helmen voor fietsen/racefietsen/mountainbikes en dergelijke. Eén participant geeft de voorkeur voor de

² www.fietsberaad.nl/onderzoek-gedragseffecten-speedpedelecs.

bromfietshelm conform reglement ECE 22.05. Zes participanten geven aan dat met name ventilatie en gewicht van groot belang zijn bij de helmkeuze. Twee participanten, waaronder een decentrale overheid, zijn tegen de bromfietshelmplicht. De RAI Vereniging vreest dat door helmplicht conform reglement ECE 22.05 (motorhelm) de e-bike niet van de grond zal komen.

Eén particulier geeft aan dat het niet mogelijk is om een alternatieve helm te maken voor de speed-pedelec met een conventionele dikte die afdoende bescherming biedt bij impacts van 30 km/u en hoger. Eén participant geeft aan dat de kosten voor aanschaf van het voertuig al vrij hoog zijn en dat de verplichting om daarbij een dure helm aan te schaffen een belemmering is.

Toelichting IenM:

De snelheden van een speed-pedelec zijn vergelijkbaar met de snelheden van overige bromfietsen. Daarom zijn de eisen aan de helm hetzelfde. Versoepeling van veiligheidseisen zou betekenen dat bestuurders van speed-pedelecs minder beschermd zijn.

Vanuit het oogpunt van comfort wordt de huidige bromfietshelm als te zwaar en te warm ervaren. Er zijn nu al bromfietshelmen op de markt die aangepast zijn aan de wensen van een speed-pedelecbestuurder. Deze zijn lichter van gewicht en bieden meer ventilatie. Daarnaast wordt door de industrie gewerkt aan een nieuwe helmnorm die bij hogere snelheden meer bescherming biedt dan de huidige fietshelmnorm (EN1078). Zodra deze norm gereed is, zal hiernaar in regelgeving worden verwezen, zodat ook helmen die aan deze norm voldoen kunnen worden gedragen.

Dit is opgenomen in de nota van toelichting. Tevens is in deze toelichting aangegeven waarom tot dusver niet afgeweken wordt van de bromfietshelmnorm (ECE 22.05).

Duurzaamheid en innovatie

Acht participanten, onder wie de Bovag, RAI Vereniging, QicQ en Vereniging Doet, zijn van mening dat de bestaande wettelijke kaders innovaties als de speed-pedelec niet in de weg moeten staan. Het positieve effect van de speed-pedelec met betrekking tot milieu, luchtkwaliteit en gezondheid, ontlasting van (snel)wegen en spits, wordt volgens de participanten door dit besluit niet bevorderd. Eén participant geeft aan dat de overheid het gebruik van elektrische voertuigen moet stimuleren.

Toelichting IenM:

IenM deelt de mening van de participanten dat wettelijke kaders innovaties niet in de weg mogen staan. De speed-pedelec is een relatief nieuw voertuig. De huidige maximum snelheid van 25 km/u zorgt ervoor dat het innovatieve aspect, de trapondersteuning tot 45 km/u, niet benut kan worden. Het omkentenkenen van de speed-pedelec van snor- naar bromfiets zorgt dat de speed-pedelec zich juist onderscheidt van de elektrische fiets en het innovatieve aspect wel benut kan worden. Daarmee krijgt de consument er naast de elektrische fiets en de traditionele snorfiets en bromfiets, er een elektrisch alternatief bij om de auto te laten staan. In de nota van toelichting is dit meer expliciet gemaakt.

Voertuigcategorie en kentekening

Zes participanten, onder wie de Bovag, QicQ en de RAI Vereniging, vinden dat de speed-pedelec niet binnen de kaders van het bestaande systeem past, en dat er een aparte voertuigcategorie zou moeten worden ontwikkeld. Vier participanten, waaronder Bovag, QicQ en de RAI Vereniging, spreken zich uit voor een uniek kenteken voor de speed-pedelec. Vereniging DOET is daarentegen bang dat de totstandkoming van een unieke kentekenplaat voor speed-pedelecs vele jaren zal vergen en daarmee de potentiële doorbraak van lichte elektrische voertuigen (LEV) nog verder zal vertragen. Eén participant geeft aan dat kentekening de aerodynamica van het voertuig niet mag benadelen en geeft de voorkeur aan een barcode.

Toelichting IenM:

De uitkomsten van het onderzoek naar gedragsregels voor speed-pedelecs³ geven geen aanleiding voor het definiëren van een nieuwe voertuigcategorie. De regels die voor bromfietsen gelden maken het mogelijk om het innovatieve aspect van de speed-pedelec te benutten, namelijk de hogere snelheid, en bieden meer veiligheid aan de speed-pedelecbestuurder en de andere weggebruikers. In de nota van toelichting is dit meer expliciet gemaakt.

Minimumleeftijd en rijbewijs

Twee participanten, waaronder de RAI Vereniging, geven aan zich te kunnen vinden in de minimumleeftijd van 16 jaar. Eén van hen vindt echter de bijbehorende verplichting om een bromfietsrijbewijs te hebben hoogst overdreven. Een andere participant is van mening dat de rijbewijsplicht verstandig is, maar vindt het opmerkelijk dat wielrenners, mountainbikers en ligfietsers geen rijbewijs hoeven te hebben, terwijl die toch ongeveer dezelfde snelheden rijden.

Toelichting IenM:

De snelheden van een speed-pedelec zijn vergelijkbaar met de snelheden van overige bromfietsen. Ook gelden dezelfde verkeersregels als voor de overige bromfietsen. Daarom zijn de eisen met betrekking tot leeftijd en rijbewijsplicht ook hetzelfde. Dus voor de verkeersveiligheid van zowel de speed-pedelecbestuurder als de andere verkeersdeelnemers geldt een minimumleeftijd en een rijbewijsplicht. Het wijzigingsbesluit is daarom op dit punt niet aangepast.

Verzekeringsplicht

Drie participanten, waaronder de RAI Vereniging, geven aan voorstander te zijn van een verzekeringsplicht voor de speed-pedelec. Eén participant is geen voorstander van een verzekeringsplicht. Hiernaast stelt één participant de vraag of de huidige WA-verzekering op het oude kenteken automatisch van toepassing zal worden voor het nieuwe kenteken. De verzekering gaat niet automatisch over van snorfiets naar bromfiets. Aangezien de speed-pedelec vanaf het moment van omzetten geen snorfiets meer is, moet de verzekering ook omgezet worden. Het Verbond van Verzekeraars heeft tevens aangegeven dat verzekeraars een andere premie voor bromfietsen dan voor snorfietsen. De eigenaar moet zorg dragen voor de juiste verzekering.

³ www.fietsberaad.nl/onderzoek-gedragseffecten-speedpedelecs.

Toelichting IenM:

Naar aanleiding van de vraag van de participant of de huidige WA-verzekering op het oude kenteken automatisch van toepassing zal worden voor het nieuwe kenteken heeft IenM contact opgenomen met het Verbond van Verzekeraars. De informatie van het Verbond is opgenomen in de samenvatting van de reacties en reeds gepubliceerd. Tevens is deze informatie opgenomen in de nota van toelichting.

Voorlichting/communicatie

Een decentrale overheid wijst erop dat in de nota van toelichting bij de conceptregeling wordt aangegeven dat de Minister de wijziging alleen zal communiceren door eigenaren van een speed-pedelec schriftelijk te informeren en door een bericht te plaatsen op de website van het Ministerie. Naar zijn mening is dit onvoldoende om alle weggebruikers te informeren over het feit dat zij speed-pedelecs op de rijbaan kunnen ontmoeten. Een landelijke campagne is volgens hem noodzakelijk om alle weggebruikers goed te informeren.

Toelichting IenM:

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid vindt IenM het belangrijk dat de bestuurders van speed-pedelecs de regels goed weten en naleven. Dit bevordert de verkeersveiligheid voor zowel de bestuurder als de overige weggebruikers. Daarom legt IenM de nadruk op het informeren van de eigenaren/houders van een speed-pedelec. Daar komt bij dat het aantal verkochte speed-pedelecs (3.500 in 2015 volgens de branche) nog gering is. Een landelijke campagne heeft een gering effect als het onderwerp van de campagne niet heel zichtbaar is of slechts betrekking heeft op een kleine groep mensen. IenM zal samen met de branche en maatschappelijke organisaties het publiek informeren over deze wijziging in regelgeving. De nota van toelichting is op dit punt aangevuld.