



De huidige wet en regelgeving staat de ontwikkeling van nieuwe innovatieve en duurzame lichte elektrische voertuigen in de weg. Dat was zo bij de Segway en dat geldt nu ook voor de Speed Pedelec. QicQ verwacht (en ziet nu al) dat indien de huidige ontwerp regeling wordt doorgevoerd dit de ontwikkeling van de speed pedelec als onderdeel van de mobiliteit in Nederland tot stilstand zal brengen. Dit met alle gevolgen voor de bereikbaarheid van binnensteden, de randstad, het milieu en het leefklimaat.

De speed pedelec is geen fiets, geen snorfiets, en geen bromfiets. De ontwerp regeling zoals deze er nu ligt probeert desalniettemin de speed pedelec binnen de huidige categorisering in te passen, namelijk bromfiets.

Er zijn echter een aantal belangrijke cruciale verschillen tussen een bromfiets en een speed pedelec.

1. De massa en omvang van het voertuig
2. De zithouding van de berijder
3. Verschillende functionaliteit keuzes. De brommer heeft alleen een gashendel, dus een constructie snelheid. De speed pedelec heeft drie functionaliteiten namelijk; gewone fiets, snorfiets (constructiesnelheid <25Km), en trap ondersteunde high speed ebike (<45km/u)

QicQ pleit voor een nieuwe categorie voertuig voor de speed pedelec met een unieke kentekenplaat.

Plek op de weg

Punt drie hier boven laat zien dat de gebruiker van een speed pedelec niet altijd kiest of er voor hoeft te kiezen om met hoge snelheden te rijden, hij kan de fiets als fiets gebruiken, als snorfiets of als speed pedelec. Overigens constateren wij veel verschil in de kwaliteit van verschillende speed pedelecs. Op o.a. de Stromer worden vrij makkelijk de hoge snelheden >40km/uur gehaald, daar waar gebruikers op andere fietsen een gemiddelde (soms maximale snelheid) van 35 km/uur melden.

Een plek op de rijbaan tussen de auto's vinden wij een slecht idee dat komt de verkeersveiligheid niet ten goede. De gedachte hier achter is onder meer om snelheidsverschillen tussen voertuigen op het fietspad te reduceren. Dit verbetert voor het fietspad, maar verslechtert (relatief nog meer) voor de rijbaan. Sterker nog op de rijbaan komen voertuigen die teveel verschillen niet alleen in snelheid maar ook in aard, zoals massa.

QicQ pleit voor een maximum snelheid in de bebouwde kom van 30 km/uur, op het fietspad, en 50 km/uur op de hoofdrijbaan.

Een maximum snelheid van 50 km/u buiten de bebouwde kom, met mogelijkheid van gebruik van het fietspad*.

Handhaving zou ook plaats moeten vinden op basis van de maximum snelheid.

* Gebruikers van een speed pedelec gebruiken het voertuig niet alleen voor woon-werkverkeer maar ook om te toeren in de weekenden o.a. door natuurgebieden.

Helmplicht

QicQ is voorstander van een helmplicht, maar dan volgens de normering van de fietshelm norm, EN.10.78, en niet volgens de norm van de bromfietshelm, ECE 22.05.

Op een speed pedelec moet, om de snelheden boven 25km/u te halen, een inspanning geleverd worden. Dit vraagt om een helm die licht is en voldoende ventilatie heeft. Bromfiets helmen zijn te zwaar en ventileren niet. Daarnaast, zoals hierboven genoemd bij punt 2, is de houding van de rijder op een speed pedelec sportiever en veel minder rechtop dan van de bestuurder van een bromfiets. Het gevolg hiervan is dat de belasting op nekwerfels met een zware bromfietshelm te groot is. De vraag is dan of daarmee niet juist een groter risico ontstaat op nek en wervel trauma's.

** 95% van onze klanten hebben op ons advies een hoog kwalitatieve fietshelm aangeschaft (categorie € 150-€250)

*** We kunnen een ongeluk rapporteren waar deze fietshelm belangrijk was en voldoende bescherming bood. Een rijder was in een bocht onderuit gegaan. Hij is o.a. op zijn hoofd gevallen, de helm was gescheurd, zelf had hij geen lichamelijk hoofd letsel behalve (het klassieke) gebroken sleutelbeen.

QicQ heeft als missie om zoveel mogelijk mensen zo vaak mogelijk uit de auto te krijgen, met een glimlach en ziet een belangrijk rol voor de speed pedelec om dit te bereiken. Een aantal van onze klanten legt zelfs woon –werkverkeer van 40 km enkele reis af op de speed pedelec. 3% van de Nederlanders pakt nu nog maar de fiets bij afstanden boven de 17 km. De speed pedelec kan deze percentages makkelijk verhogen naar 20% mits de berijder gebruik kan blijven maken van het fietspad en een helm kan dragen die licht is en voldoende ventileert (EN 10.78)