



Speed pedelecs

Sinds 1 oktober zijn speed pedelecs opgenomen in de Wegcode. Dat zijn fietsen met elektrische trapondersteuning die snelheden tot 45 km/u kunnen halen. Daardoor kunnen ze een belangrijke rol spelen als duurzaam alternatief in onze woon-werkverplaatsingen.



JERRY DE BRIE

JERRY DE BRIE



“De meeste speed-pedelecgebruikers gebruiken hun tweewieler voor woon-werkverplaatsingen en pendelen daarbij over een afstand van 15 tot 40 km.”
Bram Rotthier (KU Leuven)

In zijn doctoraatsonderzoek bestudeert Bram Rotthier de mogelijkheden voor speed pedelecs in Vlaanderen. “Omdat ze een alternatief bieden voor grotere woon-werkafstanden, spreken speed pedelecs een nieuwe groep pendelaars aan”, zegt hij.

‘Aantrekkelijk alternatief voor de pendelaar’

interview

Bram Rotthier startte met zijn doctoraatsonderzoek aan de KU Leuven (Onderzoeksgroep Energie & Automatisering) in 2014 en hoopt het in 2018 te kunnen afronden. Hij neemt daarbij verschillende aspecten van de speed pedelec onder de loep. “Het startpunt was een analyse van de Europese en lokale wetgeving. Ondertussen werk ik aan het volgende luik, namelijk het inschatten van het potentieel voor speed pedelecs in Vlaanderen. Dat doe ik door enerzijds te analyseren hoe die voertuigen technisch presteren en anderzijds door te meten en te bevragen hoe gebruikers zich met een speed pedelec gedragen in het verkeer en hoe ze dat ervaren. Een kleine honderd gebruikers helpen me daarbij.”

Hoeveel speed pedelecs rijden er al in Vlaanderen?

“Dit is zeer moeilijk in te schatten. Tot 1 oktober werden de geregistreerde speed pedelecs ingeschreven als bromfiets klasse A of B. Nu is er een aparte voertuigcategorie voor gecreëerd en kunnen gebruikers een nieuwe

nummerplaat aanvragen. Er zijn echter veel speed-pedelecgebruikers die hun voertuig nog niet (her)ingeschreven hebben, onder andere om te vermijden dat ze niet langer op bepaalde fietspaden mogen rijden.”

Wie zijn de gebruikers van speed pedelecs?

“Ons onderzoek wijst uit dat de meeste speed-pedelecgebruikers hun tweewieler gebruiken voor woon-werkverplaatsingen en daarbij pendelen over een afstand van 15 tot 40 km. In onze groep proefpersonen stellen we vast dat de speed pedelec vooral populair is bij 30- tot 60-jarigen.”

Hoe snel rijden speed pedelecs in de praktijk?

“Nederlands onderzoek heeft uitgewezen dat mensen gemiddeld 33 tot 35 km/u rijden met de speed pedelec. Een Duits onderzoek rapporteert een gemiddelde snelheid rond 25 km/u. Dat zijn dus sterk uiteenlopende resultaten. Ook een eerste analyse van onze

metingen bij de testpersonen laat een grote variatie in snelheid zien. Dat komt doordat niet alle speed pedelecs de bestuurder in dezelfde mate ondersteunen. Er worden modellen verkocht waarmee je vlot 45 km/u haalt, maar er zijn ook modellen die bij tegenwind met moeite 30 km/u halen. De reële snelheid wordt eveneens beïnvloed door de weginfrastructuur: op sommige plaatsen zal een speed-pedelecgebruiker sneller rijden op de openbare weg dan op het fietspad.”

Welke rol kunnen speed pedelecs binnen het woon-werkverkeer spelen?

“Mijn onderzoek toont aan dat speed pedelecs een aanzienlijk potentieel hebben. Omdat ze een alternatief bieden voor grotere woon-werkafstanden, spreken ze een nieuwe groep pendelaars aan. Een kwart tot een derde van de werkende Vlaamse bevolking pendelt dagelijks tussen 15 en 40 km, een afstand waarvoor de speed pedelec een aantrekkelijk alternatief biedt voor de wagen of het openbaar vervoer.”

Nieuwe klasse bromfietsen: klasse P

Sinds 1 oktober is er een aparte reglementering voor speed pedelecs. Ze worden in de Wegcode omschreven als bromfietsen klasse P. De nieuwe regelgeving geeft de speed pedelec een volwaardige plaats in het verkeer.

Wat is een speed pedelec?

Een speed pedelec is een snelle elektrische fiets waarbij de trapondersteuning niet stopt bij 25 km/u. Je kunt door zelf mee te trappen tot 45 km/u bereiken. Speed pedelecs vallen daarvoor niet in de categorie 'fietsen', maar in die van de 'bromfietsen'. De speed pedelec is voortaan in de wegcode omschreven als bromfiets klasse P, naast de bromfietsen klasse A en B.

Welke verplichtingen gelden voor de nieuwe klasse bromfietsen?

Wat de Wegcode betreft, zijn de bepalingen die gelden voor de bromfiets klasse B op de speed pedelec van toepassing. Daardoor moeten bestuurders van een speed pedelec een helm dragen. Ook wat de plaats op de weg betreft, wordt voor de speed pedelec de parallel getrokken met de bromfiets klasse B. Toch

is de reglementering tussen speed pedelecs en bromfietsen klasse B niet over de volledige lijn gelijklopend.

Wat zijn dan de verschillen?

Het nieuwe koninklijk besluit biedt de mogelijkheid om de speed pedelec bepaalde voordelen te geven ten opzichte van de bromfiets klasse B. Zo volstaat een fietshelm in plaats van een bromfietshelm. Verder kan de speed pedelec mits aanpassing van de signalisatie toegelaten worden in straten met beperkt eenrichtingsverkeer en op voorbehouden wegen zoals fiets-snelwegen. De wegbeheerders krijgen dus de ruimte om het gebruik van speed pedelecs op hun eigen wegen in te vullen. Hiervoor zijn in de Wegcode nieuwe onderborden en borden opgenomen.

Vergelijkende tabel

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een overzichtelijke tabel samengesteld die de vergelijking maakt tussen een speed pedelec (≤ 4000 W en ≤ 45 km/u), een fiets met elektrische hulpmotor (≤ 250 W en ≤ 25 km/u) en een gemotoriseerde fiets (≤ 1000 W en ≤ 25 km/u; deze fiets is vooral bedoeld om zware lasten te vervoeren): zie <http://mobilit.belgium.be> (klik op Wegverkeer - Inschrijving van voertuigen - Kentekenplaten - Elektrische fietsen). De tabel geeft informatie over onder andere minimumleeftijd, verzekering, helmplicht, nummerplaat, rijbewijs en gelijkvormigheidsattest.



Verplichtingen voor de speed pedelec

- HELM** Wie op een speed pedelec rijdt, moet een helm dragen. Dat kan een bromfietshelm of een fietshelm zijn. De helm moet Europees goedgekeurd zijn (in een fietshelm aangegeven met een CE-markering, in een bromfietshelm met een E-markering) en de slapen en het achterhoofd beschermen.
- INSCHRIJVING EN NUMMERPLAAT** Tot 1 oktober moest een speed pedelec via de DIV ingeschreven worden als bromfiets. De inschrijving blijft verplicht maar kan nu gebeuren als speed pedelec. De federale overheid zal de regularisatieperiode voor de inschrijving normaal gezien verlengen tot 11 december 2017. Er zijn aangepaste, kleinere kentekenplaten ontworpen speciaal voor de speed pedelecs. Ze zijn 10 cm breed en 12 cm hoog. De letter-nummercombinatie bestaat uit de letter "S", gevolgd door een groep van drie letters boven een groep van drie cijfers, of omgekeerd. De eerste van de drie letters is bij speed pedelecs altijd een "P".
- RIJBEWIJS** Om een speed pedelec te besturen moet de bestuurder beschikken over een bromfietrijbewijs AM of een autorijbewijs B.
- VERZEKERING** Bij een speed pedelec is een verzekering burgerlijke aansprakelijkheid inzake motorrijtuigen verplicht wanneer de motor autonoom kan werken zonder te trappen. Bij een fiets met elektrische hulpmotor is deze verzekering niet verplicht, maar een familiale verzekering (BA privé) wordt wel sterk aanbevolen.



Hoe kan de wegbeheerder speed pedelecs toelaten of verbieden?

De wegbeheerders krijgen van de wetgever de ruimte om het gebruik van speed pedelecs op hun eigen wegen in te vullen. Op fietspaden of in bepaalde straten kunnen ze bestuurders van speed pedelecs toelaten of verbieden. In de Wegcode zijn daarvoor 8 nieuwe onderborden opgenomen (M11 tot en met M18) en werden de F99-borden aangepast. Welke regels gelden nu als de signalisatie al dan niet is aangepast?

Fietspaden







Gebruikers van de speed pedelec mogen op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u, het fietspad gebruiken wanneer dit aangeduid is met het verkeersbord D7 of met wegmarkeringen. Het bord D7 kan daarbij worden aangevuld met de nieuwe onderborden M13,

M14, M15 en M16 wanneer het fietspad moet of niet mag gevolgd worden door bestuurders van speed pedelecs. Wanneer een snelheidsbeperking hoger dan 50 km/u geldt, zijn de bestuurders van speed pedelecs verplicht het fietspad te gebruiken.

Bestuurder van de speed pedelec moet het fietspad verplicht gebruiken:		of		bij meer dan 50 km/u	
	D7		Wegmarkering art. 74		
Bestuurder van de speed pedelec mag vrij kiezen om al dan niet op het fietspad te rijden:		of		bij 50 km/u of minder	
	D7		Wegmarkering art. 74		
Bestuurder van de speed pedelec verboden op het fietspad:				M15	
	D7		M15		
				M16	
	D7		M16		
				D10	
	D10		D9		

Voorbehouden wegen

Op wegen die aangeduid worden met borden F99a, F99b of F99c is alleen het verkeer toegelaten van de categorieën van weggebruikers waarvan het symbool afgebeeld is op de verkeersborden. Deze wegen zijn verboden voor bromfietsen klasse A en B, maar speed pedelecs kunnen worden toegelaten als de bestaande signalisatie aangepast wordt. Dit betekent dat de afbeelding van de bromfiets met een P expliciet wordt aangebracht op het verkeersbord. Deze borden worden meestal ook gebruikt om de toegang tot zogenaamde fietssnelwegen te regelen. Wanneer deze borden geplaatst zijn, geldt een snelheidsbeperking van 30 km/u. Dat blijft ook zo.

Speed pedelec toegelaten	Speed pedelec niet toegelaten
 F99a	 F99a
 F99c	 F99c
 F99b	 F99b











KLUWER

Als u als lokale wegbeheerder de signalisatie op fietspaden aangegeven met het bord D7 binnen de bebouwde kom niet expliciteert met onderborden, mogen bestuurders van een speed pedelec zelf kiezen of ze het fietspad al dan niet gebruiken.

Eenrichtingsstraten

Terwijl in straten met beperkt eenrichtingsverkeer verplaatsingen in beide richtingen vandaag uitsluitend voorbehouden zijn voor fietsers en eventueel bromfietsen klasse A, kan dit nu ook uitgebreid worden naar de speed pedelecs. De bestaande onderborden bij de borden C1 moeten dan wel vervangen worden door de onderborden M11 of M12. In de andere rijrichting moeten bij de borden F19 de onderborden M17 of M18 komen.

Onderborden die speed pedelecs toelaten	Onderborden die speed pedelecs niet toelaten
 M11	 M2
 M12	 M3
 M17	 M4
 M18	 M5

“Gebruik maximaal faciliteren”



KABINET WEYTS

Ben Weyts, Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken: “Ik ben alvast grote voorstander om de speed pedelecs alle kansen te geven in het woonwerkverkeer. Ze worden gebruikt voor middel-

lange afstanden en vormen een aantrekkelijk alternatief voor de wagen. Met de speed pedelec halen we meer kilometers uit de file. Ik wil het gebruik van dit verplaatsingsmiddel maximaal faciliteren en ze toelaten op fietssnelwegen en jaagpaden, met dien verstande dat speed-pedelecbestuurders zich uiteraard ook moeten schikken naar de vigerende snelheidsbeperkingen. Met de mogelijkheid om een aangepaste bebording aan te brengen hebben wegbeheerders concrete tools in handen om hier een vertaling aan te geven. Vanuit mijn bevoegdheden kan ik enkel de signalisatie laten aanpassen op wegen waarvoor Vlaanderen bevoegd is. Zeker wat de fietssnelwegen en jaagpaden betreft zal er daarom overleg nodig zijn met de betrokken lokale weg- en waterwegbeheerders. Een duidelijke regelgeving rond speed pedelecs was nodig. Ik geloof rotsvast in het potentieel van de elektrische fiets en speed pedelec. Een duidelijk wetgevend kader kan dit succes in goede banen leiden.”

“Vooral werken op verkeersgedrag”



JERRY DE BRIE

Wout Baert, programmamanager bij Fietsberaad Vlaanderen: “Met Fietsberaad Vlaanderen brengen we momenteel alle betrokken partijen rond de tafel. We wil-

len tot een tekst komen met aanbevelingen aan wegbeheerders, ontwikkelaars van fietsinfrastructuur en politie. Het is geen eenvoudige opdracht. De speed pedelec ziet er uit als een fiets, maar kan gebruikt worden zoals een bromfiets klasse B. Dat zorgt ervoor dat de problematiek deels is terug te brengen tot het verkeersgedrag van de gebruikers van de speed pedelec zelf. Net als andere weggebruikers moeten zij zich aan de snelheidsbeperkingen houden, in bijvoorbeeld een woonerf (20 km/u), een zone 30 of een fietsstraat (30 km/u). Op de ‘gewone’ weg is er dus niet echt een probleem. Het gaat vooral over de positie van de speed pedelec op het fietspad, en dan vooral binnen de bebouwde kom waar meer fietsers, ook kinderen, te verwachten zijn en het van belang is om bij drukte de snelheidsverschillen niet te hoog te laten oplopen. Daarnaast moet ook de toegang

tot straten met beperkt eenrichtingsverkeer, het inhalen van fietsers in een fietsstraat en de regeling ‘rechts vrij voor fietsers’ bekeken worden. Voor fietssnelwegen aangeduid met een F99 is het al geregeld. De wetgever heeft voorzien dat de wegbeheerder de speed pedelec kan toelaten, in tegenstelling tot bromfietsen A of B. Maar ook hier geldt een wettelijke snelheidsbeperking tot 30 km/u. We proberen in België veel wettelijk te regelen, maar ik denk dat we in dit geval verder zullen komen als we werken op het gedrag van weggebruikers. De politie heeft met het verkeersreglement op het gebruik van de openbare weg (art 7.2) trouwens nu al de mogelijkheid om mensen daarop aan te spreken.”

Fietsberaad werkt momenteel aan een advies voor de lokale besturen omtrent de plaats van de speed pedelec op de openbare weg. U kunt mee discussiëren via de LinkedIn-groep ‘Fietsprofessionals Vlaanderen’. Stuur uw e-mailadres naar info@fietsberaad.be met als onderwerp ‘Fietsprofessionals Vlaanderen’ en u wordt toegevoegd aan de groep. Uw input is waardevol voor het advies dat in de loop van december volgt.

Bedankt uw gemeente BOB ook deze winter?



De eindejaarsfeesten komen er weer aan. Een glaasje bubbels, een stevige pint of warme glühwein zijn dan nooit ver weg. Genieten is de boodschap, maar niet als de feestvierders nog moeten rijden. Want

een échte BOB heeft nul op. Wenst u uw eigen BOB-campagne te maken voor uw stad of gemeente? Geen probleem, op de partnersite van het BIVV kan u gepersonaliseerde affiches en banners maken. U vindt er onder andere ook teksten en beelden voor artikels, en een leuke video voor op uw schermen.

www.partner.bob.be (login bob2016, paswoord: bedanktmerci)

Neem deel aan ‘Laboratoria Mobile Alternatieven’

Participatieve denk- en werkmethodes vinden almaar meer ingang binnen de lokale besluitvorming. De Laboratoria Mobile Alternatieven (LaMA) reiken



een laagdrempelige methodiek aan om van deze manier van werken te proeven. Binnen LaMA komen bewoners en gebruikers samen met mobiliteitsprofessionals en beleidsmakers om van onderuit te werken aan creatieve en gedurfde oplossingen. In 2016 werd LaMA succesvol getest in Geraardsbergen, Melsele (Beveren) en Waregem. Volgend jaar strijkt LaMA neer in tien Vlaamse steden, gemeenten of wijken. Wilt u één van hen zijn? Stel u dan voor 14 december kandidaat. LaMA is een initiatief van het Netwerk Duurzame Mobiliteit, met steun van de Vlaamse overheid.

www.laboratoria-mobiele-alternatieven.org

Agenda

December

- 6 Fietsvriendelijke handelskernen (Aalst)
- 7 Infomoment Nieuwe snelheidsnorm: 90 wordt 70 km/u (Leuven)
- 13 Stads- en dorpskernvernieuwing (Antwerpen)

Januari

- 23 Mobiliteit en gezondheid (Mechelen)

Februari

- 17 Tijdelijke verkeersmaatregelen bij wegenwerken en evenementen (Antwerpen)

Zie ook de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' - 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.