Regelwerk NL ← → Erfahrungen NL

Nationale Ebene

- Speed Pedelec: seit juli 2017 Moped (davor: 'Leichtes Moped')
  - → Pflicht: auf dem Fahrbahn
  - → Helm (SP-Helm oder Motorhelm)
  - → max. 45 Km/Stunde
  - → gelbes Kennzeichen
  - → Schilder: RVV G11, RVV G12a, RVV G13

https://www.raivereniging.nl/dossiers/speed-pedelec

Erfahrungen

- Meiste Speed Pedelec Fahrer:
  - 30-35 Km/Stunde
  - Fühlen sich nicht sicher auf dem Fahrspur → fahren auf Radanlagen
  - Aggressive Autofahrer
  - Ärgern sich an Fahrbahnpflicht
- Andere Verkehrsteilnehmer:
  - schätzen Speed Pedelec Fahrer nicht richtig ein
- Spannung zwischen mehr Raum für das Rad und Naturschutz
- Polizei kontroliert nicht

RVV G11 Pflichtradpfad

RVV G 12a Pflichtpfad für Rad/Mopeds Fahrbahn

RVVG13 nicht-verpflichtetes Radpfad (Mopeds: ausschalten Motor)

Lernpunkte: Forschung und Spitzenreiter

Spitzenreiter in NL: Provinz Gelderland und Provinz Utrecht

Provinz Gelderland, schon in 2017:

- Forschung 170 Strassentrassen innerhalb Ortschaften:
  - Speed Pedelec Fahrer: unakteptabele Verkehrsunsicherheits-probleme für 16 Durchfahrtstrassen innerhalb 13 Städten/Orten

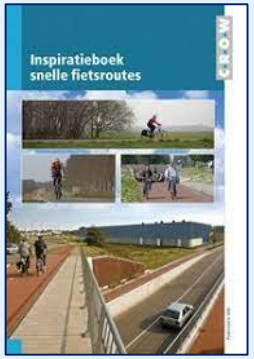
  → Massnahmen notwendig
- Drei Gründe für Forschung:

  1) Verhalten SP-er passt nicht bei Karakteristik Fahrzeug:
  - Schnittgeschwindigkeit: SP= 32 Km/S (< als theoretische 45)
  - → Grosser Unterschied zwischen Auto (50) und SP
  - → Grosser Underschied in Masse LKW/Auto–SP
- 2. Ortsdurchfahrten in Einrichtung und Benutzung sehr unterschiedlich:
  - Zuviel Trassen wo Speed Pedelec auf Fahrbahn fahren sollte
  - → Verschiebung nach Fahrbahn 'nicht sicher genug'
- 3. 66% Speed Pedelec Fahrer lassen das Auto stehen:
  - würde ein falsches Signal sein für diese bewuste Benutzer (Reisezeit, Gesundheit, Umwelt und Spass) → positive gesellschaftliche Kosten-Nutzenabwägung falls Speed Pedelec

https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2017-52201.html

Provinz Utrecht:

- Seit 2019: Beirat für Speed Pedelecs mit Vertretern von: ANWB, Fietsersbond, VVN, Natuur&Milieufederatie Utrecht, Rijkswaterstaat, Wielerplatform Utrecht und Arbeitgeber Region Utrecht
  - 1. Beiratsbericht/Gutachten über Speed Pedelecs: Flussdiagram SP

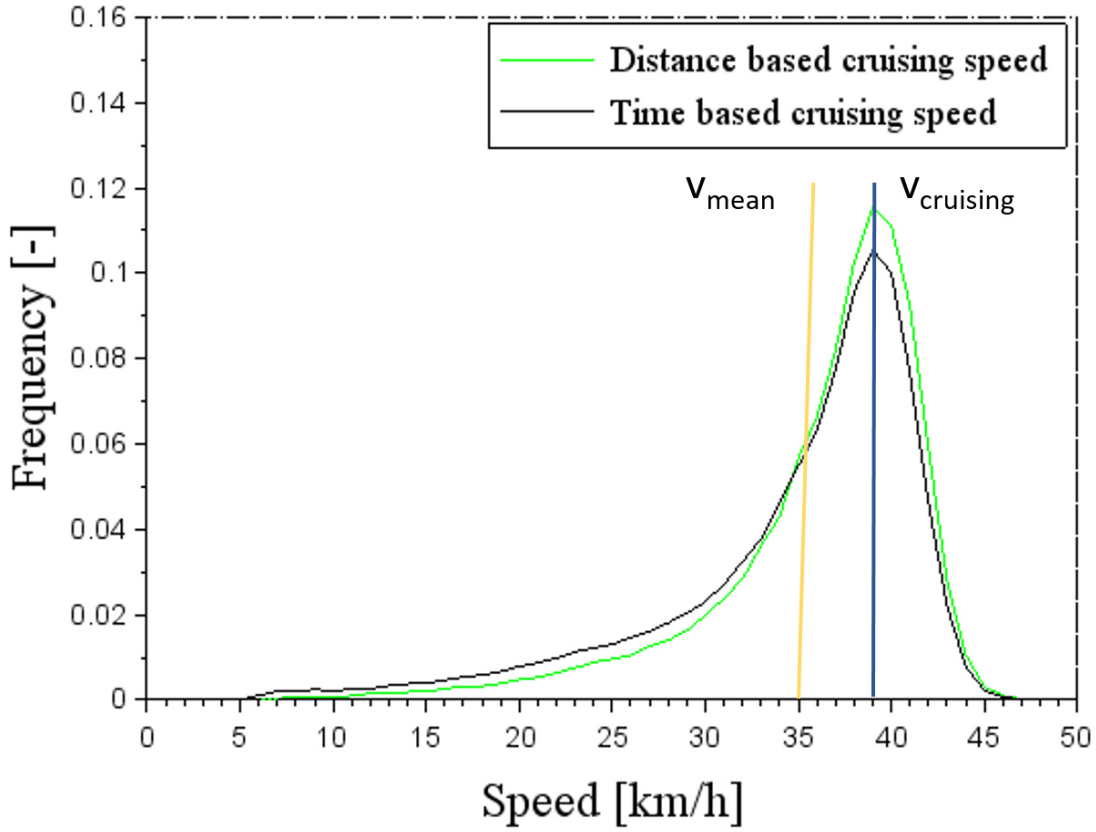


Quelle: https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/mobiliteit/fiets/snelfietsroutes#worden)

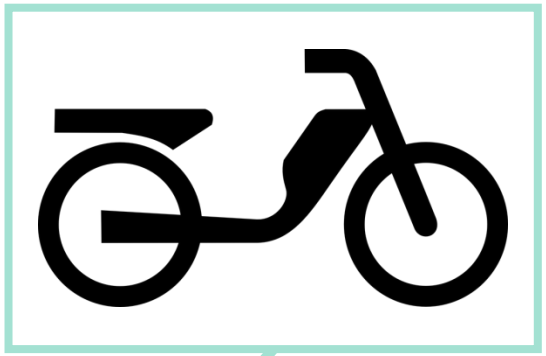
Quelle: https://www.verkeerskunde.nl/artikel/nieuwe-crow-publicatie-inspiratieboek-snelle-fietsroutes

Cruising speed of speed pedelec users

Auszüge einer Präsentation
von Bram Rotthier, Belgien,
KU Universität Leuven



LEVA=Light Electric Vehicle Association



Belgian legislator

moped type
speed pedelec

KU LEUVEN

LEVA EU

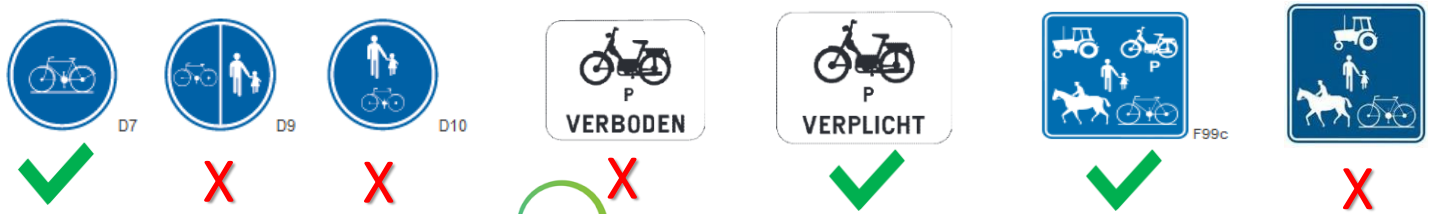
Odisee
DE CO-HOGESCHOOL

The speed pedelec in Belgium

if speed limit ≤ 50 km/h

if speed limit > 50 km/h

choice for road authority



KU LEUVEN

LEVA EU

Odisee DE CO-HOGESCHOOL

Future

- more innovations in Light Electric Vehicles
  - more “intermediate” vehicles

KU LEUVEN

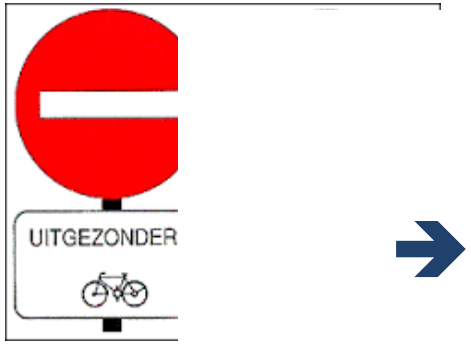
LEVA EU

Odisee DE CO-HOGESCHOOL

Option 1: Extra categories and exceptions

Für jedes innovative Fahrzeug eine neue Kategorie oder eine extra Ausnahme?

→ For every innovative vehicle, creation of new category or extra exception?



--> Ist das Wissen der Straßennutzer "up to date"?

→ Knowledge of road users up to date?

F99c

F101c

D7

D9

D10

KU LEUVEN

LEVA EU

Odisee
DE CO-HOGESCHOOL

Option 2: Dogmatic approach

what about?

Motor?

Back to the essence of traffic regulations

Die Essenz von Verkehrsregeln:
Vereinbarungen , die das Verhalten im Verkehr regulieren, allgemeine Regeln die anwendbar sind in jeder Situation, und die die Positionen und Bewegungen so regeln, dass Kollisionen vermieden werden

"A set of agreements, which regulate traffic behaviour on the road in advance, general rules that are applicable in every situation and that regulate the positions and movements on the road in such a way that collisions are avoided"

o Ist "Motor <--> Muskelkraft" eine gutes Unterscheidungsmerkmal um Kollisionen zu vermeiden?

- Is “motor ⇔ muscle power” a good distinction to avoid collisions?

- alternative: based on objective parameters
  - → *actual speed (road dependent)*
  - → *mass and dimensions (vehicle dependent)*
    - → impulse and kinetic energy

o Alternative: basierend auf objektiven Parametern
--> tatsächliche Geschwindigkeit (abhängig von Straße)
--> Masse und Dimensionen (abhängig vom Fahrzeug)
--> Antrieb und kinetische Energie

KU LEUVEN

LEVA EU

Odisee DE CO-HOGESCHOOL

Speed pedelecs on bicycle highways

o Größere Geschwindigkeitsunterschiede
--> sollten autofreie Straßen außerorts nicht etwa unterstützend sein um eine alternative zur Autonutzung für längere Strecken zu bieten?
--> Gibt es große Geschwindigkeitsunterschiede?
o leise, überholende Fahrzeuge
--> e-mobilität = leise Mobilität, das speed Pedelec ist nur der Spitzenreiter

- greater speed differences

→ *Shouldn't these car free roads, outside cities, not be supportive of alternatives for car use over larger distance?*

→ *Are there greater speed differences?*

- silent, overtaking vehicles

→ *e-mobility = silent mobility, the speed pedelec is just the frontrunner*

o wenn Infrastruktur nicht angepasst an speed pedelecs
--> Straßennutzer können sich an schwierige Situationen anpassen
(Anm.: ist ja auch üblich beim Umfahren von Baustellen ...)

- infrastructure not adapted for speed pedelecs

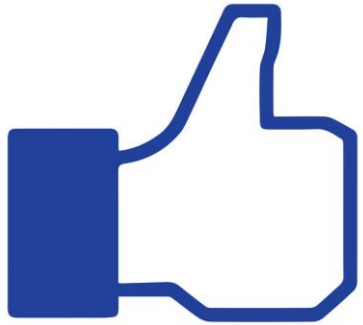
→ *Road users can adapt to difficult situations*

KU LEUVEN

LEVA EU

Odisee DE CO-HOGESCHOOL

Speed pedelecs on bicycle highways



possible actions:

- Imposing (reasonable) speed limits on bicycle highways?
  → linking to technical regulations?

- future proof: wide, smooth surface, road marking, lighting,…

mögliche Maßnahmen:
o unter Auflage von (vernünftigen) Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Radschnellwegen?
--> verknüpft mit technischen Regulierungen?
o zukunftsfähig: Breit, glatte Oberfläche, Straßenmarkierungen, Beleuchtung

KU LEUVEN

LEVA EU

Odisee DE CO-HOGESCHOOL