

De Minister van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw drs. M.H. Schultz van Haegen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Postbus 913
2509 AC Den Haag
Bezuidenhoutseeg 62
T 070 – 317 33 33
F 070 – 320 12 61
E info@swov.nl
I www.swov.nl
BTW NL0028.14.663.B.01
IBAN NL84ABNA0430068433
KvK 41151387

ONZE REFERENTIE PK/pr/175144
UW REFERENTIE
ONDERZOEKSNUMMER
ONDERWERP Rapport 'Speed-pedelec op de rijbaan' (R-2017-13)
DATUM 11 september 2017
DOORKIESNUMMER (070) 317 33 318

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

De ontwikkeling en opkomst van de speed-pedelec biedt in potentie belangrijke voordelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Als gevolg van EU-regels is de speed-pedelec sinds 1 januari 2017 officieel een bromfiets: het voertuig kent een maximumsnelheid van 45 km/uur, moet voorzien zijn van een gele kentekenplaat terwijl de bestuurder een goedgekeurde helm moet dragen. Na een overgangsfase is het vanaf 1 juli 2017 geen enkele speed-pedelecruider meer toegestaan om gebruik te maken van het fietspad als dat niet expliciet is opgesteld voor bromfietzers.

Om inzicht te krijgen in de consequenties hiervan heeft u SWOV verzocht onderzoek te doen. In deze brief geef ik de uitkomsten van het onderzoek Speed- pedelec op de rijbaan - Eerste praktijkonderzoek naar gedragseffecten op hoofdlijnen weer. Daarnaast schets ik enkele perspectieven om de veiligheid te vergroten.

Uitkomsten van het onderzoek op hoofdlijnen

De hoofdconclusie van het onderzoek is dat een veilige inpassing van de speed- pedelec in het Nederlandse wegverkeer in de praktijk een forse uitdaging vormt:

- Op de rijbaan zijn er vaak substantiële snelheidsverschillen tussen speed-pedelecruiders en gemotoriseerd snelverkeer: de speed-pedelecruider rijdt gemiddeld 32 km/uur terwijl de snelheidslimiet 50 km/uur is.
- Bijna een kwart van de ritafstand wordt – ondanks het verbod – op het normale, niet voor brommers aangewezen, fietspad afgelegd. Daarbij wordt door speed-pedelecruiders gemiddeld 29 km/uur gereden, terwijl een 'normale fietser' zo'n 17,5

km/uur per uur rijdt.¹ Ook op het fietspad zijn er dus substantiële snelheidsverschillen.

- Voor zowel de rijbaan als het fietspad geldt dat snelheidsverschillen tussen de verschillende weggebruikers potentieel tot gevaarlijke situaties kunnen leiden.
- Als de speed-pedelec op de rijbaan rijdt, doet zich gemiddeld eens per 2 km afgelegde afstand een situatie voor die op doorstromingsproblemen duidt. Dit waren met name situaties waarbij de achterligger een verkeersregel overtrad om de speed-pedelecrijder in te halen, of de speed-pedelecrijder op korte afstand volgde, of duidelijk (af)remde, of de speed-pedelecrijder afsneed.
- De speed-pedelecrijders binnen het SWOV-onderzoek voelden zich op de rijbaan regelmatig onveilig en steunen de helmplicht: zij dragen de helm dan ook meestal. Abrupte rembewegingen kwamen in gelijke mate voor op de rijbaan en op het fietspad. 86% van de deelnemers is niet positief over de nieuwe regelgeving.

Perspectieven voor meer veiligheid

Op basis van eerder onderzoek en de beginselen van veilig wegverkeer zijn richtingen aan te geven om de veiligheid van de speed-pedelecrijder en andere verkeersdeelnemers – met name fietsers – te vergroten.

Binnen de huidige regelgeving is het uitgangspunt daarbij dat speed-pedelecs net als brommers over een goed ingerichte rijbaan rijden waar automobilisten de limiet niet overschrijden en weten dat zij speed-pedelecrijders kunnen tegenkomen.

Waar dat niet veilig kan – bijvoorbeeld door drukte of door een specifieke lokale verkeerssituatie, zoals bij overgang van 80 naar 50 km/uur wegen – biedt het fiets-bromfietspad de aangewezen uitweg. Een goede uitvoering is hierbij van belang, zowel voor de infrastructuur als de verkeershandhaving.² Overigens betekent een toename van het aantal fiets-bromfietspaden dat de voordelen van de maatregel 'Bromfiets-op-de-rijbaan' voor zowel bromfietzers als fietsers deels teniet zullen worden gedaan.³

Goede voorlichting over de nieuwe situatie aan zowel automobilisten als speed-pedelecrijders kunnen mogelijk helpen.⁴ Automobilisten weten dan beter wat zij kunnen verwachten en hoe zij zich moeten gedragen. Speed-pedelecrijders kunnen worden gewezen op het belang van veilige routes en een goede zichtbaarheid. Dat laatste is met name van belang tijdens de wintermaanden.⁵ Daarnaast lijkt het wenselijk dat speed-pedelecs uitgerust worden met richtingaanwijzers en – net als bromfietsen – een remlicht.

¹ Vlakveld et al (2015). [Speed choice and mental workload of elderly cyclists on e-bikes in simple and complex traffic situations: A field experiment](#). In: Accident Analysis & Prevention, vol. 74, p. 97-106. De gemiddelde snelheid op een fietspad in de bebouwde kom is 20,5 km/uur, maar dat is inclusief snorfietzers (die gemiddeld 34 km/uur rijden) en elektrische fietsen (die tot 25 km/uur motorisch ondersteund worden; zie ook: Methorst, R., Schepers, J.P. & Vermeulen, W. (2011). [Snorfiets op het fietspad](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart DVS, Delft.

² SWOV (2016). [Snelheid en snelheidsmanagement](#). SWOV-factsheet, november 2016, Den Haag.

³ AVV (2001). [Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan'](#). Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam.

⁴ SWOV (2013). Massamediale voorlichting over verkeersveiligheid. SWOV-factsheet, juli 2013. SWOV, Leidschendam.

⁵ Zie de vraag "[Hoe gevaarlijk is fietsen zonder goede verlichting](#)" uit de factsheet: SWOV (2017). [Fietsers](#). SWOV-factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag.

Tot slot: de speed-pedelec biedt in potentie belangrijke voordelen voor bereikbaarheid en duurzaamheid. Tegelijkertijd vormt een veilige inpassing ervan in het Nederlandse wegverkeer in de praktijk een forse uitdaging. De ontwikkeling en opkomst van de speed-pedelec vormt zo aanleiding voor een meer fundamentele discussie over hoe we de verkeersveiligheid in de bebouwde kom en op fietspaden in de toekomst willen verbeteren en borgen. Het verkeer wordt in alle scenario's drukker, met steeds meer kwetsbare ouderen. Met name in steden zijn de fietspaden vaak nu al te druk voor hun breedte,⁶ terwijl de variatie in voertuigen toeneemt. Naast snorfietsen en -scooters groeit het aantal elektrisch aangedreven bakfietsen en zelfs 'minicars'.

Duidelijke keuzes, hoogwaardige fietsvoorzieningen en goed ingerichte 30 km/uur zones – in combinatie met veilige doorgangswegen – kunnen bijdragen aan veiligheid, net als innovatieve technieken voor snelheidsmanagement. Het is mijn hoop dat de resultaten van dit onderzoek, evenals die van ons onderzoek naar ongevallen met snorfietsen dat later deze maand verschijnt, zullen bijdragen aan de discussie over dit belangrijke onderwerp.

Hoogachtend,



Dr. P. van der Knaap
Directeur-bestuurder SWOV

⁶ De Groot-Mesken, J., Vissers, L. & Duivendoorn, C.W.A.E. (2015). [Gebruikers van het fietspad in de stad. Aantallen, kenmerken, gedrag en conflicten](#). R-2015-21. SWOV, Den Haag.