

Vergaderjaar 2016–2017

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 568

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2017

Zoals toegezegd in mijn brief aan uw Kamer (Kamerstuk 29 398, nr. 524) bied ik u hierbij de onderzoeksresultaten aan van SWOV over het gedrag van de speed-pedelec rijder gekentekend als bromfiets¹.

De aanleiding voor dit onderzoek is dat we te maken hebben met een relatief nieuw fenomeen op de weg waar sinds 1 januari 2017 nieuwe regels voor gelden en de vraag is wat nu het effect van deze nieuwe regels op de verkeersveiligheid is. Het gaat dan over de speed-pedelec. Een tweewieler die trapondersteuning biedt tot 45 km/u. Deze tweewieler is stil, schoon en vraagt inspanning van de bestuurder. Met geringe inspanning zijn snelheden boven de 25 km/u makkelijk te halen. En naarmate het vermogen van de elektrische motoren van de speed-pedelects toeneemt (nu tussen de 350 en 500 watt en nieuwere modellen hebben al 1.000 watt, regelgeving stelt een grens van 4 kW) zijn hogere snelheden steeds makkelijker te halen en vol te houden tot een maximum van 45 km/u. Dus een mooi alternatief voor bijvoorbeeld de auto voor woon-werkafstanden van meer dan 15 km. Ongeveer 13.000 speed-pedelects zijn nu geregistreerd door RDW.

Vanwege verouderde Europese regelgeving werd tot 1 januari 2017 de speed-pedelec gekentekend als snorfiets. Voor de speed-pedelec rijder golden dezelfde regels als voor andere snorfietsers: geen helmplicht, maximumsnelheid van 25 km/u en verplicht op het fietspad rijden. Dit gaf als belemmering dat speed-pedelec zich niet kon onderscheiden van de elektrische fiets qua snelheid en dus ook geen voordelen had. Nieuwe Europese regelgeving zorgt ervoor dat vanaf 1 januari 2017 nieuwe speed-pedelects als bromfiets gekentekend dienen te zijn. En sinds 1 juli 2017 zijn alle «oudere» speed-pedelects met snorfietskentekenplaatje verplicht om het kosteloos verkregen bromfietskentekenplaatje te voeren. Nu dienen alle speed-pedelec rijders zich te houden aan de regels die gelden voor bromfietsers. De speed-pedelec rijder dient een goedge-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

keurde helm te dragen. Verder gelden andere snelheidslimieten en is de plek op de weg veranderd: maximumsnelheid van 30 en 40 km/u op het fiets/bromfietspad respectievelijk binnen en buiten de bebouwde kom, niet toegestaan op het fietspad en een maximumsnelheid van 45 km/u op de rijbaan.

Ik heb ex ante laten onderzoeken of uitzonderingen op deze bromfietsregels vanuit verkeersveiligheidsperspectief voor zowel de speed-pedelec rijder als andere kwetsbare verkeersdeelnemers nodig zijn. Deze resultaten heb ik met uw Kamer gedeeld (Kamerstuk 29 398, nr. 508) en gaven geen aanleiding voor uitzonderingen.

Nu heeft SWOV op mijn verzoek het effect van de nieuwe regelgeving onderzocht. Het onderzoek laat zien dat de speed-pedelec rijder zich vaak ($\pm 25\%$ van alle afstanden) op het vrijliggende fietspad begeeft en daar met een hoge gemiddelde snelheid (29 km/u) rijdt. Dit bevestigt de inschattingen van het eerdere onderzoek² dat ik aan uw Kamer heb gestuurd en betekent een verhoging van het risico op een ongeval voor de andere kwetsbare verkeersdeelnemers en de speed-pedelec rijder. Verder laat het SWOV-onderzoek zien dat op de rijbaan de gemiddelde snelheid ligt op 32 km/u. Dit is fors lager dan de maximumsnelheid van 50 km/u. Ook dit ondersteunt de conclusie uit het eerdere onderzoek³ dat dit snelheidsverschil minder risico geeft op een ongeval dan met vergelijkbare snelheden op een fietspad te rijden. Een derde belangrijk punt uit het SWOV-rapport is dat automobilisten niet allemaal even begripvol reageren op de speed-pedelec rijder. SWOV doet de volgende aanbevelingen: goede voorlichting over de nieuwe situatie aan zowel automobilisten als speed-pedelec rijders, speed-pedelecs uitrusten met remlichten en richtaanwijzers en aanpassing van de infrastructuur.

Deze aanbevelingen omarm ik met de volgende aanvullingen. Voor de korte termijn zie ik als belangrijk punt het vergroten van de herkenning van de speed-pedelec rijder door andere weggebruikers en dan vooral de automobilisten. Met ongeveer 13.000 geregistreerde speed-pedelecs is dit nu nog een relatief kleine groep tweewielers tussen de fietsen (meer dan 22 miljoen), snorfietsen (± 680.000) en bromfietsen (± 470.000). Daarom heb ik infographics en ander beeldmateriaal laten maken, zodat gemeenten via allerlei mediakanalen het fenomeen «speed-pedelec» onder de aandacht kunnen brengen en zodoende voor duidelijkheid richting de andere weggebruikers zorgen. Ik ga hier een extra impuls aan geven. Voor goede voorlichting aan de speed-pedelec rijder ben ik al een pilot gestart. Op mijn initiatief ontwikkelt de Fietzersbond een speed-pedelec routeplanner in de provincie Gelderland, zodat geschikte routes eenvoudig gevonden kunnen worden.

Remlichten zijn al verplicht volgens de nieuwe Europese kaderverordening en richtingaanwijzers zijn voor alle bromfietsen optioneel. Ik ga verkennen of in Europees verband draagvlak is voor een verplichting. Aanpassing van de infrastructuur gaat niet van vandaag op morgen. Binnen de huidige regelgeving zie ik ook mogelijkheden om het veiliger te maken. Een wegbeheerder kan overwegen het fietspad om te zetten in een bromfietspad

Ook hebben wegbeheerders de mogelijkheid om snelheden op de rijbaan aan te passen door enerzijds de snelheid te verlagen en/of maatregelen te treffen waardoor automobilisten de verleiding weerstaan om harder dan de maximumsnelheid te rijden. Ik ben blij dat een aantal gemeenten al actief meedenkt en mij vraagt mee te kijken om binnen de huidige kaders

² Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 508 «Effecten van mogelijke gedragsregels voor speed-pedelecs».

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

de speed-pedelec een duidelijke plek in het straatbeeld te geven. Ik ga met deze gemeenten aan de slag. Een nieuw innovatief idee is om via geofencing de maximumsnelheid van speed-pedelegs locatiespecifiek aan te passen. Ik ben voornemens samen met de Nederlandse fietsindustrie de mogelijkheden van deze technieken in de Nederlandse praktijk te onderzoeken. Alles overziend vind ik dit innovatieve voertuig nog steeds een aanwinst voor onze mobiliteit.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus