



Rapport

Advies Provinciale Proef Ontheffing Speedpedelec

Gemeente Utrecht, provincie Utrecht, gemeente
Amersfoort

COLOFON

Titel:	Advies Provinciale Proef Ontheffing Speedpedelec
Subtitel:	Gemeente Utrecht, provincie Utrecht, gemeente Amersfoort
Opdrachtgever:	Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht en gemeente Amersfoort Fabian Mol, Ewoud Vink en Erik Groot Karsijn
Opdrachtnemer:	DTV Hans Godefrooij en Kim de Wit
Datum:	1-5-2025
Kenmerk:	250068/KWi
Status rapport	DEFINITIEF

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek.....	5
1.3	Leeswijzer	5
2	Resultaten vragenlijst speedpedelecers	6
2.1	Gebruik en vervanging auto- (en motor)ritten	6
2.2	Voorkeur plek op de weg	9
2.3	Zelf gerapporteerde snelheid	12
2.4	Verkeersveiligheid	13
2.5	Conclusies.....	16
3	Resultaten vragenlijst overige fietspadgebruikers	17
3.1	Hinder van speedpedelecs	17
3.2	Zelf gerapporteerde valpartijen en botsingen	20
3.3	Conclusies.....	24
4	Resultaten overige data.....	25
4.1	Aantal ontheffingen en bezit speedpedelec	25
4.2	Aantal ongevallen met speedpedelecs	26
4.3	Meldingen over speedpedelecs	27
4.4	Overtredingen	28
5	Verkeerskundige beschouwing	29
6	Conclusies en aanbevelingen	32
Bijlage A	Grafieken resultaten vragenlijst speedpedelecers.....	34
Bijlage B	Grafieken resultaten vragenlijst overige fietspadgebruikers	42

1 Inleiding

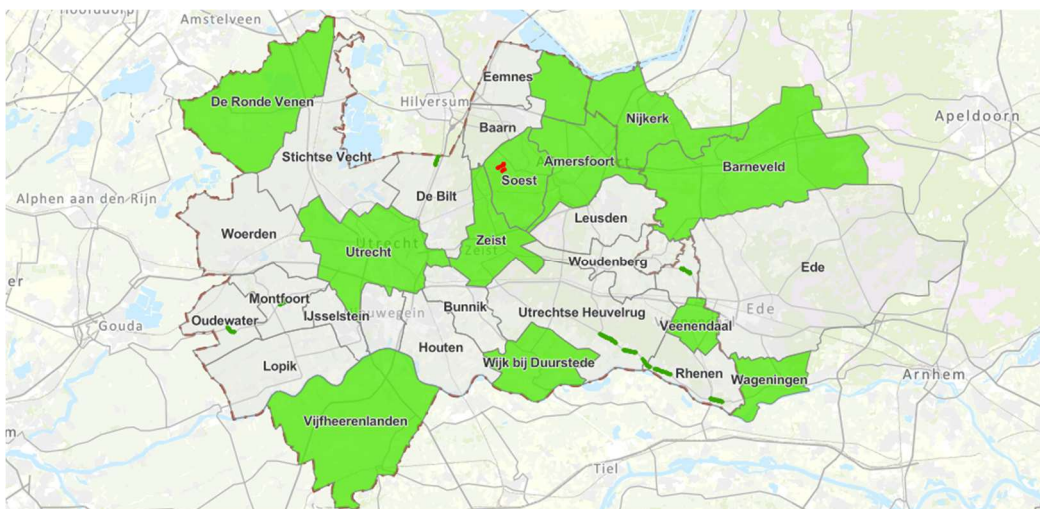
1.1 Aanleiding

De provincie Utrecht en diverse gemeenten willen het gebruik van de speedpedelec stimuleren als duurzame mobiliteitsoplossing. Gebruik van de speedpedelec in plaats van de auto heeft veel voordelen, zoals een lagere CO₂-uitstoot, een positief effect op de gezondheid van de bestuurder, verbetering van luchtkwaliteit en minder ruimtegebruik. Vanwege deze voordelen levert de speedpedelec een bijdrage aan het behalen van doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, milieu en gezondheid.

Omdat de speedpedelec volgens de wet een bromfiets is, moeten gebruikers beschikken over een rijbewijs, moeten ze een helm dragen en moet het voertuig een kenteken hebben. Ook mag de speedpedelec niet op het fietspad. Maar aangezien veel gebruikers van de speedpedelec de maximumsnelheid van 45 km/u niet halen, voelen zij zich -mede door hun omvang en massa- niet thuis op de rijbaan tussen het (vaak veel snellere) autoverkeer. Bovendien blijken veel automobilisten de speedpedelec niet als bromfiets te herkennen, waardoor zij denken dat deze niet op de rijbaan mogen rijden. Daarom kiezen gebruikers van de speedpedelec er in veel gevallen voor om (ook al mag het niet) het fietspad te gebruiken.

Vanwege deze redenen zijn de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de gemeente Amersfoort een provinciale proef gestart om het gebruik van de speedpedelec te stimuleren. Deze proef houdt in dat speedpedeleceigenaren tijdelijk met een ontheffing op het fietspad mogen rijden. Speedpedeleceigenaren kunnen digitaal een ontheffing aanvragen en verklaren bij de aanvraag akkoord te gaan met de voorwaarden: de speedpedeleceer is te gast op het fietspad, past zijn snelheid aan de andere fietspadgebruikers aan en rijdt niet harder dan 30 km per uur. De ontheffing wordt digitaal verstrekt en de bestuurder van de speedpedelec moet deze altijd kunnen laten zien als hierom gevraagd wordt. Bestuurders krijgen met de ontheffing keuzevrijheid tussen het gebruik van het rijbaan of, als gast, van het fietspad.

De ontheffing is geldig op provinciale fietspaden en op fietspaden in de volgende deelnemende gemeenten: Utrecht, De Ronde Venen, Vijfheerenlanden, Zeist, Soest, Wijk bij Duurstede, Amersfoort, Bunschoten en Veenendaal. Daarnaast zijn drie Gelderse gemeenten aangehaakt als onderdeel van de regio's Foodvalley en Amersfoort: Nijkerk, Barneveld en Wageningen (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1 Deelnemende gemeenten aan provinciale proef (bron: Gemeente Utrecht)

De proef is gestart op 1 juli 2023 en loopt tot en met 30 juni 2025. Een belangrijk onderdeel van de proef is het monitoringsplan, bestaande uit drie metingen: een (beperkte) 0-meting bij de start van de proef, een 1-meting halverwege de proef in mei 2024 en een 2-meting richting het einde van de proef in februari 2025. In de 0-meting is een vragenlijst gehouden onder speedpedeleceers. Zij hebben een brief gekregen over de mogelijkheid om een ontheffing aan te vragen, met daaraan gekoppeld de vragenlijst. In de 1- en 2-meting is een vragenlijst verspreid onder de ontheffingshouders. Daarnaast is de vragenlijst ook verzonden aan niet-ontheffingshouders die naar aanleiding van de brief hebben aangegeven te willen deelnemen aan het onderzoek. In de 1- en 2-meting zijn ook vragenlijsten gehouden onder andere fietspadgebruikers. Met de vragenlijsten, opgesteld op basis van de Tour de Force-enquête, onder speedpedeleceers en overige fietspadgebruikers, zijn de ervaringen van alle fietspadgebruikers op verschillende momenten opgevraagd.

Aangezien de proef afloopt, hebben de eerdergenoemde partijen behoefte aan inzicht in de resultaten en daaraan gekoppeld een advies over het vervolg van de ontheffingsregeling en eventuele benodigde aanpassingen. DTV is gevraagd om de door de opdrachtgever aangeleverde data te analyseren en op basis van de onderzoeksresultaten een advies uit te brengen over het vervolg van de ontheffingsregeling.

1.2 Doel en aanpak van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om de resultaten van de proef te analyseren en te evalueren, en op basis hiervan een advies uit te brengen over het vervolg van de ontheffingsregeling. Om tot dit advies te komen, heeft DTV diverse werkzaamheden uitgevoerd.

Na ontvangst van de gegevens en de datavalidatie is de data van de vragenlijst van de drie metingen geanalyseerd. Deze vragenlijsten moeten inzicht geven in de resultaten van de proef, met name het gebruik van de speedpedelec, in welke mate de speedpedelec een vervanging is van auto- (en motor)ritten, de verandering van positie op de weg (fietspad of rijbaan), de snelheid van speedpedelecs, valpartijen en botsingen, en de hinder die andere fietspadgebruikers ervaren door speedpedelecs.

Naast de data van de vragenlijst is ook overige verzamelde data geanalyseerd, zoals het aantal uitgegeven ontheffingen, geregistreerde speedpedelecs en ongevallen met speedpedelecs. Vervolgens is een algemene beschouwing geschreven waarin de verkeerskundige context van de speedpedelec op het fietspad is geduïd. Hierbij is aandacht besteed aan ervaringen van stakeholders, de ontwikkeling waarbij meer wegen binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur krijgen, eerdere onderzoeken (van Tour de Force) en zorgen omtrent verkeersveiligheid. Op basis van de verzamelde gegevens zijn conclusies getrokken en is een advies opgesteld over het vervolg van de ontheffingsregeling. Dit advies richt zich op de voortzetting van de regeling, eventueel in gewijzigde vorm, en wordt gepresenteerd in de voorliggende rapportage.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage biedt een overzicht van de resultaten van de proef met de ontheffingsregeling voor speedpedelecs. In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van de vragenlijst onder speedpedelecgebruikers weergegeven en in hoofdstuk 3 de resultaten van de vragenlijst onder overige fietspadgebruikers. In hoofdstuk 4 is inzicht gegeven in overige verzamelde data. Vervolgens is in hoofdstuk 5 een verkeerskundige beschouwing weergegeven waarin de verkeerskundige context van de speedpedelec (op het fietspad) is geduïd. Tot slot zijn in hoofdstuk 6 de conclusies en aanbevelingen ten aanzien van het al dan niet definitief maken van de ontheffingsregeling opgesteld.

2 Resultaten vragenlijst speedpedelecers

Bij aanvang van de proef zijn alle speedpedeleceigenaren in de provincie Utrecht en de deelnemende gemeenten van de provincie Gelderland aangeschreven met de vraag of zij wilden deelnemen aan de vragenlijst. Deze groep is vervolgens samen met de ontheffingshouders opnieuw benaderd bij de 1- en 2-meting.

Gedurende de proefperiode zijn tot 1 maart 2025 in totaal 3.408 ontheffingen uitgegeven. In de meest recente meting hebben 1.028 ontheffingshouders de vragenlijst ingevuld, wat neerkomt op ongeveer een derde van alle ontheffingshouders. De hoge respons biedt een representatief beeld van de ervaringen en meningen van speedpedelecers.

2.1 Gebruik en vervanging auto- (en motor)ritten

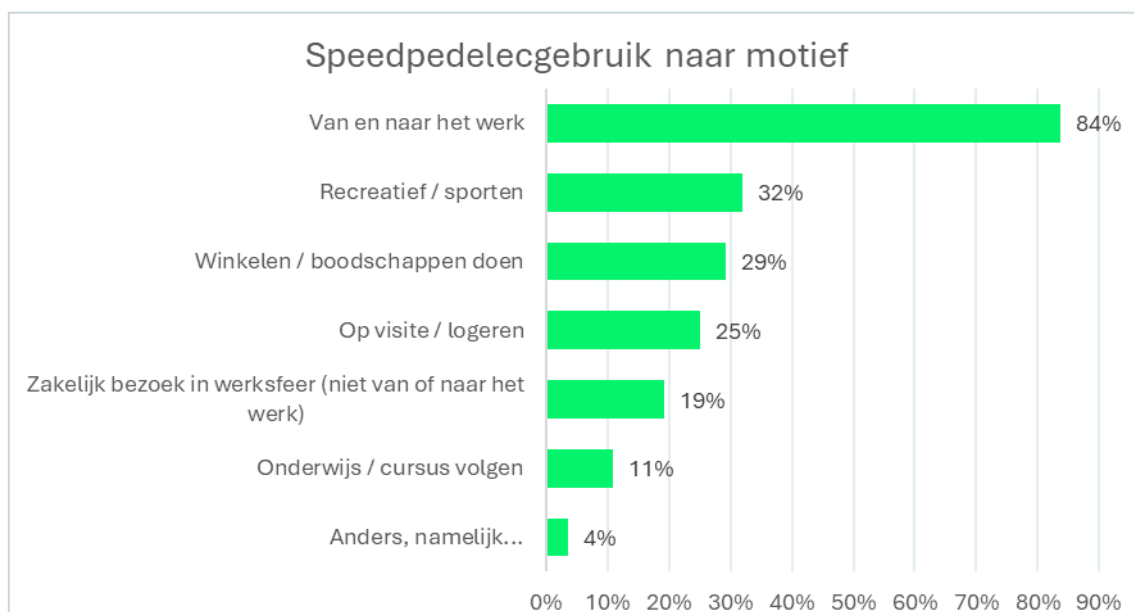
Speedpedelecers gebruiken hun speedpedelec vaker sinds de ontheffing en vervangen daarmee voornamelijk auto- (en motor)ritten.

Uit de resultaten van de vragenlijst blijkt dat de speedpedelec voornamelijk wordt gebruikt voor woon-werkverkeer; 84% van de respondenten gebruikt de speedpedelec hiervoor (categorie: *van en naar het werk*) (figuur 2.1). Ook geeft 75% van de respondenten aan dat zij de ritten die zij nu met de speedpedelec maken, voornamelijk met de auto of motor¹ maakten (figuur 2.2). 24% van de respondenten geeft aan dat zij voorheen gebruikmaakten van de (elektrische) fiets, en 20% gebruikte eerder het openbaar vervoer.

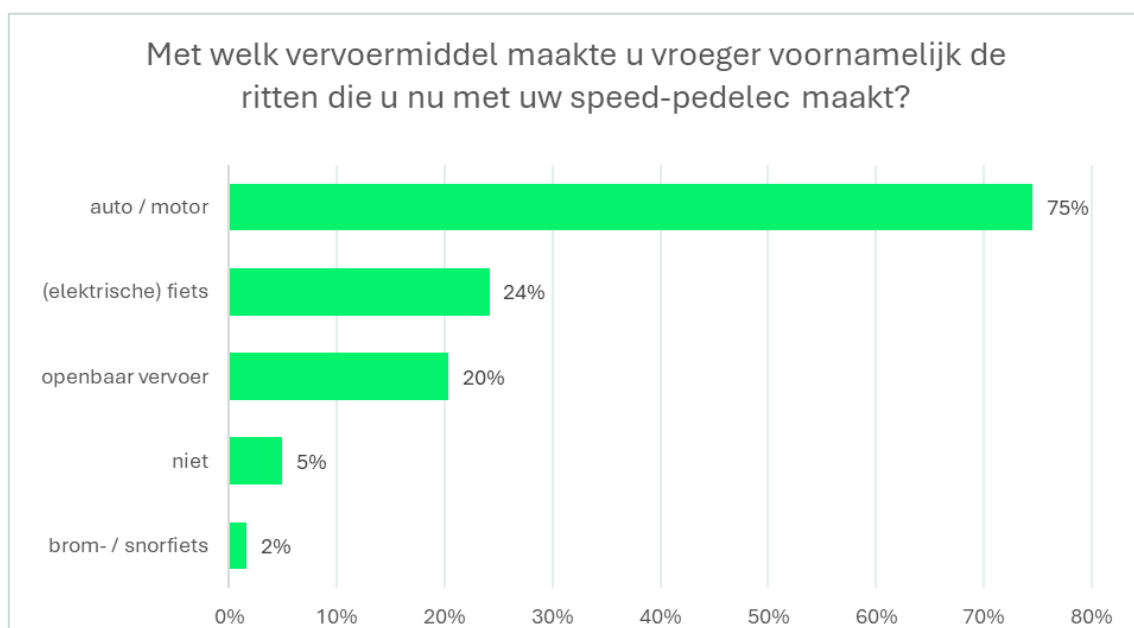
In de meest recente meting heeft 31% van de respondenten aangegeven dat zij, nu zij een ontheffing hebben, de speedpedelec meer tot veel meer gebruiken dan daarvoor; vrijwel niemand gebruikt de speedpedelec minder dan voorheen. In figuur 2.4 is weergegeven voor welke verplaatsingen de speedpedelec gebruikt wordt door de respondenten die hebben aangegeven de speedpedelec veel tot veel meer te gebruiken sinds de ontheffing.

Tot slot is in de vragenlijst van alle drie de metingen gevraagd naar het aantal dagen per week dat respondenten de speedpedelec gebruiken. Hierin is geen significant verschil te zien tussen de metingen. Uit elke meting blijkt dat zij gemiddeld ongeveer 3 dagen per week de speedpedelec gebruiken.

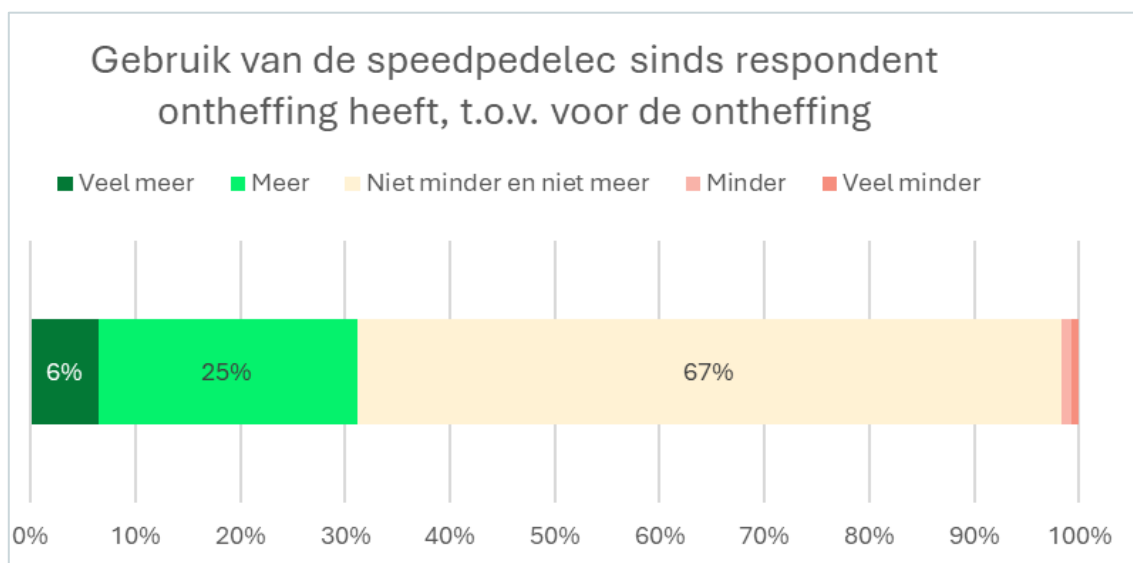
¹ In de vragenlijst zijn de voertuigcategorieën auto en motor samengevoegd tot één antwoordmogelijkheid.



Figuur 2.1 Antwoorden op de vraag "Voor welke verplaatsingen gebruikt u de speedpedelec?"



Figuur 2.2 Antwoorden op de vraag "Met welk vervoermiddel maakte u vroeger voornamelijk de ritten die u nu met uw speedpedelec maakt?"



Figuur 2.3 Antwoorden op de vraag "Is uw speedpedelecgebruik veranderd sinds u met ontheffing gebruik kunt maken van het fietspad?"



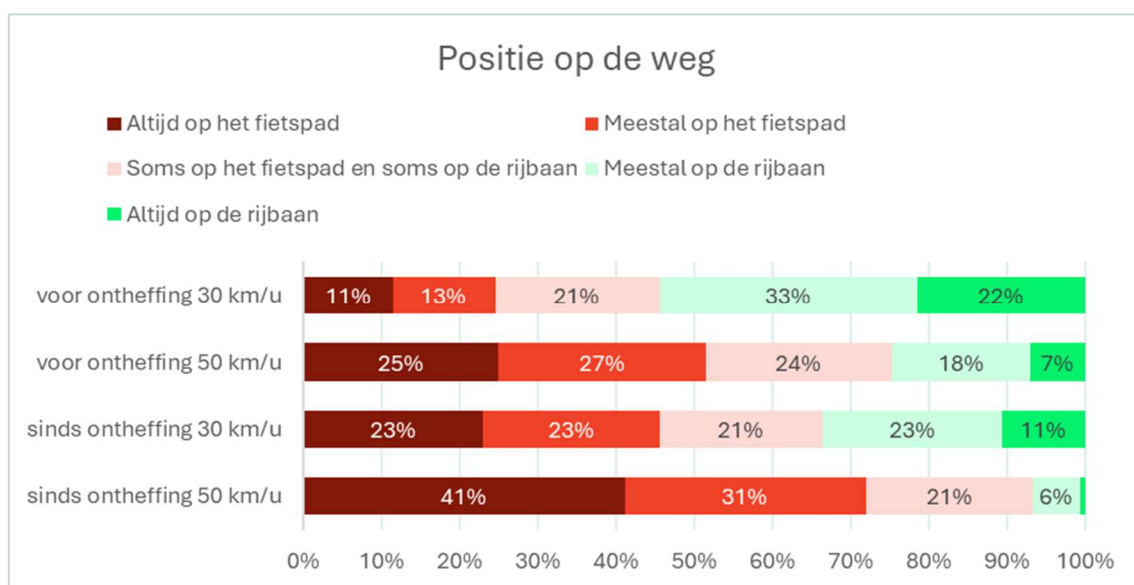
Figuur 2.4 Antwoorden op de vraag "Voor welke verplaatsingen gebruikt u de speedpedelec?" van respondenten die hebben aangegeven de speedpedelec (veel) meer te gebruiken

2.2 Voorkeur plek op de weg

Nu speedpedelecers een ontheffing hebben, rijden zij vaker op het fietspad dan op de rijbaan.

Speedpedelecers is gevraagd wat hun positie op de weg (fietspad of rijbaan) was voordat ze een ontheffing hadden en sinds ze een ontheffing hebben. In de meest recente meting is daarbij expliciet gevraagd naar situaties binnen de bebouwde kom, waarbij onderscheid is gemaakt tussen 30 en 50km-wegen. Op 50km-wegen is het aandeel speedpedelecers dat altijd of meestal op het fietspad rijdt, gestegen van 52% vóór de ontheffing naar 72% sinds de ontheffing (figuur 2.5). Op 30km-wegen is dit gestegen van 24% naar 46%. Voordat speedpedelecers een ontheffing hadden, reed het merendeel (55%) nog altijd of meestal op de rijbaan op 30km-wegen. Sinds zij een ontheffing hebben, is dit gedaald naar 34%.

Uit deze resultaten blijkt dus dat speedpedelecers ook vóór de proef al (zonder ontheffing) op het fietspad reden. Ook blijkt dat speedpedelecers (met een ontheffing) sinds de ontheffing vaker op het fietspad rijden dan op de rijbaan. Toch leidt de ontheffing er niet toe dat speedpedelecers massaal kiezen voor het fietspad. Voor het grootste deel van de respondenten geldt dat de omstandigheden bepalen of zij kiezen voor het fietspad of de rijbaan. Op 30km-wegen geldt dit voor 67% van de respondenten (terwijl ook nog eens 11% altijd op de rijbaan rijdt); op 50km-wegen geldt dit voor 58% van de respondenten (en 1% rijdt altijd op de rijbaan).



Figuur 2.5 Antwoorden op de vragen (1) “Op plekken binnen de bebouwde kom waar zowel een fietspad als een rijbaan aanwezig is: op welke plek reed u meestal voordat u een ontheffing had?” en (2) “Op plekken binnen de bebouwde kom waar zowel een fietspad als een rijbaan aanwezig is: op welke plek rijdt u meestal sinds u een ontheffing heeft?”

De belangrijkste redenen om op het *fietspad* te rijden, zijn druk autoverkeer en verkeersveiligheid op de weg (figuur 2.6). Ook agressief verkeersgedrag van weggebruikers is veel genoemd als reden om op het fietspad te fietsen.

Naast dat respondenten een keuzevraag met vaste antwoorden konden invullen, is ook een open vraag gesteld over de omstandigheden waaronder men liever op het fietspad rijdt. Uit de 464 open antwoorden kwamen vier hoofdredenen naar voren:

- Het grote snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer en speedpedelecs;
- Onbegrip bij andere weggebruikers over speedpedelecs die op de rijbaan fietsen;
- Detectielussen die speedpedelecs niet detecteren;
- De route via het fietspad is korter.

De belangrijkste redenen om op de *rijbaan* te rijden, zijn een te smal fietspad en drukte op het fietspad (figuur 2.7). Ook de verkeersveiligheid op het fietspad en de kwaliteit van het fietspad zijn belangrijke redenen om op de rijbaan te rijden.

Naast dat respondenten een keuzevraag met vaste antwoorden konden invullen, is ook een open vraag gesteld over de omstandigheden waaronder men liever op de rijbaan rijdt. Uit de 193 open antwoorden kwamen drie hoofdredenen naar voren:

- Onvoorspelbaarheid van andere fietspadgebruikers;
- Te smalle en slecht onderhouden fietspaden;
- Het is wettelijk verplicht om op de rijbaan te rijden.

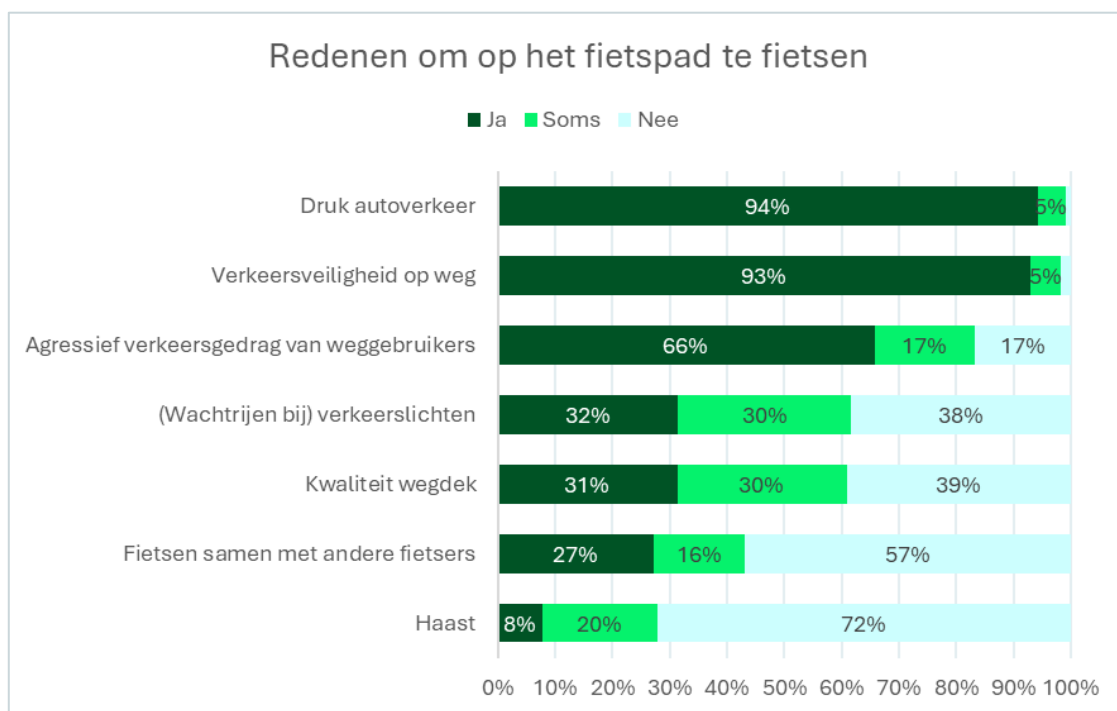
Onderzoek Tour de Force

Bovenstaande redenen om als speedpedelecer gebruik te willen maken van het fietspad of van de rijbaan komen overeen met eerder onderzoek² van Tour de Force. Zo blijkt uit het rapport “Meer plek voor de speedpedelec?” dat DTV in 2022 heeft uitgevoerd in opdracht van Tour de Force, dat de verschillende redenen om voor het fietspad te kiezen in vier categorieën zijn onder te verdelen, te weten:

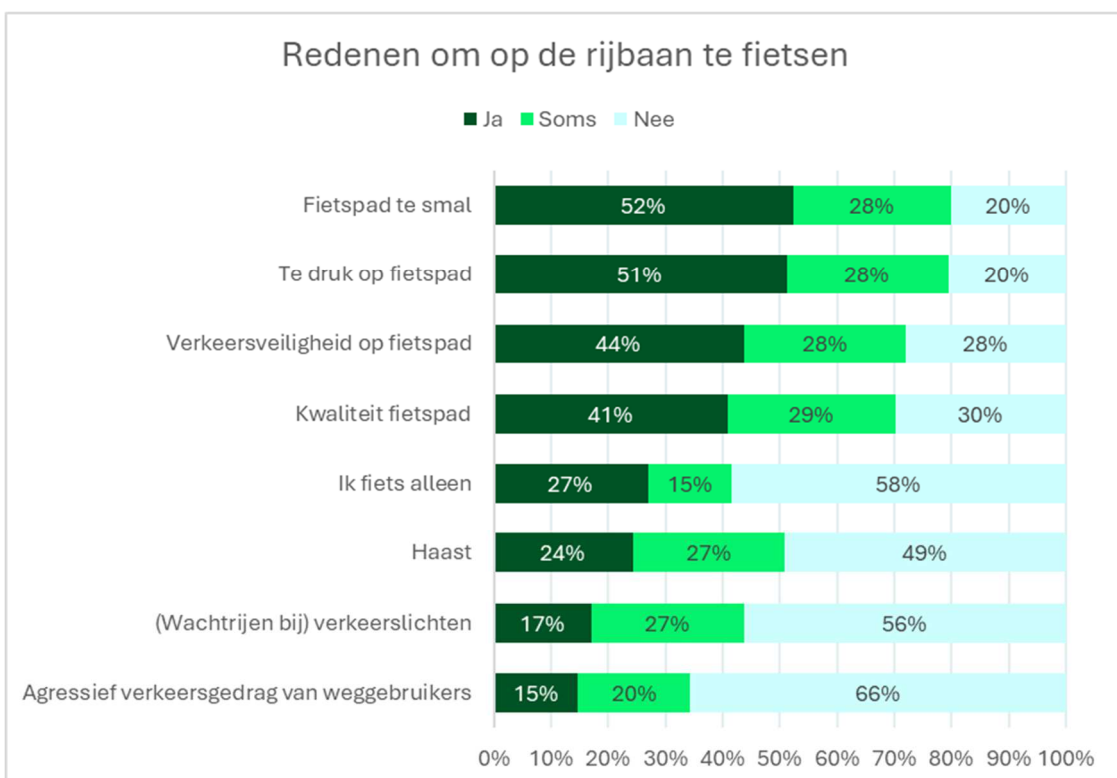
- Verkeersdrukke (het is druk op de rijbaan en/of rustig op het fietspad);
- De ervaren verkeersveiligheid en het sociale aspect (veel speedpedelecgebruikers voelen zich onveilig op de rijbaan en/of willen soms met een “gewone” fietser mee fietsen);
- De infrastructuur (de route via (solitaire) fietspaden is korter dan via de rijbaan);
- De capaciteit van de berijder en de accu (in hoeverre is het mogelijk om op hoge snelheid te fietsen).

Ook de situaties waarin speedpedelecs liever op de rijbaan rijden, komen grotendeels overeen met het onderzoek van Tour de Force: drukke of smalle fietspaden, fietspaden met een slecht wegdek of wanneer een speedpedelecer met een hoge snelheid wil rijden.

² Positie speedpedelec op de weg, Praktijkcases en regelingen (DTV Consultants, 2021) en Meer plek voor de speedpedelec?, Onderbouwing feiten en cijfers speedpedelec, 2022 (DTV Consultants, 2022)



Figuur 2.6 Antwoorden op de vraag “Welke van de genoemde omstandigheden zorgen ervoor dat u liever op het fietspad rijdt dan op de rijbaan?”

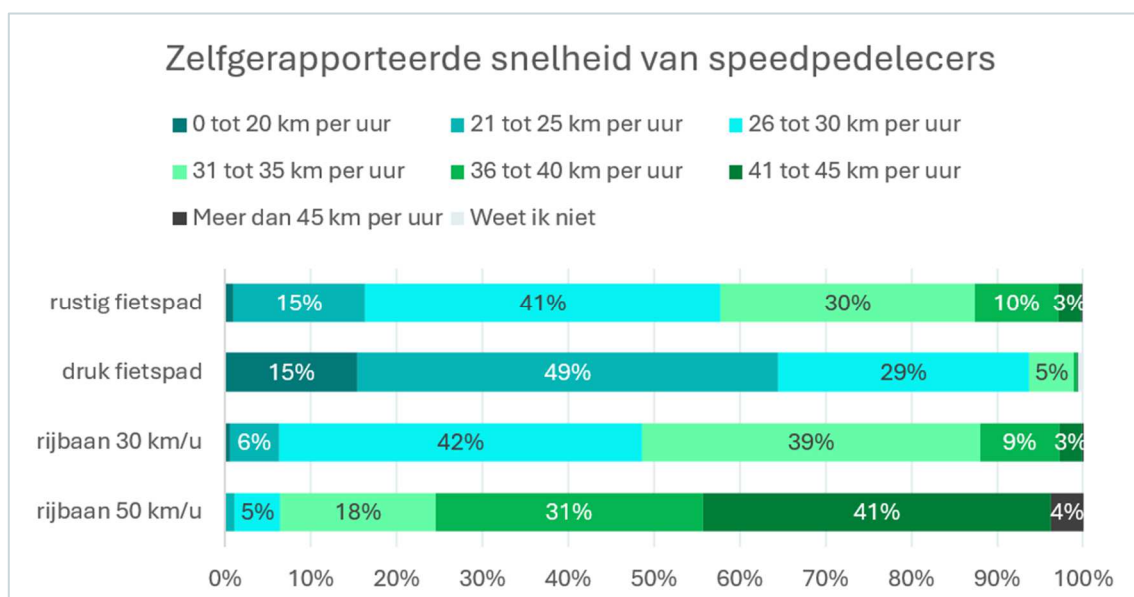


Figuur 2.7 Antwoorden op de vraag “Welke van de genoemde omstandigheden zorgen ervoor dat u liever op de rijbaan dan op het fietspad rijdt?”

2.3 Zelf gerapporteerde snelheid

De snelheid van speedpedelecers is afhankelijk van de plek waar ze rijden. Op drukke fietspaden binnen de bebouwde kom zegt 93% niet harder dan 30 km/u te rijden; op de rijbaan van een 50km-weg rijdt 45% doorgaans harder dan 40 km/u.

- Op een **druk fietspad** binnen de bebouwde kom zegt 93% van de respondenten doorgaans niet harder dan 30 km/u te rijden³. 64% zegt doorgaans niet harder dan 25 km/u te rijden.
- Op een **rustig fietspad binnen de bebouwde kom** zegt 57% van de respondenten niet harder dan 30 km/u te rijden. Dit betekent dat een groot deel van de respondenten (43%) doorgaans harder dan 30 km/u rijdt⁴. 87% zegt niet harder dan 35 km/u te rijden.
- Op **30km-wegen** zegt 51% van de speedpedelecers doorgaans wel harder te rijden dan 30 km/u. 39% zegt tussen de 30 en 35 km/u te rijden (figuur 2.8). 88% van de speedpedelecers rijdt doorgaans dus niet harder dan 35 km/u op een 30km-weg.
- Op **50km-wegen** zegt 94% doorgaans harder dan 30 km/u te rijden. 45% rijdt doorgaans harder dan 40 km/u.



Figuur 2.8 Antwoorden op de vraag "Wat is doorgaans uw snelheid?"

³ Dit sluit aan op de gestelde voorwaarde van de ontheffingsregeling: de speedpedelecer dient zich aan te passen aan de andere fietspadgebruikers en niet harder te rijden dan 30 km per uur.

⁴ Het overschrijden van snelheidslimieten komt ook voor bij andere modaliteiten en is een veelvoorkomend en algemeen probleem dat niet beperkt is tot de speedpedelec. SWOV (2021). *Snelheid en snelheidsmanagement*. SWOV-factsheet, juli 2021. SWOV, Den Haag.

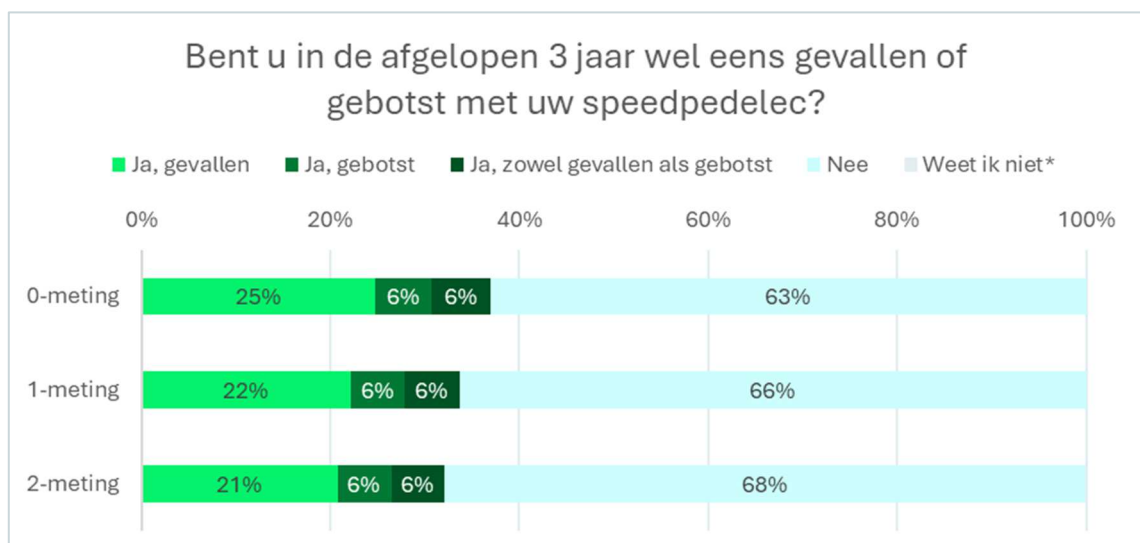
2.4 Verkeersveiligheid

Ongeveer een derde van de respondenten (speedpedelecers) heeft aangegeven te zijn gevallen of gebotst in de afgelopen 3 jaar.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de daadwerkelijk geregistreerde ongevallen.

Het aandeel speedpedelecers dat heeft aangegeven in de voorgaande drie jaar te zijn gevallen of gebotst, is afgenomen. Dit was in de 0-meting 37%, in de 1-meting 34% en in de 2-meting 32% (figuur 2.9). Deze afname is echter niet statistisch significant. Dit betekent dat de waargenomen afname in het percentage valpartijen en botsingen niet groot genoeg is om te concluderen dat er een echte verandering heeft plaatsgevonden. Het gemeten percentage speedpedelecers dat is gevallen of gebotst is iets hoger dan eerder gemeten in een landelijk onderzoek. Bij de totstandkoming van het rapport “Meer plek voor de speedpedelec?” (DTV Consultants, 2022) voor Tour de Force is ook een enquête ingezet. Van de 203 speedpedelecers die de enquête invulden, gaf 27% aan een botsing of valpartij te hebben gehad in de afgelopen 3 jaar.

Tijdens alle drie de metingen vond ongeveer de helft van de valpartijen en botsingen plaats op de rijbaan en een derde op het fietspad. 40% van de valpartijen en botsingen heeft op een kruispunt plaatsgevonden en bij 43% was een andere weggebruiker betrokken. Het betrof dan meestal een auto of een “gewone” (niet-elektrische) fiets.



Figuur 2.9 Antwoorden op de vraag “Bent u in de afgelopen 3 jaar wel eens gevallen of gebotst met uw speedpedelec?”

Ongeveer 45% van de respondenten die een valpartij of botsing hebben gehad, geeft een glad wegdek als oorzaak (figuur 2.10). Andere weggebruikers die niet goed opletten of geen voorrang verleenden, zijn andere belangrijke oorzaken. Respondenten hebben bij deze vraag ook de mogelijkheid gehad om een eigen antwoord te formuleren bij ‘Anders, namelijk’. Respondenten noemden vaak gladde wegen en slecht onderhouden fietspaden als oorzaak. Obstakels zoals paaltjes en grind, evenals slecht afgewerkte putdeksels, werden ook genoemd. Andere weggebruikers, zoals fietsers die plotseling remmen en automobilisten die te dicht langsrijden, worden eveneens genoemd als oorzaak.

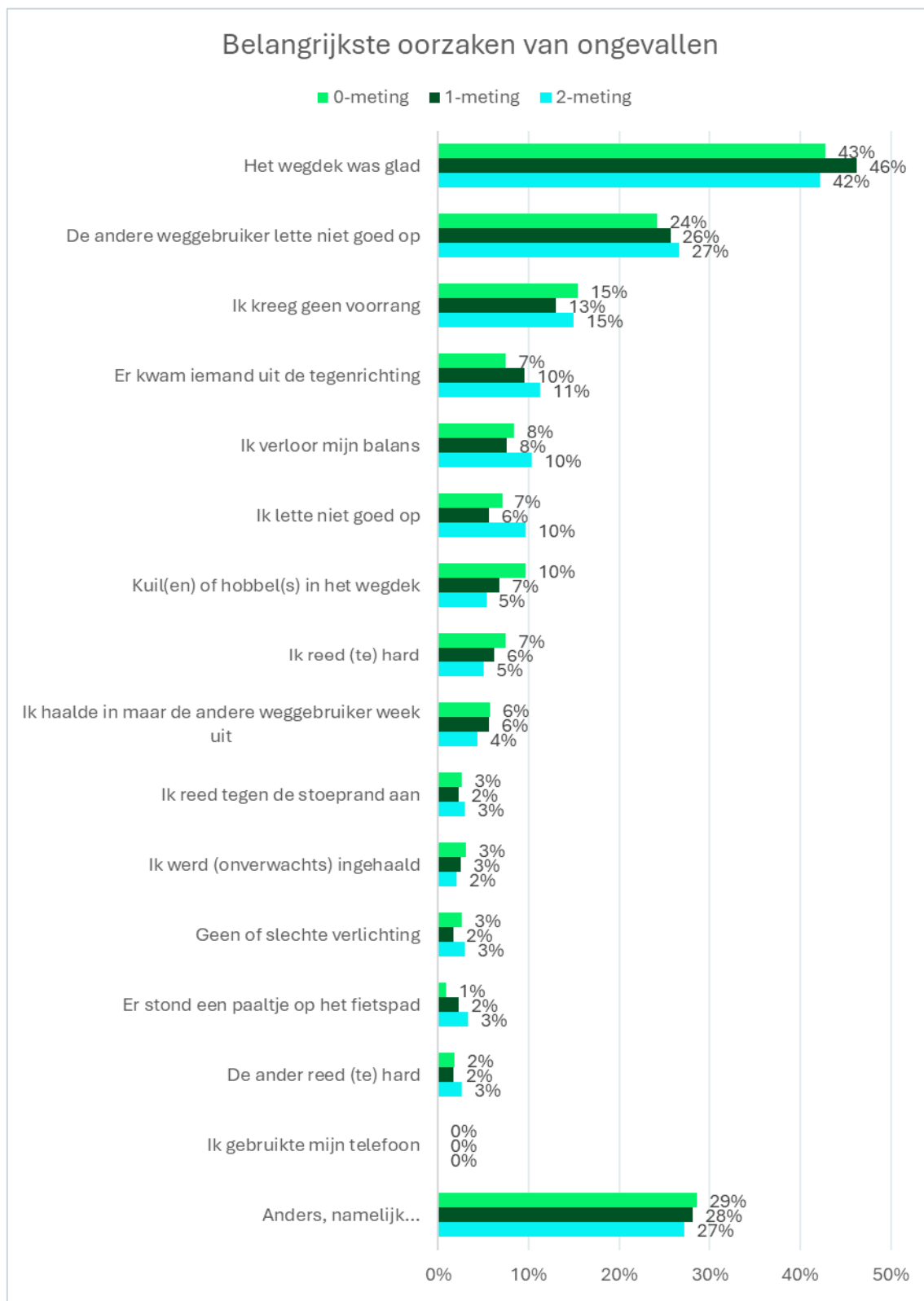
Verkeerssituaties zoals botsingen bij kruispunten en verwarrende situaties spelen eveneens een rol. Persoonlijke fouten, zoals te hoge snelheid in bochten en onoplettendheid, en technische problemen met de fiets (zoals slechte banden) werden ook genoemd. Tot slot werden weersomstandigheden en onvoldoende zichtbaarheid door verkeerde kledingkeuze of weinig licht als oorzaak genoemd.

Onderzoek Tour de Force

Bij de totstandkoming van het rapport “Meer plek voor de speedpedelec?” (DTV, 2022) voor Tour de Force is ook een enquête ingezet. In totaal is de enquête door 1.968 respondenten ingevuld, waarvan 203 speedpedelecers. Uit deze resultaten blijkt dat speedpedelecers in de afgelopen drie jaar minder vaak betrokken waren bij botsingen of ongevallen dan andere fietsers. 27% van de speedpedelecers gaf aan een botsing of valpartij te hebben gehad, tegenover 43% van de overige fietsers. De meeste speedpedelecers (85,2%) hebben aangegeven dat zij in de afgelopen drie jaar één valpartij of botsing hebben gehad. Bij overige fietsers is de groep die vaker dan één keer een valpartij of botsing heeft gehad aanzienlijk groter dan bij de speedpedelecers.

Bij de speedpedelecers vonden de valpartijen en botsingen voornamelijk op de rijbaan plaats en bij overige fietsers voornamelijk op het fietspad. Bij speedpedelecers is relatief gezien minder vaak een andere weggebruikers betrokken bij de valpartij of botsing vergeleken met overige fietsers. Gemotoriseerd verkeer is het vaakst benoemd als betrokken partij (48%), gevolgd door “gewone” fietsers (niet-elektrisch ondersteund) (30%). Bij overige fietsers is de “gewone” fietser de meest genoemde betrokken partij (27%), gevolgd door gemotoriseerd verkeer (25%). De speedpedelec wordt slechts door 1% van de respondenten genoemd en wordt in de rest van Nederland niet vaker genoemd dan in Amersfoort of Rotterdam (waar ten tijde van het onderzoek reeds een ontheffingsregeling gold).

De oorzaak van de valpartijen en botsingen van de speedpedelecers is over het algemeen een glad wegdek, volgens de respondenten zelf, terwijl bij de overige fietsers voornamelijk als oorzaak wordt aangegeven dat de andere weggebruikers niet goed opletten.



Figuur 2.10 Antwoorden op de vraag “Wat waren de omstandigheden tijdens uw valpartij/botsing?”

2.5 Conclusies

In deze paragraaf zijn de belangrijkste bevindingen uit de vragenlijst onder speedpedelecgebruikers samengevat.

- **Gebruik en vervanging auto- (en motor)ritten:** De speedpedelec wordt voornamelijk gebruikt voor woon-werkverkeer, waarbij 84% van de respondenten aangeeft de speedpedelec hiervoor te gebruiken. 75% van de respondenten heeft aangegeven dat ze de ritten die ze nu met hun speedpedelec maken, voorheen voornamelijk met de auto of motor maakten. Sinds de invoering van de ontheffingsregeling gebruikt 31% van de respondenten de speedpedelec vaker dan voorheen, met name voor de reismotieven 'visite/logeren' en 'recreatief/sporten'. Gemiddeld wordt de speedpedelec ongeveer drie dagen per week gebruikt.
- **Voorkeur plek op de weg:** Speedpedeleccers (met een ontheffing) rijden vaker op het fietspad dan op de rijbaan sinds de invoering van de ontheffing. Het aandeel speedpedeleccers (met een ontheffing) dat op 50km-wegen altijd of meestal op het fietspad rijdt, is gestegen van 52% voor de ontheffing naar 72% sinds de ontheffing. Op 30km-wegen is dit aandeel gestegen van 24% naar 46%. Uit de resultaten blijkt dat de keuzevrijheid een belangrijke rol speelt; speedpedeleccers kiezen afhankelijk van de actuele omstandigheden het fietspad of de rijbaan. De belangrijkste redenen om op het fietspad te rijden zijn druk autoverkeer, verkeersveiligheid, en agressief verkeersgedrag van andere weggebruikers. Deze bevindingen komen overeen met eerder onderzoek van Tour de Force.
- **Zelf gerapporteerde snelheid:** De snelheid van speedpedeleccers is afhankelijk van de locatie waar ze rijden. Op drukke fietspaden binnen de bebouwde kom zegt 93% doorgaans niet harder dan 30 km/u te rijden; op de rijbaan van een 50km-weg rijdt 45% doorgaans harder dan 40 km/u. Op een rustig fietspad binnen de bebouwde kom zegt 57% niet harder dan 30 km/u te rijden, oftewel: 43% rijdt doorgaans harder dan 30 km/u op een rustig fietspad binnen de bebouwde kom.
- **Verkeersveiligheid:** Het aandeel speedpedeleccers dat heeft aangegeven in de voorgaande drie jaar te zijn gevallen of gebotst, is afgenomen van 37% in de 0-meting naar 32% in de 2-meting. Deze afname is echter niet statistisch significant. Ongeveer de helft van deze valpartijen en botsingen vond plaats op de rijbaan en een derde op het fietspad. 40% van de valpartijen en botsingen heeft op een kruispunt plaatsgevonden en bij 43% was een andere weggebruiker betrokken. Gladde wegen en slecht onderhouden fietspaden zijn vaak genoemd als oorzaken, evenals obstakels en onoplettendheid van andere weggebruikers.

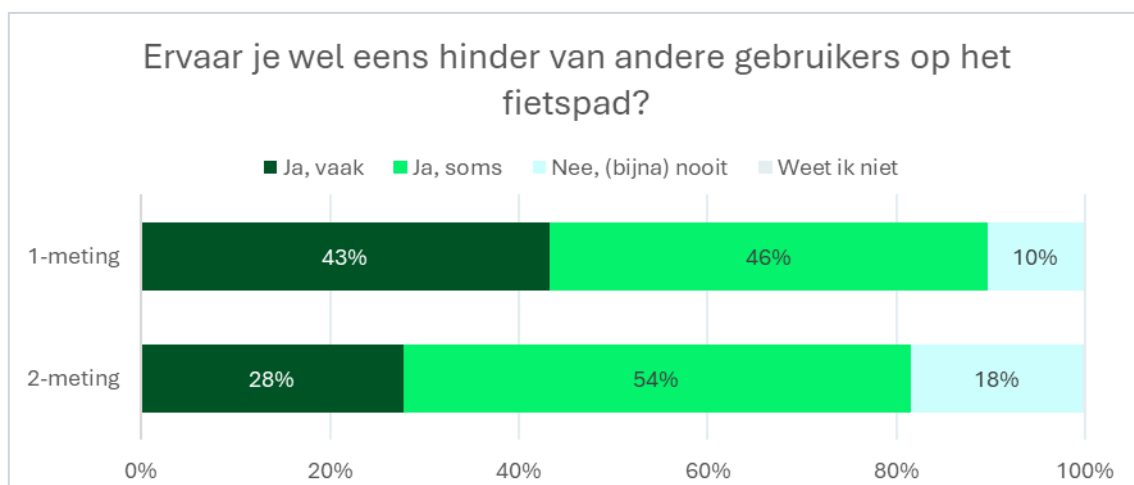
3 Resultaten vragenlijst overige fietspadgebruikers

Als onderdeel van het monitoringsplan behorend bij de proef, is tijdens de 1- en 2-meting ook een vragenlijst uitgezet onder overige fietspadgebruikers. Deze fietspadgebruikers zijn namens de provincie Utrecht via sociale media zoals Instagram, Facebook en LinkedIn en met advertenties op websites via Google uitgenodigd om deel te nemen aan een vragenlijst halverwege en aan het einde van de proef. In de 1-meting (halverwege de proef) hebben 3.084 respondenten de vragenlijst ingevuld en in de 2-meting (het einde van de proef) 2.351 respondenten. Deze hoge respons biedt een representatief beeld van de ervaringen en meningen van overige fietspadgebruikers.

3.1 Hinder van speedpedelecs

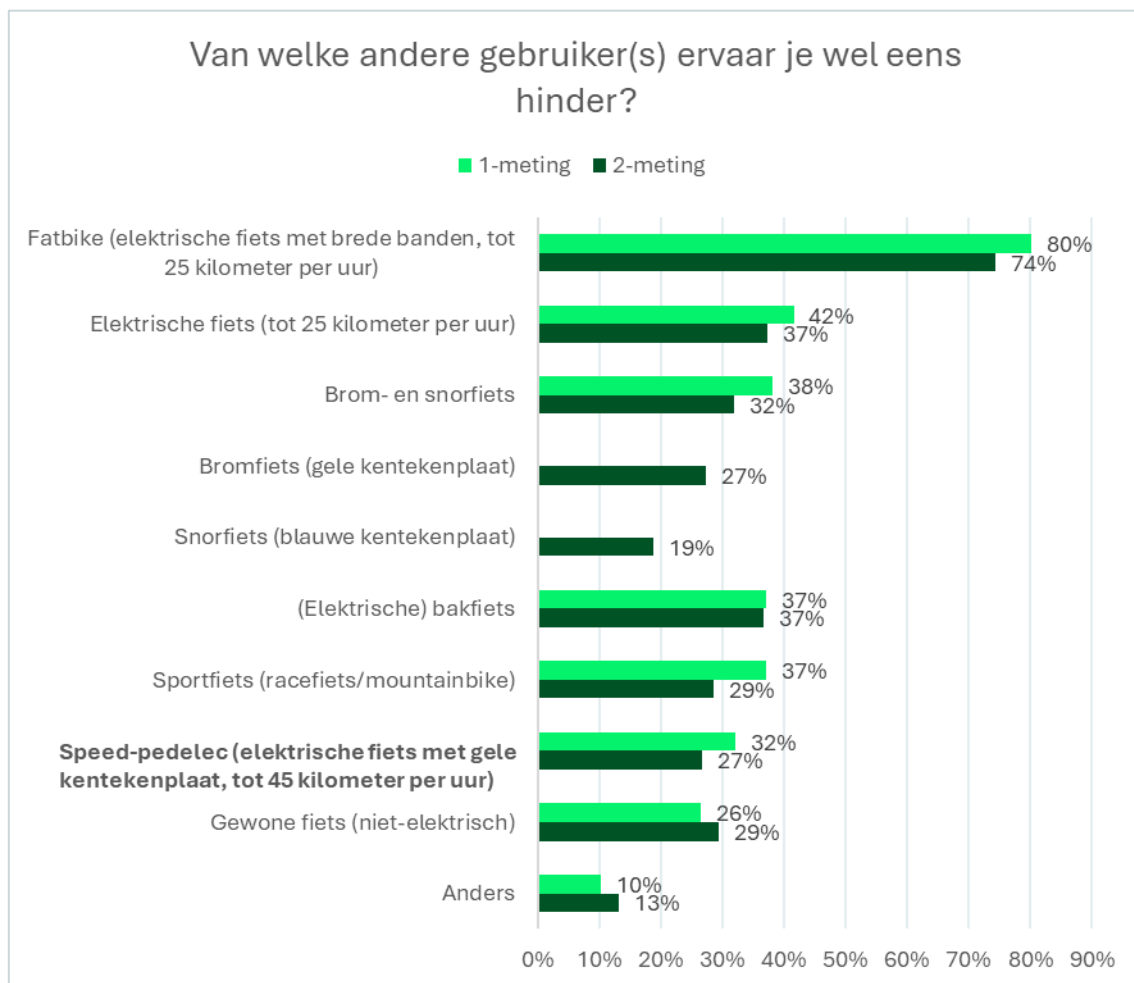
De toename van speedpedelecs op fietspaden leidt niet tot meer hinder.

In de 2-meting zijn er minder fietspadgebruikers die hinder hebben ervaren van andere fietspadgebruikers dan in de 1-meting (figuur 3.1). In de 1-meting heeft bijna 89% van de respondenten aangegeven soms tot vaak hinder te ondervinden van andere fietspadgebruikers, in de 2-meting was dit 81%.



Figuur 3.1 Antwoorden op de vraag "Ervaar je wel eens hinder van andere gebruikers op het fietspad?"

Veruit de grootste overlastgever is de fatbike (figuur 3.2). Van de respondenten die hebben aangegeven soms of vaak hinder te ervaren van andere fietspadgebruikers, geeft 80% in de 1-meting en 74% in de 2-meting aan hinder te ervaren van de fatbike. De hinder van speedpedelecs is in de 2-meting afgenomen ten opzichte van de 1-meting; van de respondenten die zeggen hinder te ervaren van andere fietspadgebruikers, zegt 32% in de 1-meting en 27% in de 2-meting dat zij hinder ervaren van speedpedelecs.

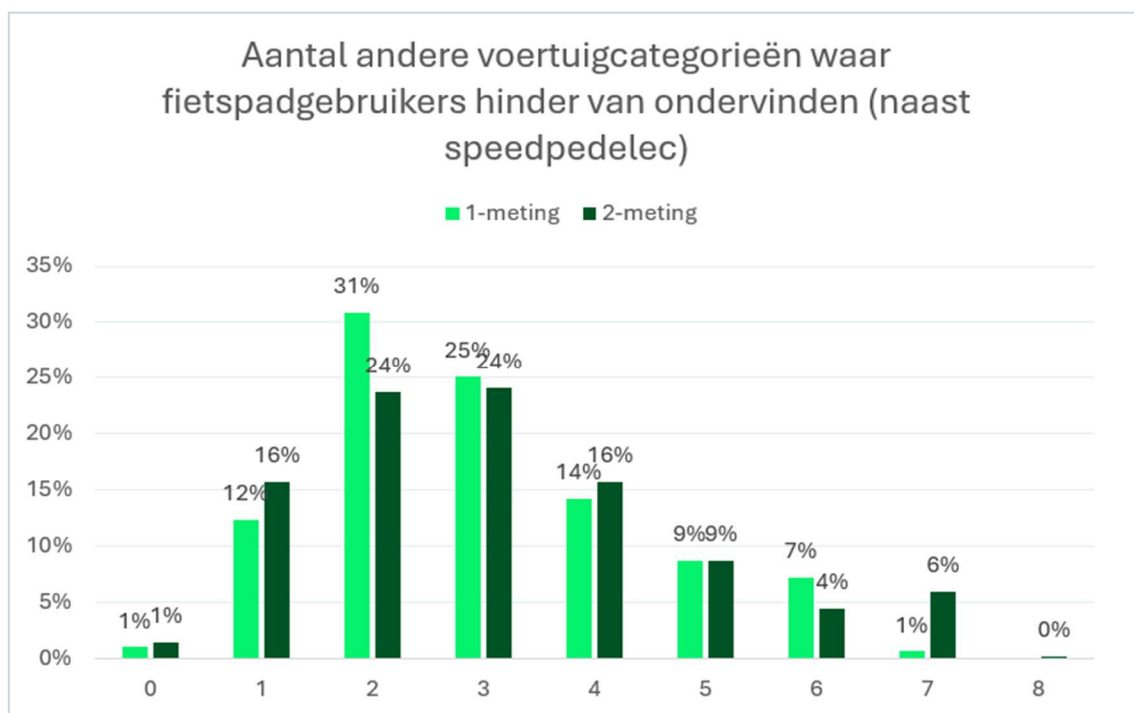


Figuur 3.2 Antwoorden op de vraag “Van welke andere gebruiker(s) ervaar je wel eens hinder?”

Figuur 3.3 geeft een verdieping van de percentages van figuur 3.2 weer; 32% respondenten in de 1-meting en 27% respondenten in de 2-meting die zeggen hinder te ervaren van andere fietspadgebruikers. Deze verdieping geeft het aantal voertuigcategorieën weer waar fietspadgebruikers hinder van ondervinden, naast de speedpedelec. Met ‘1’ wordt bijvoorbeeld bedoeld dat de respondenten naast de speedpedelec één andere voertuigcategorie hebben aangevinkt waar ze hinder van ervaren.

In totaal hebben 8 respondenten in de 1-meting (0,3%) en 7 respondenten in de 2-meting (0,4%) aangegeven alleen overlast te ervaren van speedpedelecs. Dit betekent dat deze respondenten geen andere fietspadgebruikers hebben aangeklikt. In de 2-meting heeft 16% van de respondenten aangegeven naast de speedpedelec hinder te ervaren van één andere voertuigcategorie. 83% van de respondenten ervaart naast de speedpedelec hinder van twee of meer andere voertuigcategorieën (figuur 3.3).

De beperkte hinder van speedpedelecs kan wellicht verklaard worden doordat fietspadgebruikers niet vaak een speedpedelec tegenkomen op het fietspad (figuur 3.4). 18% (zowel in de 1- als 2-meting) van de fietspadgebruikers komt nooit een speedpedelec tegen, 45% in de 1-meting en 43% in de 2-meting treft minimaal eens per week een speedpedelec op het fietspad.



Figuur 3.3 Antwoorden op de vraag “Van welke andere gebruiker(s) ervaar je weleens hinder?”



Figuur 3.4 Antwoorden op de vraag “Hoe vaak kom je een speedpedelec op het fietspad tegen?”

Onderzoek Tour de Force

Uit het onderzoek “Meer plek voor de speedpedelec?” (DTV, 2022) voor Tour de Force blijkt dat speedpedelecers relatief weinig hinder veroorzaken op fietspaden. In Rotterdam, Amersfoort (waar ten tijde van het onderzoek een ontheffingsregeling voor speedpedelecs gold) en de rest van Nederland worden (maaltijd)bezorgers op (elektrische) fietsen en brom- en snorfietsers het vaakst benoemd als bron van hinder. De speedpedelec wordt in Amersfoort en Rotterdam door 28,7% van de respondenten genoemd en is hiermee in het onderzoek van Tour de Force een van de minst genoemde modaliteiten waar men hinder van ervaart. Dit verschilt niet significant van de rest van Nederland, waarbij 23,5% aangeeft weleens hinder van de speedpedelec te ervaren.

De ontheffing en de hogere frequentie van speedpedelecs op het fietspad in deze gemeenten lijken dus niet te leiden tot meer hinder van de speedpedelec op het fietspad.

3.2 Zelf gerapporteerde valpartijen en botsingen

De betrokkenheid van speedpedelecs bij (zelf gerapporteerde) meerzijdige ongevallen is zeer laag in vergelijking met andere voertuigcategorieën.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de daadwerkelijk geregistreerde ongevallen.

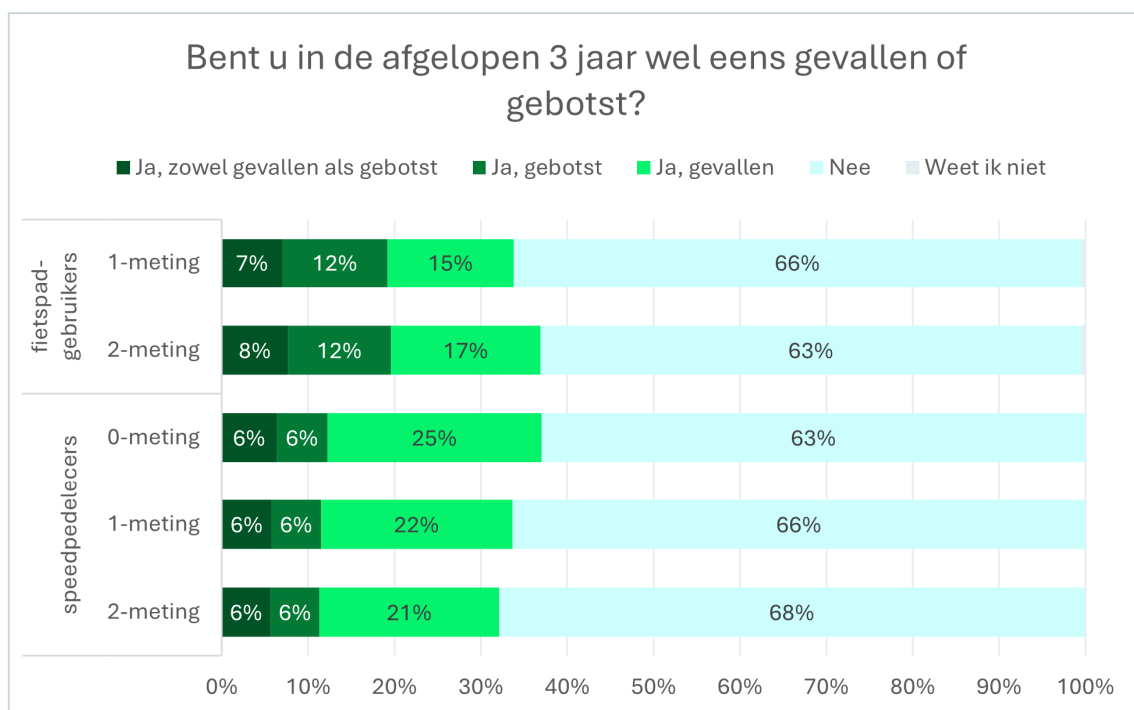
In de grafieken van deze paragraaf zijn de resultaten opgenomen van zowel de overige fietspadgebruikers als de speedpedelecers. Op deze manier worden de verschillen in valpartijen en botsingen, betrokkenen bij meerzijdige ongevallen en de bijbehorende oorzaken uitgelicht tussen de speedpedelecs en de overige fietspadgebruikers.

Het aandeel fietspadgebruikers (exclusief speedpedelecs) dat heeft aangegeven in de afgelopen drie jaar te zijn gevallen of gebotst betreft 37% van de respondenten. Uit deze resultaten blijkt dat speedpedelecers in de afgelopen drie jaar minder vaak betrokken waren bij botsingen of valpartijen dan andere fietsers, namelijk 32% van de respondenten (figuur 3.5). Het percentage valpartijen en botsingen onder fietspadgebruikers (37%) is statistisch significant hoger dan bij speedpedelecers ($X^2=6,6463$, $df=1$, $p=0,01$). De resultaten zijn redelijk in lijn met het onderzoek van Tour de Force. Ook in dat onderzoek lag het percentage speedpedelecers dat aangaf te zijn gevallen of gebotst in de afgelopen 3 jaar, beduidend lager dan het percentage overige fietsers. In het Tour de Force onderzoek gaf 27% van de speedpedelecers aan een botsing of valpartij te hebben gehad, tegenover 43% van de overige fietsers.

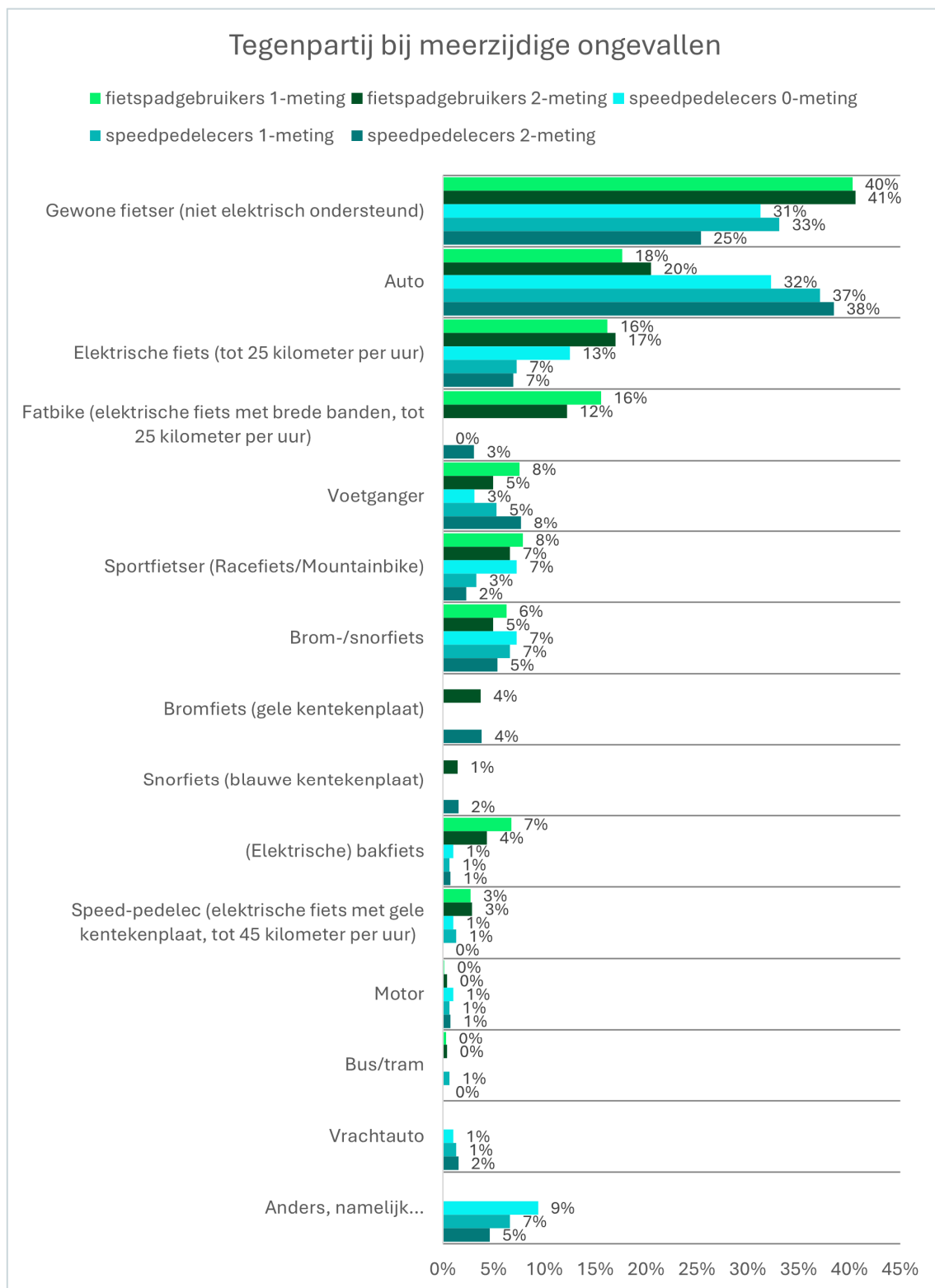
Ruim 40% van de zelf gerapporteerde valpartijen en botsingen vonden plaats op een kruispunt. De vergelijking tussen de resultaten van speedpedelecers en overige fietspadgebruikers toont aan dat bij beide groepen een aanzienlijk deel van de valpartijen en botsingen meerzijdig is, waarbij andere weggebruikers betrokken zijn. Bij speedpedelecers is in 43% van de valpartijen en botsingen een andere weggebruikers betrokken, bij overige fietspadgebruikers is dit 64%. Bij speedpedelecers is meestal een auto (38%) of een “gewone” (niet elektrische) fiets (25%) betrokken als tegenpartij. Bij de overige fietspadgebruikers ging het in 20% om een auto en 41% om een “gewone” (niet-elektrische) fiets. Ook de elektrische fiets en de fatbike zijn veelgenoemde tegenpartijen bij valpartijen en botsingen met overige fietspadgebruikers. Bij de overige fietspadgebruikers is 3% van de meerzijdige ongevallen met een speedpedelec. Dit laat zien dat de betrokkenheid van speedpedelecs bij meerzijdige ongevallen relatief laag is in vergelijking met andere voertuigcategorieën.

Volgens de overige fietspadgebruikers is de andere weggebruiker de belangrijkste oorzaak van valpartijen en botsingen (figuur 3.7). Die lette niet op (38%), gaf geen voorrang (22%) of reed te snel (14%). Vergelijken met de resultaten van de speedpedelecers valt vooral op dat 42% van de gevallen of gebotste speedpedelecers een glad wegdek als oorzaak heeft aangegeven ten opzichte van 17% van de overige fietspadgebruikers.

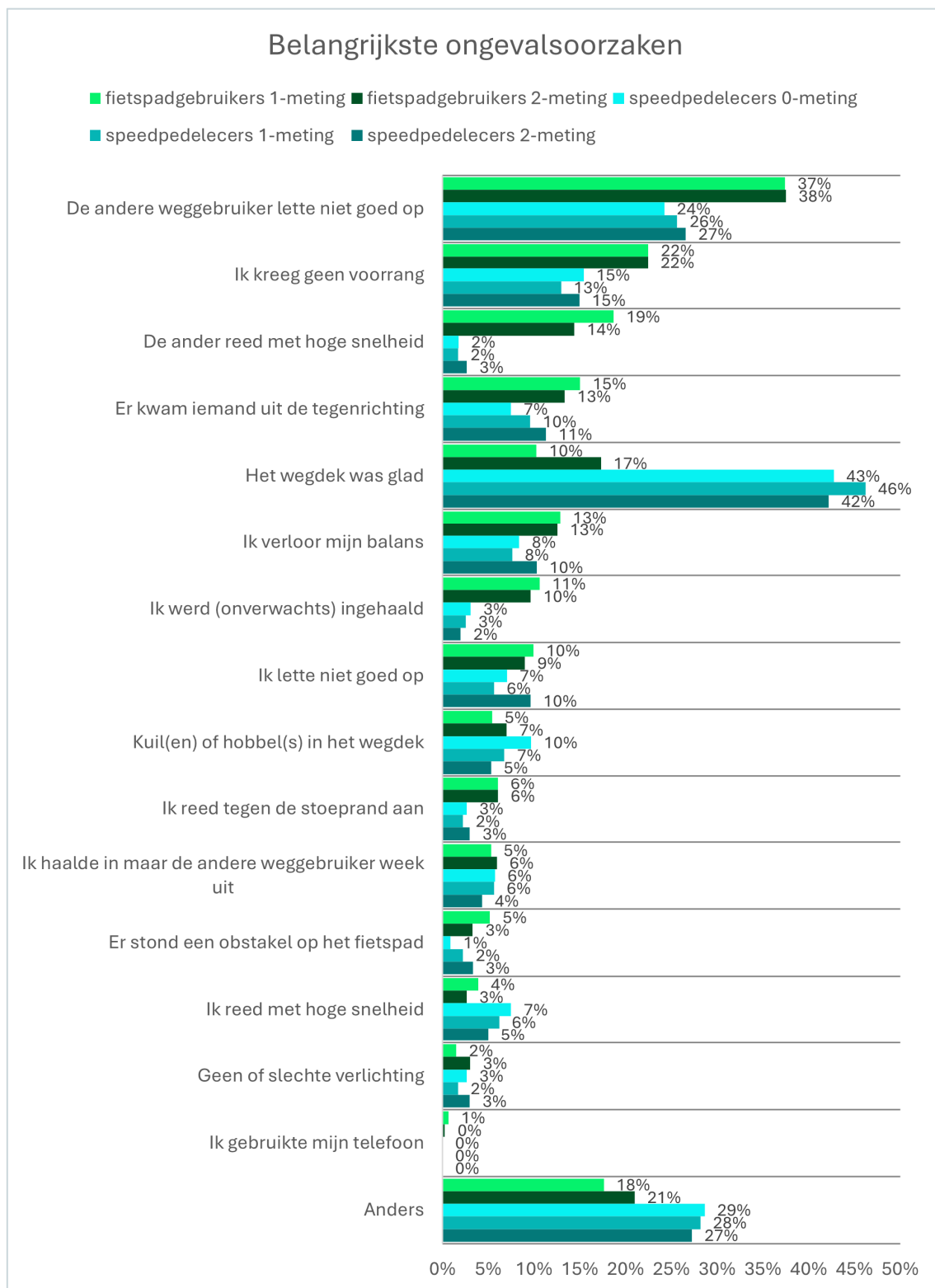
Respondenten hadden bij deze vraag ook de mogelijkheid om een eigen antwoord te formuleren bij 'Anders, namelijk'. Respondenten noemden vaak de fietsinfrastructuur, met klachten over te smalle fietsstroken en een slechte staat van het wegdek (gaten, kuilen, losse stenen). Ook het gedrag van andere weggebruikers, zoals onoplettendheid en gevaarlijk rijgedrag, werd als oorzaak genoemd. Weersomstandigheden, zoals regen en gladheid, speelden eveneens een rol. Daarnaast werden defecte remmen, slecht onderhouden fietsen en menselijk falen (te snel rijden en onervarenheid) genoemd. Tot slot werden dieren en obstakels op het fietspad als oorzaken genoemd.



Figuur 3.5 Antwoorden op de vragen (1) "Ben je in de afgelopen 3 jaar weleens gevallen of gebotst met de fiets?" en (2) "Bent u in de afgelopen 3 jaar wel eens gevallen of gebotst met uw speedpedelec?"



Figuur 3.6 Antwoorden op de vraag "Welke weggebruikers waren bij jouw valpartij/botsing betrokken?"



Figuur 3.7 Antwoorden op de vraag “Wat waren de omstandigheden tijdens jouw valpartij/botsing?”

3.3 Conclusies

In deze paragraaf zijn de belangrijkste bevindingen uit de vragenlijst onder overige fietsers samengevat.

- **Hinder van speedpedelecs:** Uit de 2-meting blijkt dat minder fietspadgebruikers hinder ervaren van andere gebruikers dan in de 1-meting, met een daling van 89% naar 81%. De grootste overlastgever blijft de fatbike⁵, hoewel de hinder hiervan ook is afgenomen van 80% naar 74%. De hinder van speedpedelecs is eveneens gedaald, van 32% in de 1-meting naar 27% in de 2-meting. Slechts een klein percentage respondenten ervaart uitsluitend hinder van speedpedelecs, namelijk 0,4% in de 2-meting (van de 27% die hinder ervaren). Dit betekent dat deze respondenten geen andere voertuigcategorieën hebben aangeklikt als bron van hinder. Het merendeel van de respondenten ervaart hinder van meerdere voertuigcategorieën. Van de 27% respondenten die hinder ervaren van speedpedelecs, heeft 83% aangegeven hinder te ervaren van twee of meer andere voertuigcategorieën.

De beperkte hinder van speedpedelecs kan mogelijk worden verklaard door hun relatief lage frequentie op fietspaden; een aanzienlijk deel van de fietspadgebruikers zegt zelden een speedpedelec tegen te komen: 18% ziet nooit een speedpedelec, 43-45% komt er minimaal eens per week een tegen.

De vergelijking met het onderzoek van Tour de Force uit 2022 toont aan dat speedpedelecs consistent als een van de minst hinderlijke modaliteiten worden gezien. In 2022 werd de speedpedelec door 28,7% van de respondenten in Rotterdam en Amersfoort genoemd als hinderlijk, en door 23,5% in de rest van Nederland. Deze meting bevestigt deze trend, met een lichte afname van ervaren hinder ondanks een toename van speedpedelecs op het fietspad. Dit suggereert dat de hogere frequentie van speedpedelecs op het fietspad niet leidt tot meer hinder door speedpedelecs.

- **Zelf gerapporteerde valpartijen en botsingen:** Speedpedelecs waren in de afgelopen drie jaar minder vaak betrokken bij botsingen of valpartijen dan andere fietspadgebruikers. In de afgelopen drie jaar heeft 32% van de speedpedeleceers een valpartij of botsing gerapporteerd, tegenover 37% van de overige fietspadgebruikers. Bovendien blijkt dat speedpedelecs minder vaak betrokken zijn bij meerzijdige ongevallen; 43% van de valpartijen en botsingen met speedpedelecs betrof een meerzijdig ongeval met een andere weggebruiker, in vergelijking met 64% bij overige fietspadgebruikers. Bij de overige fietspadgebruikers is 3% van de meerzijdige ongevallen met een speedpedelec. Dit laat zien dat de betrokkenheid van speedpedelecs bij meerzijdige ongevallen zeer laag is in vergelijking met andere voertuigcategorieën.

De belangrijkste oorzaak van valpartijen en botsingen is volgens overige fietspadgebruikers onoplettendheid van andere weggebruikers (38%), het niet verlenen van voorrang (22%) en te snel rijden (14%). Speedpedeleceers noemen een glad wegdek opvallend vaker als oorzaak (42%) dan overige fietspadgebruikers (17%). Andere factoren zoals slechte fietsinfrastructuur, gevaarlijk rijgedrag, weersomstandigheden, slecht onderhouden fietsen, en obstakels op het fietspad spelen ook een rol bij de door overige fietspadgebruikers gerapporteerde valpartijen en botsingen.

⁵ Het hoge percentage kan mogelijk worden verklaard door de aanzienlijke media-aandacht voor dit voertuig.

4 Resultaten overige data

Er zijn verschillende gegevens die vanwege de proef extra zijn gemonitord. Deze overige verzamelde data, zoals het aantal uitgegeven ontheffingen, geregistreerde speedpedelecs, ongevallen met speedpedelecs en ontvangen meldingen, zijn naast de data van de vragenlijsten ook geanalyseerd. Aan de hand van vijf indicatoren wordt in dit hoofdstuk inzicht gegeven in de resultaten van deze overige data.

4.1 Aantal ontheffingen en bezit speedpedelec

Het bezit van speedpedelecs in de provincies Utrecht en Gelderland is gegroeid. Het bezit van speedpedelecs nam met 16% toe in bijna twee jaar tijd.

Op 1 juli 2023, bij de start van de proef, waren er in totaal 3.591 speedpedeleceigenaren in de provincie Utrecht en de deelnemende gemeenten in de provincie Gelderland. Dit aantal vormt de basis voor het potentiële aantal gebruikers dat baat zou kunnen hebben bij de ontheffingsregeling. In het eerste jaar van de ontheffing, tot 1 juli 2024, zijn in totaal 2.712 ontheffingen uitgegeven. Dit hoge aantal geeft aan dat er aanzienlijke interesse in en behoefte aan de regeling is, en dat veel gebruikers bereid zijn om de benodigde stappen te ondernemen om legaal gebruik te kunnen maken van het fietspad met hun speedpedelec.

In het tweede jaar van de ontheffing, tot 1 maart 2025, is het aantal uitgegeven ontheffingen gestegen tot 3.048. Tegelijkertijd zijn op 1 maart 2025 in de provincie Utrecht en de deelnemende gemeenten in de provincie Gelderland in totaal 4.179 speedpedeleceigenaren. Dit betekent een toename van ongeveer 16% in bijna 2 jaar tijd. Er kan geen conclusie worden getrokken over het percentage speedpedeleceigenaren dat een ontheffing heeft aangevraagd, omdat ook eigenaren buiten de regio een ontheffing konden aanvragen.

4.2 Aantal ongevallen met speedpedelecs

In de provincie Utrecht laat de ongevallendata geen stijging zien in het aantal verkeersslachtoffers met speedpedelecs gedurende de proefperiode.

4.2.1 Provincie Utrecht

Voor de analyse van het aantal ongevallen⁶ met speedpedelecs in de provincie Utrecht, is data aangeleverd vanuit twee bronnen: ViaStat en MOVE. ViaStat is een monitoring- en analysetool van VIA.nl waarin ongevallen, snelheden en meldingen beschikbaar zijn. Deze data wordt beschikbaar gesteld door VIA, die samenwerken met organisaties zoals de politie, verzekeraars, dataproviders en maatschappelijke organisaties. MOVE is een dashboard met spoedzorgdata van ambulancediensten en spoedeisende hulpafdelingen. In vergelijking met de ongevallenstatistiek van ViaStat, bevat MOVE een hogere registratie van het aantal verkeersslachtoffers. Om deze reden is in de verdere analyse van de ongevallen uitgegaan van de geregistreerde ongevallen uit MOVE.

Voor de ongevallenanalyse is onderscheid gemaakt tussen twee periodes: een 0-meting (Q1 2022 t/m Q2 2023) en een 1-meting (Q3 2023 t/m Q4 2024). Gedurende de 0-meting (2022 tot en met Q2 2023) zijn in totaal 30 verkeersslachtoffers (op een speedpedelec) geregistreerd; dat is **gemiddeld 5,0 per kwartaal**. Gedurende de 1-meting (Q3 2023 tot en met Q4 2024) zijn in totaal 28 verkeersslachtoffers (op een speedpedelec) geregistreerd; dat is **gemiddeld 4,7 per kwartaal**.

Verkeersslachtoffers op een speedpedelec, uitgesplitst naar aard

In totaal zijn gedurende deze periode 58 verkeersslachtoffers op een speedpedelec geregistreerd. In zowel de 0-meting als de 1-meting vielen de meeste slachtoffers door botsingen met andere verkeersdeelnemers (17 slachtoffers in de 0-meting en 12 slachtoffers in de 1-meting) gevolgd door eenzijdige ongevallen (11 slachtoffers in de 0-meting en 11 slachtoffers in de 1-meting). De overige 7 slachtoffers (2 in de 0-meting en 5 in de 1-meting) kwamen in botsing met een obstakel.

Verkeersslachtoffers op een speedpedelec, uitgesplitst naar tegenpartij bij botsing

Gedurende deze periode zijn in totaal 29 verkeersslachtoffers op een speedpedelec geregistreerd die in botsing zijn gekomen met andere verkeersdeelnemers. De meeste ongevallen vonden plaats met auto's (12), gevolgd door fietsen (6) en voetgangers (3).

Verkeersslachtoffers met een speedpedelec als tegenpartij

Sinds 2022 zijn in totaal 4 verkeersslachtoffers geregistreerd waarbij een speedpedelec de tegenpartij was. In de 0-meting (2022 tot en met Q2 2023) waren er 4 slachtoffers: 1 fietser, 2 speedpedelecgebruikers en 1 voetganger. In de 1-meting (Q3 2023 tot en met Q4 2024) zijn **geen verkeersslachtoffers** geregistreerd. In totaal zijn sinds 2022 dus 58 verkeersslachtoffers op een speedpedelec geregistreerd en 4 verkeersslachtoffers met een speedpedelec als tegenpartij, oftewel 62 betrokken speedpedelecs.

⁶ Vermeld dient te worden dat sprake is van een onderregistratie in de ongevallendata. Ook wordt een speedpedelecer niet altijd geregistreerd als betrokken partij.

4.2.2 Provincie Gelderland

Om inzicht te krijgen in het aantal ongevallen met speedpedelecs in de provincie Gelderland, heeft de provincie data aangeleverd. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is dat dit om een andere databron gaat, namelijk ViaStat, waardoor deze resultaten niet vergeleken kunnen worden met de resultaten van het aantal ongevallen in de provincie Utrecht.

Voor de ongevallenanalyse is onderscheid gemaakt tussen twee periodes: een 0-meting (Q1 2022 t/m Q2 2023) en een 1-meting (Q3 2023 t/m Q4 2024). Gedurende de 0-meting zijn in totaal twee ongevallen (met een speedpedelec als betrokken partij) geregistreerd. Gedurende de 1-meting zijn in totaal vier ongevallen (met een speedpedelec als betrokken partij) geregistreerd, wat neerkomt op een verdubbeling sinds de start van de proef (ondanks het lage aantal).

Het eerste ongeval in de 0-meting vond plaats in februari 2023 in Nijkerk en betrof een frontale botsing tussen een speedpedelec en een voetganger. Het tweede ongeval vond plaats in mei 2023 in Wageningen en betrof een eenzijdig ongeval. Twee van de vier ongevallen in de 1-meting vonden plaats in Barneveld (juli en augustus 2023) en waren flankongevallen met andere verkeersdeelnemers (een e-bike en een personenauto). Het derde ongeval vond plaats in september 2023 in Nijkerk en betrof een frontale botsing tussen een personenauto en een speedpedelec. Het vierde ongeval vond plaats in augustus 2024 in Nijkerk en betrof een flankongeval tussen een speedpedelec en een voetganger.

In totaal zijn gedurende de 0- en 1-meting 6 ongevallen geregistreerd, waarvan bij 5 ongevallen sprake was van een botsing met een andere verkeersdeelnemers (twee voetgangers, een e-bike en twee personenauto's). Het totaal aantal geregistreerde ongevallen is te laag om verdere conclusies te trekken.

4.3 Meldingen over speedpedelecs

Het aantal meldingen over hinder door speedpedelecs is zeer beperkt.

De gemeente Utrecht heeft meldingen bijgehouden van hinder door speedpedelecs in de provincie Utrecht. Tussen maart 2023 en februari 2024 heeft de gemeente 5 meldingen geregistreerd. Tussen maart 2024 en februari 2025 zijn 7 meldingen geregistreerd. In totaal zijn sinds september 2022 (dus al voor de start van de proef) 14 klachten gemeld over de speedpedelec.

De meldingen betreffen voornamelijk klachten over hoge snelheden en gevaarlijke situaties op fietspaden, zoals aanrijdingen en bijna-aanrijdingen. De meeste melders verzoeken om meer handhaving en duidelijkere regelgeving, vooral op drukke fietspaden en bij scholen. Specifieke locaties in de gemeente Utrecht die genoemd worden, zijn de Rijnkennemerlaan, de Biltse Rading, de Rijksstraatweg en de Vleutenseweg.

Er zijn meldingen over de noodzaak van strooien bij gladheid en het repareren van gaten in het asfalt. Daarnaast is behoefte aan duidelijkheid over waar speedpedelecs mogen rijden, met suggesties voor wijzigingen in de regelgeving. Sommige melders wijzen op de milieuvriendelijke voordelen van speedpedelecs, maar benadrukken dat de huidige regelgeving verwarrend is en soms leidt tot gevaarlijke situaties. Tot slot zijn er zorgen geuit over de veiligheid van kinderen op fietspaden, vooral bij scholen, en verzoeken melders om waarschuwingsborden en extra handhaving.

Gedurende de periode van juli 2023 tot en met februari 2025 zijn bij de gemeente Utrecht in totaal 1.412 meldingen binnengekomen over onveilige verkeerssituaties (en -gedragingen) op fietspaden in de provincie Utrecht. Het aantal meldingen van hinder door speedpedelecs is dus erg laag in vergelijking met het totale aantal meldingen over onveilige verkeerssituaties en gedragingen op het fietspad. Dit is mogelijk te verklaren door de relatief lage frequentie van speedpedelecs op het fietspad.

4.4 Overtredingen

Iedere gemeente en/of wegbeheerder is zelf verantwoordelijk voor de eigen inzet van handhaving. De handhaving bestaat uit controles op het fietspad en het controleren op het wel of niet hebben van een ontheffing. Indien zonder ontheffing met een speedpedelec op het fietspad wordt gereden, kan dit leiden tot een verkeersboete.

De gemeente Utrecht heeft op het gebied van handhaving het aantal overtredingen bijgehouden waarbij speedpedelecs op het fietspad rijden zonder in het bezit te zijn van een ontheffing. In 2023 zijn door de gemeente alleen waarschuwingen uitgedeeld. In 2024 zijn in totaal 104 boetes uitgedeeld aan speedpedelecs die zonder ontheffing op het fietspad reden. Een groot deel hiervan is geconstateerd met een verplaatsbare camera.

5 Verkeerskundige beschouwing

Om tot een advies te komen over een vervolg van de ontheffingsregeling voor speedpedelecs, is het van belang om rekening te houden met de verkeerskundige context. In dit hoofdstuk worden verschillende aspecten belicht, zoals zorgen omtrent verkeersveiligheid en snelheidsverschillen, landelijke ontwikkelingen en beleidskeuzes rondom 30 km/h binnen de bebouwde kom en de plaats op de weg van lichte elektrische voertuigen (LEVs), en ervaringen uit eerdere onderzoeken.

Zowel het rijden op de rijbaan als op het fietspad kan nadelen hebben

Met de huidige wetgeving (en zonder ontheffing) mag de speedpedelec geen gebruik maken van fietspaden. Dit betekent dat de speedpedelec, bij afwezigheid van een verplicht fiets-/bromfietspad (bord G12a), gebruik moet maken van de rijbaan. Als er een verplicht fietspad (bord G11) aanwezig is, moeten speedpedelecs, net als bromfietsen, naar de rijbaan. Speedpedelecgebruikers ervaren de rijbaan in veel gevallen echter als onveilig. Dat blijkt uit de resultaten van de vragenlijst (beschreven in hoofdstuk 2) en uit de eerdere onderzoeken⁷ die in opdracht van Tour de Force zijn uitgevoerd. Het ontbreken van de keuze om ook gebruik te mogen maken van het fietspad op de meeste plekken in Nederland, leidt ertoe dat speedpedelecberijders illegaal op het fietspad gaan rijden en/of de kentekenplaat van de speedpedelec afschroeven. Bovendien stappen potentiële speedpedelecgebruikers hierdoor niet over van de auto naar de speedpedelec.

De gemiddelde snelheid van de speedpedelec ligt aanzienlijk lager dan de 45 km/h waarbij de trapondersteuning stopt (en is dus in veel gevallen ook aanzienlijk lager dan de snelheid van het autoverkeer op de rijbaan), maar tegelijkertijd behoorlijk hoger dan de gemiddelde snelheid van het fietsverkeer op het fietspad. Vanuit het oogpunt van homogeniteit (zo min mogelijk verschillen in snelheid, massa en richting) kleven er dus zowel nadelen aan het rijden op de rijbaan tussen het (vaak harder rijdend en zware) gemotoriseerde verkeer, als aan het rijden op het fietspad tussen de langzamere fietsers.

Snelheidsverschillen op het fietspad

In een aantal Nederlandse gemeenten, waaronder de gemeente Utrecht, is de beleidskeuze gemaakt om snorfietsen in verschillende straten naar de rijbaan te verplaatsen. Deze maatregel is ingevoerd om de veiligheid op fietspaden te verbeteren, de doorstroming te bevorderen en de luchtkwaliteit op het fietspad te verbeteren. Het voelt dan ook tegenstrijdig om speedpedelecs juist toe te staan op het fietspad. Maar hoewel de speedpedelec qua gemiddelde snelheid de meeste overeenkomsten heeft met een snorfiets, heeft het vervoermiddel verder vooral overeenkomsten (qua uiterlijke kenmerken, omvang en massa, maar ook vanwege het feit dat je zelf een inspanning moet leveren om vooruit te komen) met de traditionele (elektrische) fiets. Bovendien zijn speedpedelecs een andere doelgroep dan snorfietsers. Uit reeds genoemde eerdere onderzoeken van Tour de Force bleek dat speedpedelecgebruikers vaak ervaren weggebruikers zijn met een groot verantwoordelijkheidsgevoel, die zichzelf in staat achten goed in te schatten of het fietspad of de rijbaan, gezien de actuele omstandigheden, het veiligst is.

⁷ Positie speedpedelec op de weg, Praktijkcases en regelingen (DTV Consultants, 2021) en Meer plek voor de speedpedelec?, Onderbouwing feiten en cijfers speedpedelec, 2022 (DTV Consultants, 2022)

Op basis van hun zelf gerapporteerde snelheid, lijken speedpedeleceers hun snelheid doorgaans duidelijk aan te passen aan de plek op de weg (hogere snelheden op de rijbaan, lagere snelheden op het fietspad – zeker wanneer het druk is). Tijdens de proef met ontheffingen zijn echter geen snelheidsmetingen uitgevoerd, waardoor dit niet met objectieve cijfers kan worden onderbouwd.

Als er aanleiding is om speedpedeleceers op specifieke fietspaden niet toe te staan (bijvoorbeeld omdat ze erg smal en/of erg druk zijn), kan dit in de ontheffing worden vastgelegd. Ook tijdens de proef met ontheffingen zijn verschillende fietspaden uitgesloten (deze zijn aangegeven met rode lijnen op de kaart waarop staat waar de ontheffing geldig is).

Altijd naar de rijbaan bij 30 km/h?

Veel gemeenten werken, aan de hand van het Afwegingskader 30 km/h (CROW, 2021), aan het op meer plekken binnen de bebouwde kom terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/h. Toch blijven er nog steeds 50 km-wegen bestaan. Juist deze wegen, die een maximumsnelheid van 50 km/h houden, zijn vaak druk en kent men relatief hoge snelheden, waardoor speedpedelecberijders zich op de rijbaan niet op hun gemak voelen. Voor wegen waarop de maximumsnelheid teruggaat naar 30 km/h geldt in veel gevallen dat er geen vrijliggend fietspad is. Als een 30 km-weg wel een vrijliggend fietspad heeft, is de meest logische plaats op de weg voor de speedpedelec in veel gevallen de rijbaan. Maar als een speedpedelec wil meerijden met een andere fietser, kan dit uiteraard alleen op het fietspad. Het terugbrengen van de maximumsnelheid op wegen van 50 naar 30 km/h leidt er dus niet toe dat speedpedelecberijders geen behoefte meer zouden hebben aan een ontheffing om in sommige situaties op het fietspad te mogen rijden.

Consequenties LEV-kader nog onduidelijk

In het nog te verschijnen LEV-kader, waarin de toelating en het gebruik van LEVs (lichte elektrische voertuigen) wordt geregeld, wordt vooralsnog uitgegaan van het fietspad als plaats op de weg voor LEVs. Wel is de regering (in de motie Koerhuis C.S. (1064)) verzocht om te onderzoeken op welke manier gemeenten lokaal maatwerk en een lokaal verbod voor LEVs kunnen invoeren binnen dit kader. Speedpedeleceers gaan waarschijnlijk vallen in een aparte L-categorie, waarin ook elektrische bromfietsen, quads en motoren vallen. Of en, zo ja, wat dit gaat betekenen voor de regels rondom speedpedeleceers is nog niet duidelijk.

Ervaringen met keuzevrijheid voor speedpedeleceers zijn positief

Voordat gestart werd met de provinciale proef in Utrecht met ontheffingen om van het fietspad gebruik te kunnen maken, hadden reeds twee wegbeheerders ervaring met ontheffingen voor speedpedeleceers: de gemeente Rotterdam en de gemeente Amersfoort. Zowel in Rotterdam als in Amersfoort zijn de ervaringen positief. Beide gemeenten concludeerden dat de ontheffing voorziet in een duidelijke behoefte en dat er geen aanwijzingen zijn dat de onveiligheid op het fietspad toeneemt. In veel situaties rijden speedpedeleceers, ook als ze een ontheffing hebben, immers op de rijbaan, omdat ze alleen van het fietspad gebruik zullen maken wanneer dit voor hen voordeel oplevert. Ook zijn bij beide gemeenten geen klachten van andere fietspadgebruikers binnengekomen over speedpedeleceers.

Het regelen van keuzevrijheid kan beter met ontheffingen dan met bebording

In plaats van te werken met ontheffingen, zou een wegbeheerder ook met bebording op specifieke fietspaden kunnen regelen waar speedpedelecs op het fietspad welkom zijn, door middel van het plaatsen van een onderbord “speedpedelec toegestaan”. Dit kan, afhankelijk van het aantal fietspaden, echter een behoorlijk dure maatregel zijn. Daarnaast dient hierbij rekening te worden gehouden met wet- en regelgeving rondom officiële bebording. De bebording die toegevoegd zou moeten worden, moet handhaafbaar zijn (oftewel in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) zijn vastgelegd) en voor speedpedeleccers en overige weggebruikers duidelijk zijn. Bovendien kunnen er geen aanvullende voorwaarden, zoals bijvoorbeeld een maximumsnelheid, worden meegegeven, terwijl dat met een ontheffing wel kan. Als er bepaalde fietspaden zijn waarop een wegbeheerder speedpedelecs niet wil toestaan, kan dit in de ontheffing worden vastgelegd. Tijdens de provinciale proef in Utrecht zijn ook verschillende fietspaden uitgesloten (zoals aangegeven op de kaart waarnaar in de ontheffing wordt verwezen).

6 Conclusies en aanbevelingen

De speedpedelec is een goed alternatief voor de auto

De speedpedelec kan worden gezien als een mobiliteitsoplossing; het vormt een goed alternatief voor autoritten. Niet voor niets zegt 75% van de speedpedelecbezitters in de vragenlijst dat de ritten die zij maken met de speedpedelec, ritten zijn die zij vroeger met de auto (of motor) maakten. Bovendien wordt de speedpedelec voornamelijk gebruikt voor woon-werkverkeer (84% van de respondenten). Het gebruik van de speedpedelec in plaats van de auto draagt bij aan de bereikbaarheid en kent ook andere diverse voordelen. Het leidt onder andere tot een lagere CO₂-uitstoot, een betere gezondheid, een verbeterde luchtkwaliteit en een verminderd ruimtegebruik.

Speedpedelecs maken in veel gevallen graag gebruik van het fietspad

Wettelijk gezien, is de speedpedelec een bijzondere bromfiets en mogen berijders niet van het fietspad gebruikmaken. Er zijn echter diverse redenen voor speedpedelecberijders om (in sommige gevallen) gebruik te willen maken van het fietspad in plaats van de rijbaan. In de vragenlijst worden als belangrijkste redenen genoemd: druk autoverkeer, verkeersveiligheid, en agressief verkeersgedrag van andere weggebruikers. Veel speedpedelecberijders maakten daarom (al voordat de proef met ontheffingen die dit faciliteerden van start ging) in sommige situaties gebruik van het fietspad.

De ontheffingsregeling (om legaal van het fietspad gebruik te mogen maken) voorziet in een duidelijke behoefte

Tijdens de proefperiode hebben 3.048 speedpedelecbezitters een ontheffing aangevraagd waarmee zij legaal van het fietspad gebruik mogen maken. In totaal zijn in de deelnemende gemeenten 4.179 speedpedelecs geregistreerd. En hoewel ook speedpedelecbezitters van buiten de deelnemende gemeenten een ontheffing kunnen aanvragen (om in de provincie Utrecht en de drie deelnemende Gelderse gemeenten van het fietspad gebruik te mogen maken), laat dit zien dat een aanzienlijk deel van de speedpedelecbezitters de ontheffing heeft aangevraagd. Bovendien geeft bijna een derde van de ontheffingshouders aan dat zij de speedpedelec, sinds ontvangst van de ontheffing, vaker gebruiken. Daaruit kan worden geconcludeerd dat duidelijk wordt voorzien in een behoefte.

Speedpedelecs op het fietspad lijken geen verhoogd verkeersveiligheidsrisico te vormen

Berijders van een speedpedelec lijken niet vaker betrokken bij een botsing of valpartij dan andere fietsers. Van de speedpedelecs geeft 32% in de meest recente vragenlijst aan in de afgelopen 3 jaar betrokken te zijn geweest bij een botsing of valpartij, onder “gewone” fietsers ligt dit percentage op 37%. Het aantal geregistreerde ongevallen met speedpedelecs is in de provincie Utrecht laag (circa 5 per kwartaal), en laat, ondanks de proef met de ontheffingen en de toename van het aantal (ritten met) speedpedelecs, geen stijgende trend zien. Van de fietsers die een valpartij of botsing hebben gehad, zegt 3% dat hierbij een speedpedelec betrokken was. Speedpedelecgebruikers geven zelf aan dat ze hun snelheid aanpassen aan de situatie; op drukke fietspaden binnen de bebouwde kom zegt 93% doorgaans niet harder dan 30 km/u te rijden, terwijl op de rijbaan van een 50km-weg 94% doorgaans harder rijdt dan 40 km/u. Echter zegt 57% niet harder dan 30 km/u te rijden op een rustig fietspad binnen de bebouwde kom, wat betekent dat 43% doorgaans harder rijdt dan 30 km/u op een rustig fietspad. Omdat er geen snelheidsmetingen zijn uitgevoerd, kan dit niet objectief worden bevestigd.

Gevraagd naar de hinder die fietspadgebruikers ervaren van andere gebruikers, scoort uitsluitend de speedpedelec laag. Bovendien zijn er nauwelijks klachten geregistreerd over speedpedelecs op het fietspad. Een te smal en/of te druk fietspad is voor een groot deel van de speedpedeleceers ook een reden om niet naar het fietspad te gaan en juist op de rijbaan te rijden. Ook in eerder onderzoek in opdracht van Tour de Force is geconcludeerd dat er vooralsnog geen reden is om te veronderstellen dat het gebruik van het fietspad door speedpedelecs leidt tot meer onveiligheid. Voor de speedpedeleceers zelf is de ontheffingsregeling zeer positief voor (in ieder geval de ervaren) verkeersveiligheid. Zij kunnen ervoor kiezen om (met aangepaste snelheid) op het fietspad te gaan rijden op het moment dat zij zich onveilig voelen op de rijbaan.

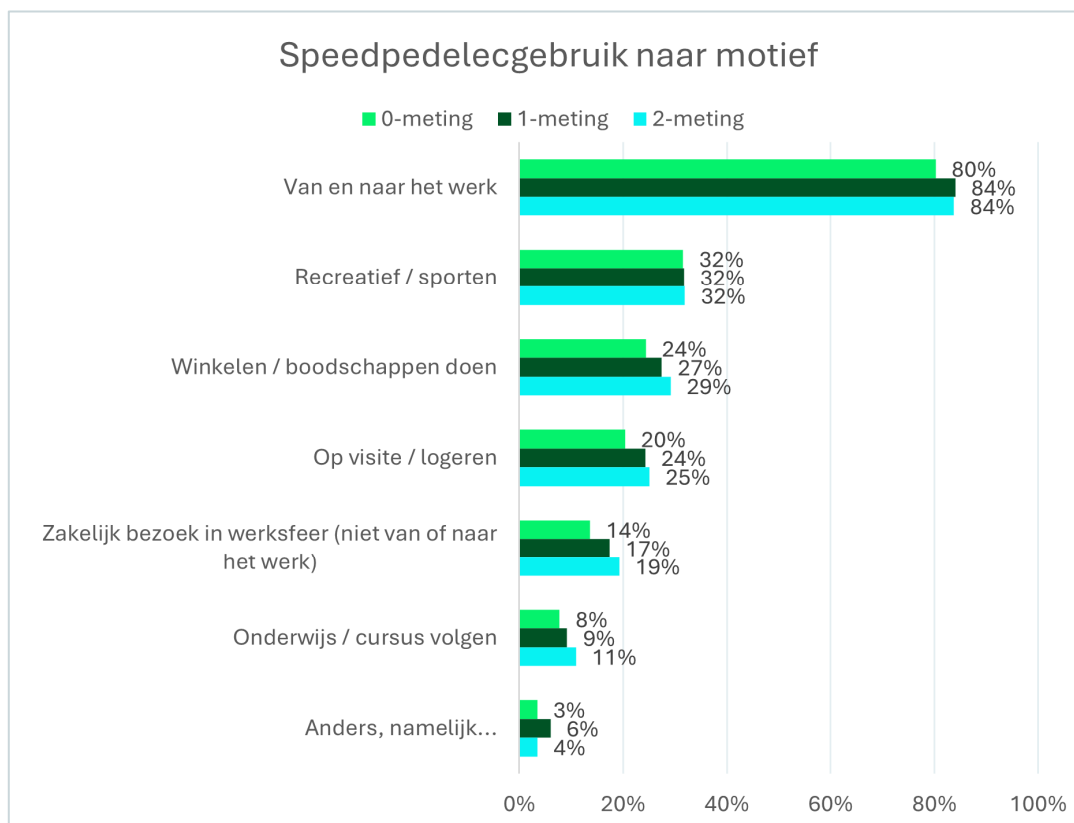
Vanwege het succes van de proef wordt aanbevolen om de ontheffingsregeling voort te zetten

Op basis van het bovenstaande kan duidelijk worden geconcludeerd dat de proef een succes is. De ontheffingsregeling draagt bij aan de toename van het gebruik van de speedpedelec en zorgt in het overgrote deel van de gevallen voor een afname van auto- (en motor)ritten. Daarnaast zijn er geen signalen dat de ontheffingsregeling leidt tot een afname van de verkeersveiligheid op het fietspad. Daarom wordt geadviseerd om de ontheffingsregeling definitief te maken. Omdat de speedpedelec veelal wordt gebruikt voor regionale verplaatsingen, wordt geadviseerd om ook de Utrechtse gemeenten die niet hebben meegedaan aan het proefproject, bij de definitieve regeling aan te laten haken. Zo ontstaat een aaneengesloten netwerk en is bovendien sprake van uniformiteit in de regelgeving in de hele provincie.

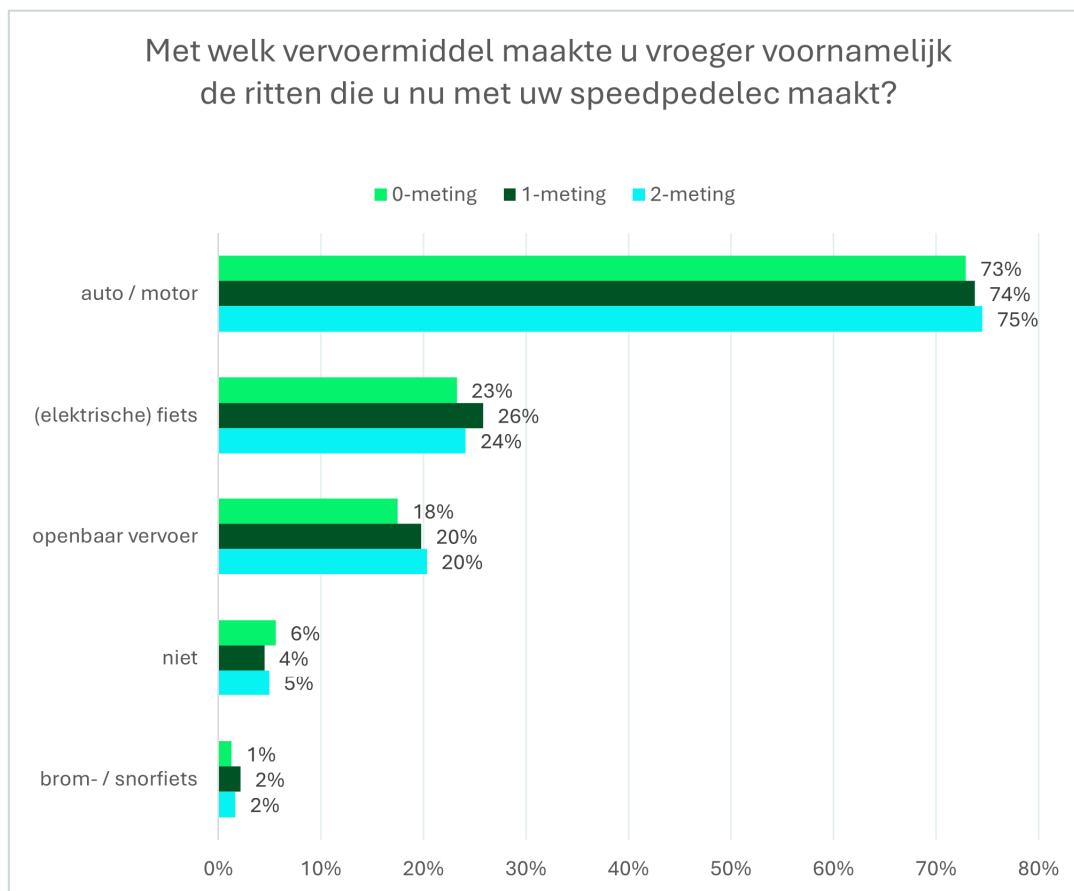
Het wordt geadviseerd om bij het definitief maken van de ontheffingsregeling de huidige voorwaarden en spelregels aan te houden. Zo biedt de regeling duidelijkheid dat de ontheffing alleen geldig is voor het opgegeven kenteken en dat de digitale ontheffing altijd bij de gebruiker aanwezig moet zijn. Het is met name van groot belang dat speedpedeleceers zich aanpassen aan de andere fietspadgebruikers en op het fietspad niet harder rijden dan 30 km per uur.

Als de populariteit van de speedpedelec een vlucht neemt, zou dat kunnen leiden tot een substantiële toename van het aantal speedpedeleceers dat (met een ontheffing) gebruikmaakt van het fietspad. Als dat gepaard gaat met een toename van het aantal meldingen/klachten en/of alarmerende ongevals cijfers op fietspaden, kan dat aanleiding zijn om de ontheffingsregeling op termijn te heroverwegen.

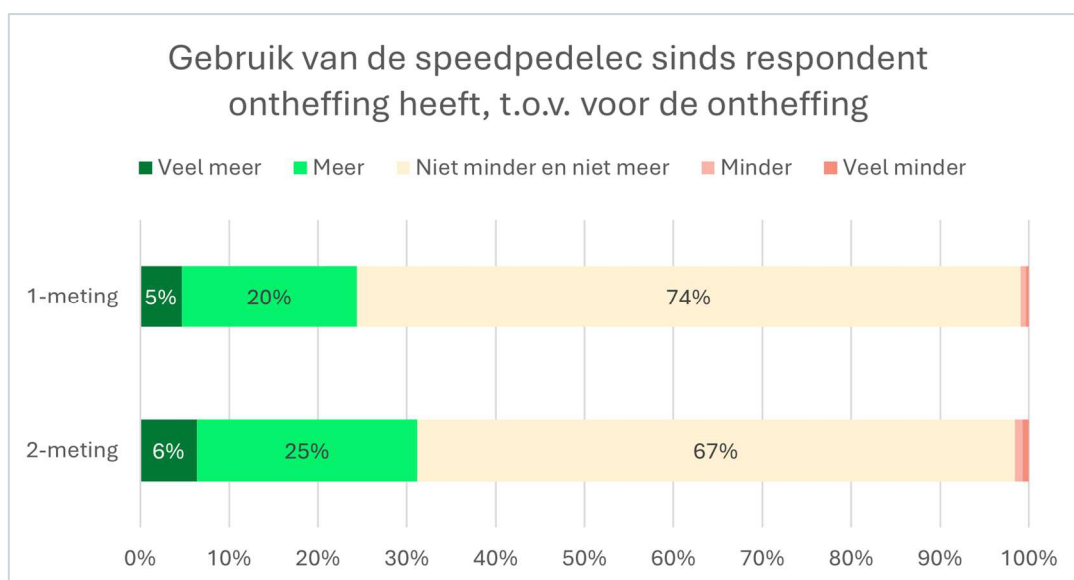
Bijlage A Grafieken resultaten vragenlijst speedpedelecers



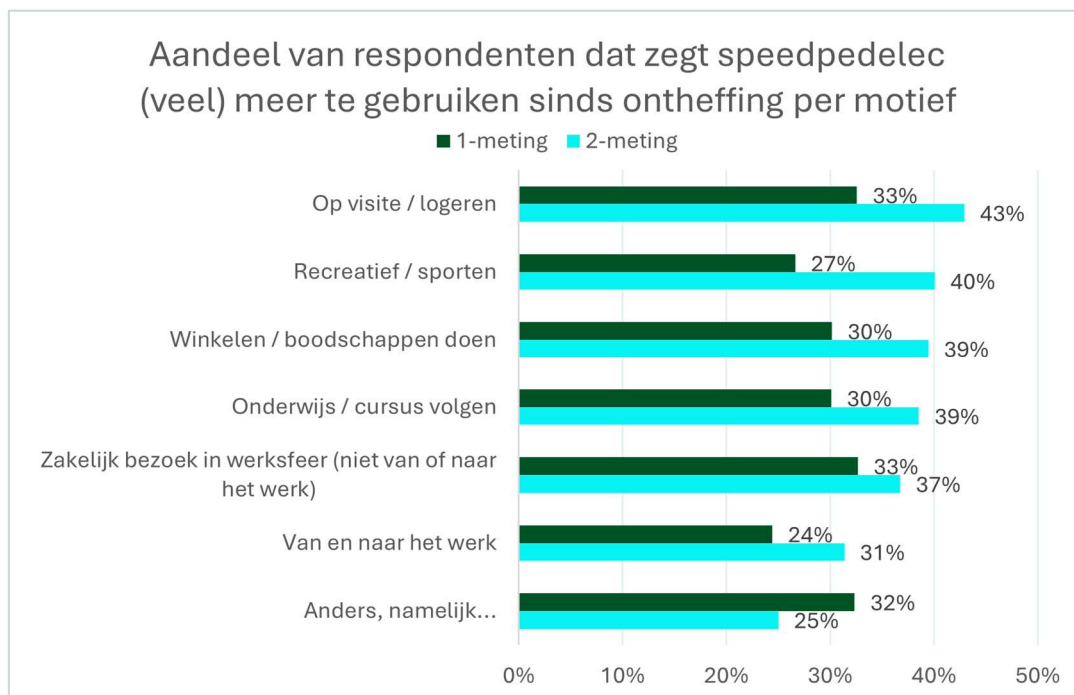
Figuur 6.1 Antwoorden op de vraag "Voor welke verplaatsingen gebruikt u de speedpedelec?"



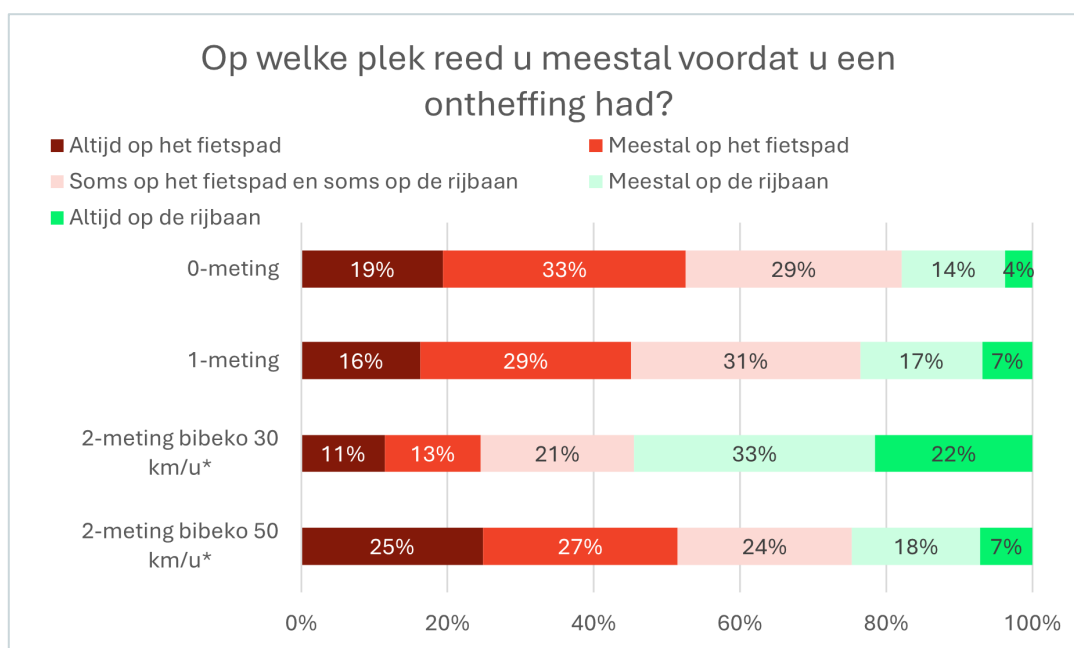
Figuur 6.2 Antwoorden op de vraag “Met welk vervoermiddel maakte u vroeger voornamelijk de ritten die u nu met uw speedpedelec maakt?”



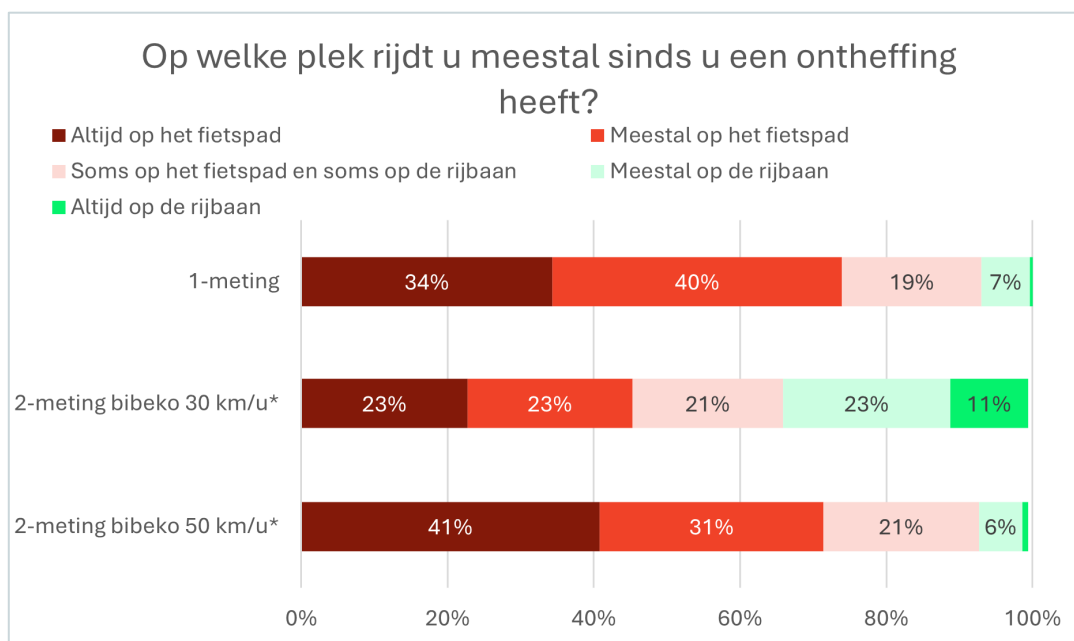
Figuur 6.3 Antwoorden op de vraag “Is uw speedpedelecgebruik veranderd doordat u met ontheffing de mogelijkheid heeft gekregen om gebruik te kunnen maken van het fietspad? Ik gebruik mijn speedpedelec sinds ik een ontheffing heb:...”



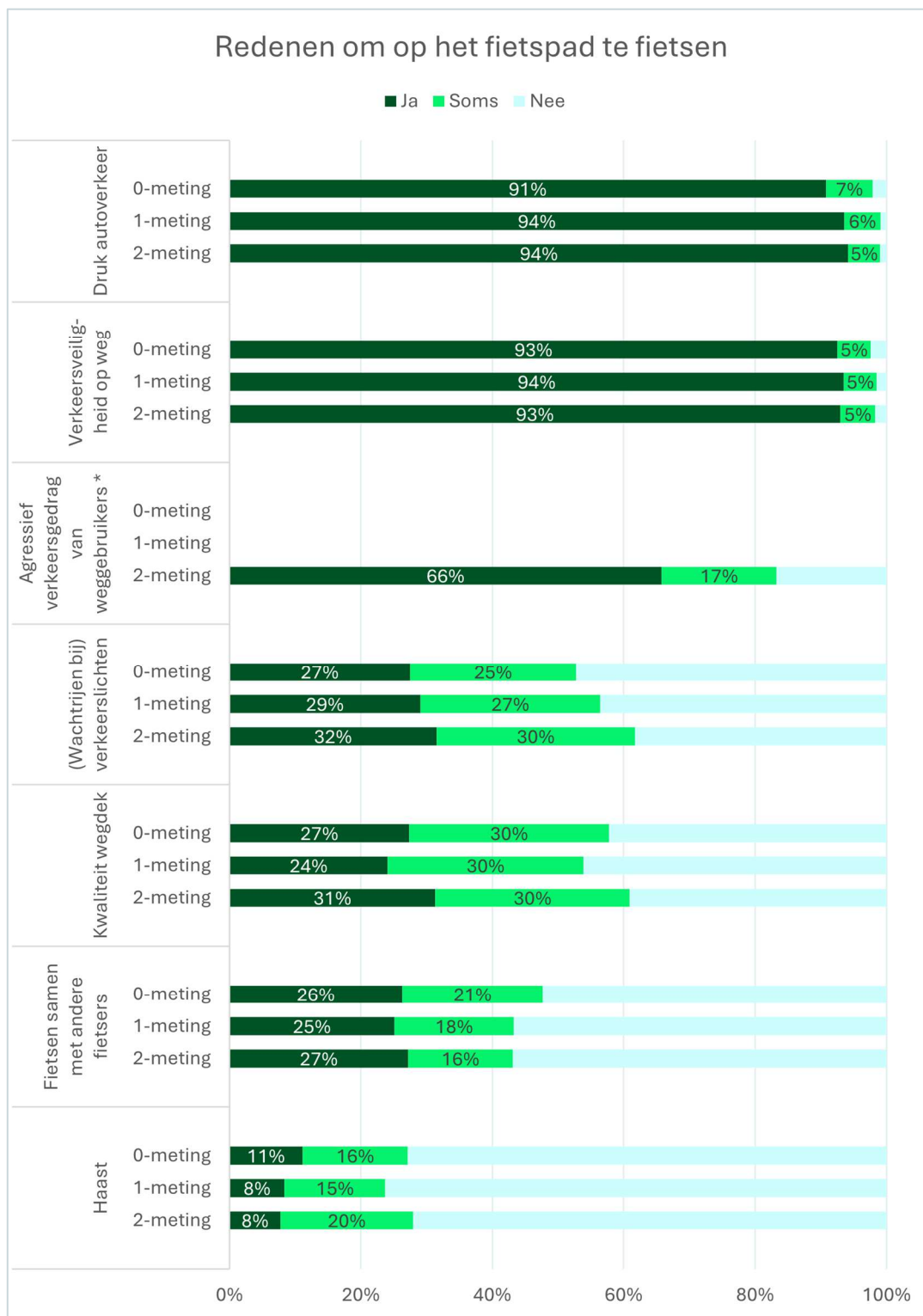
Figuur 6.4 Antwoorden op de vraag “Voor welke verplaatsingen gebruikt u de speedpedelec?” van respondenten die hebben aangegeven de speedpedelec (veel) meer te gebruiken



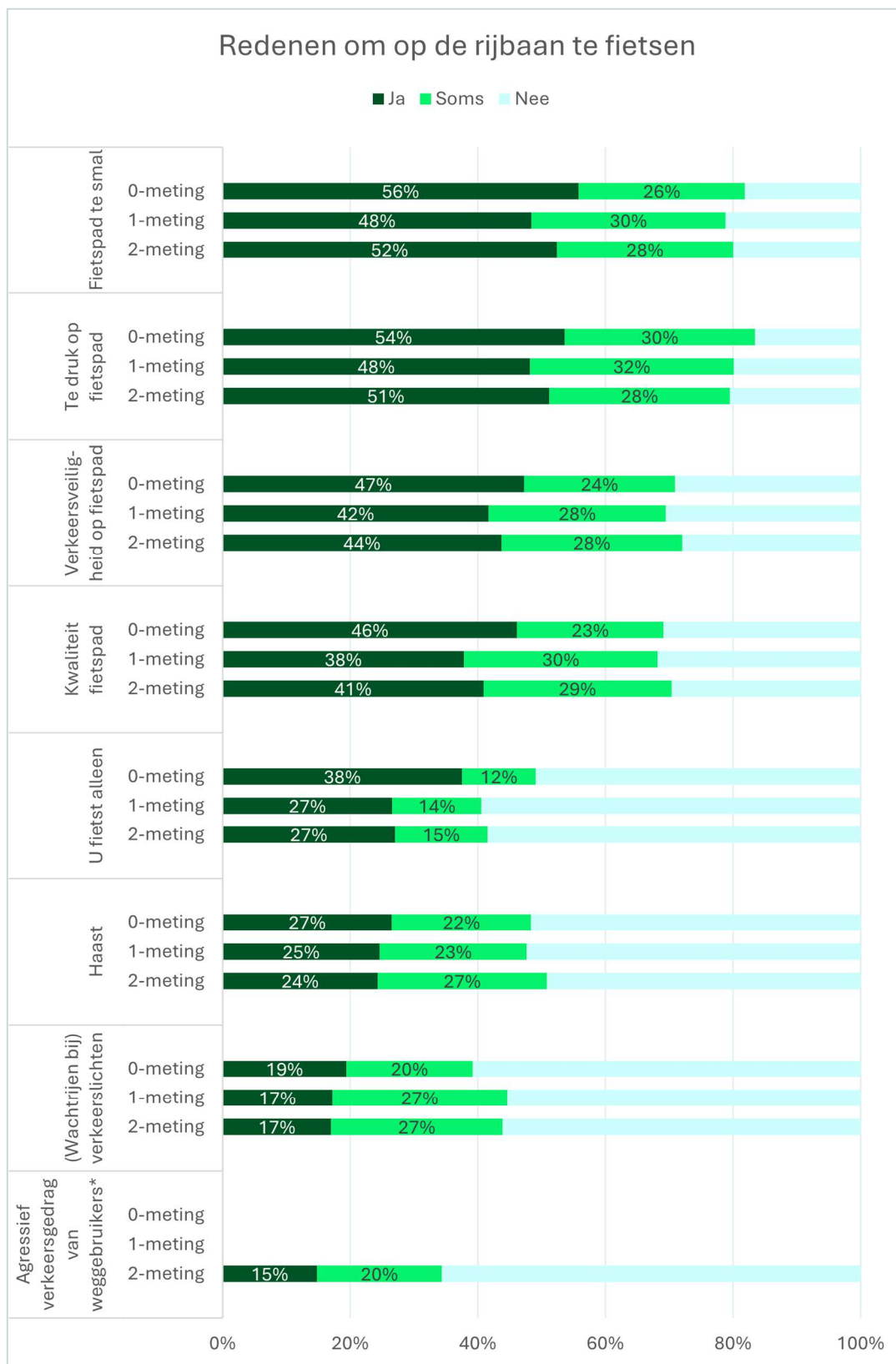
Figuur 6.5 Antwoorden op de vraag “Op plekken binnen de bebouwde kom waar zowel een fietspad als een rijbaan aanwezig is: op welke plek reed u meestal voordat u een ontheffing had?”



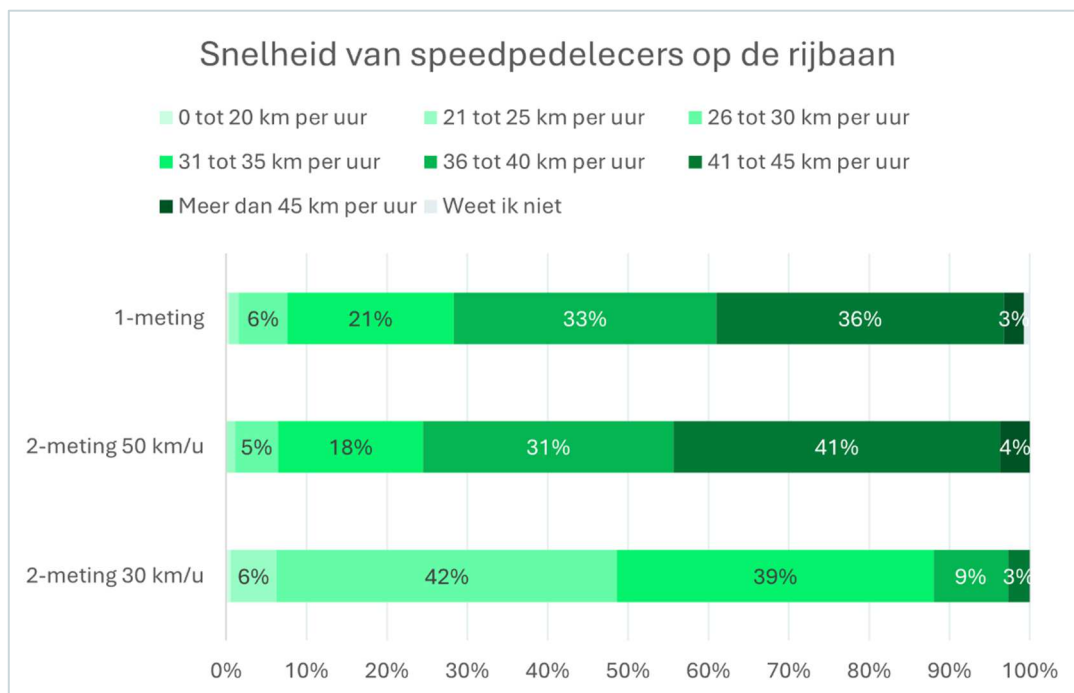
Figuur 6.6 Antwoorden op de vraag "Op plekken binnen de bebouwde kom waar zowel een fietspad als een rijbaan aanwezig is: op welke plek rijdt u meestal sinds u een ontheffing heeft?"



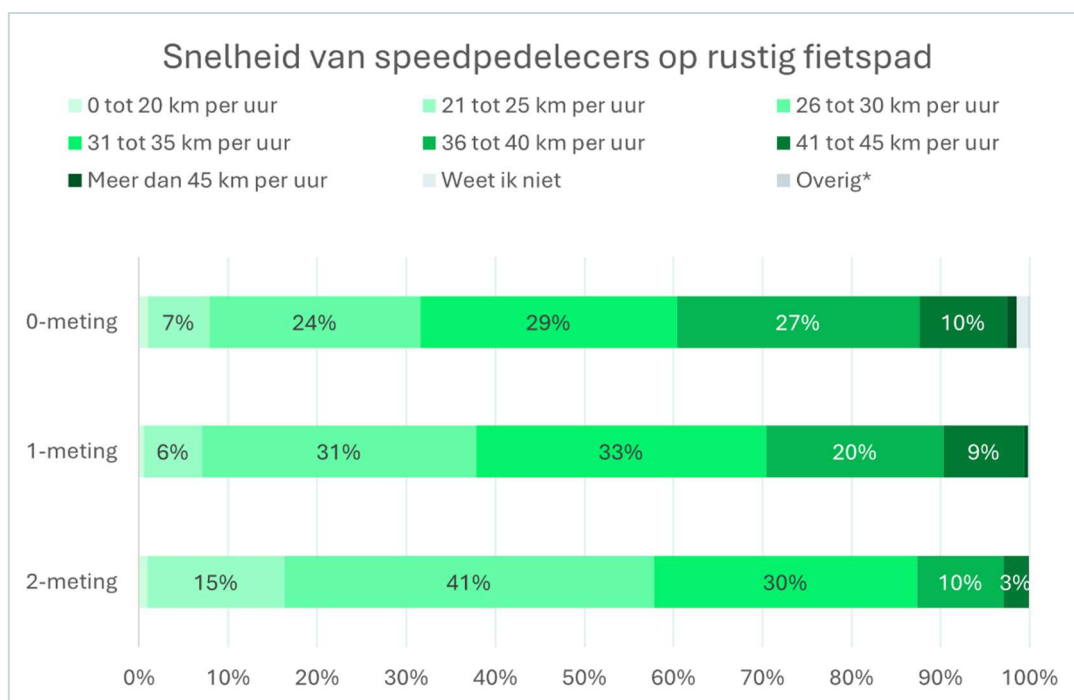
Figuur 6.7 Antwoorden op de vraag “Welke van de genoemde omstandigheden zorgen ervoor dat u liever op het fietspad rijdt dan op de rijbaan?”



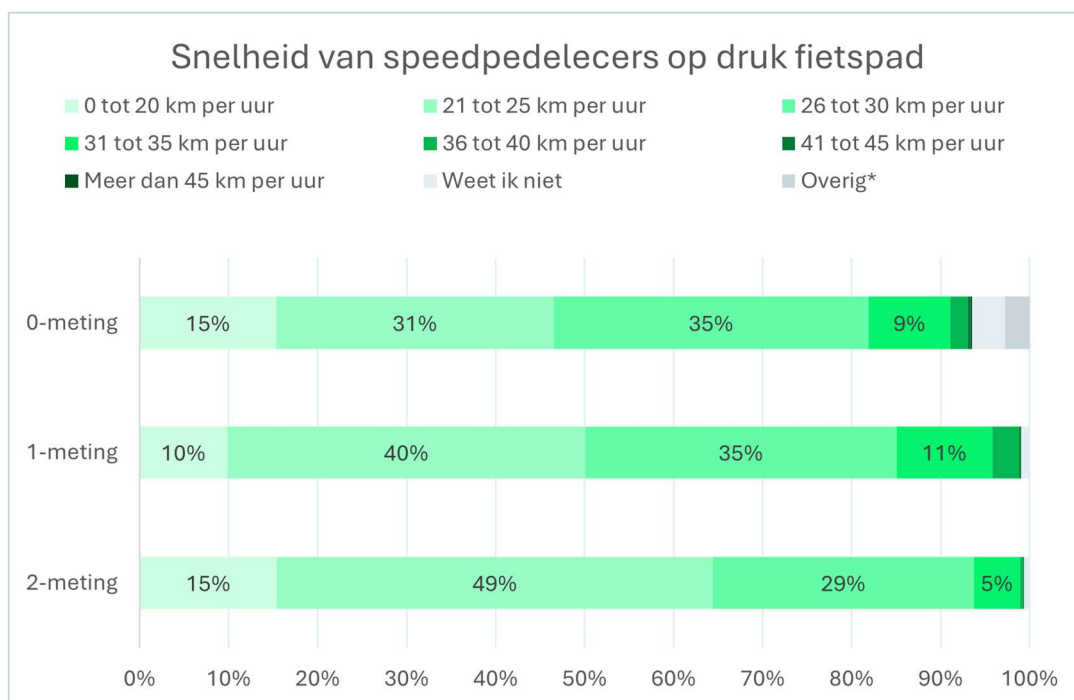
Figuur 6.8 Antwoorden op de vraag “Welke van de genoemde omstandigheden zorgen ervoor dat u liever op de rijbaan dan op het fietspad rijdt?”



Figuur 6.9 Antwoorden op de vraag “Wat is doorgaans uw snelheid op de rijbaan?” (Deze vraag is alleen in de 1- en 2-meting gesteld)

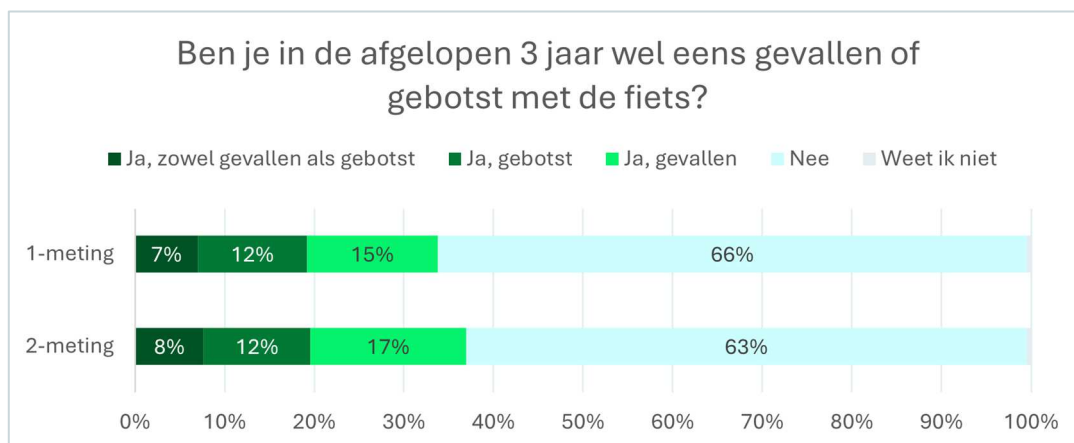


Figuur 6.10 Antwoorden op de vraag “Wat is doorgaans uw snelheid op een rustig fietspad?” (In de 0-meting een open vraag, in de 1- en 2-meting een gesloten vraag, en in de 2-meting specifiek binnen de bebouwde kom)

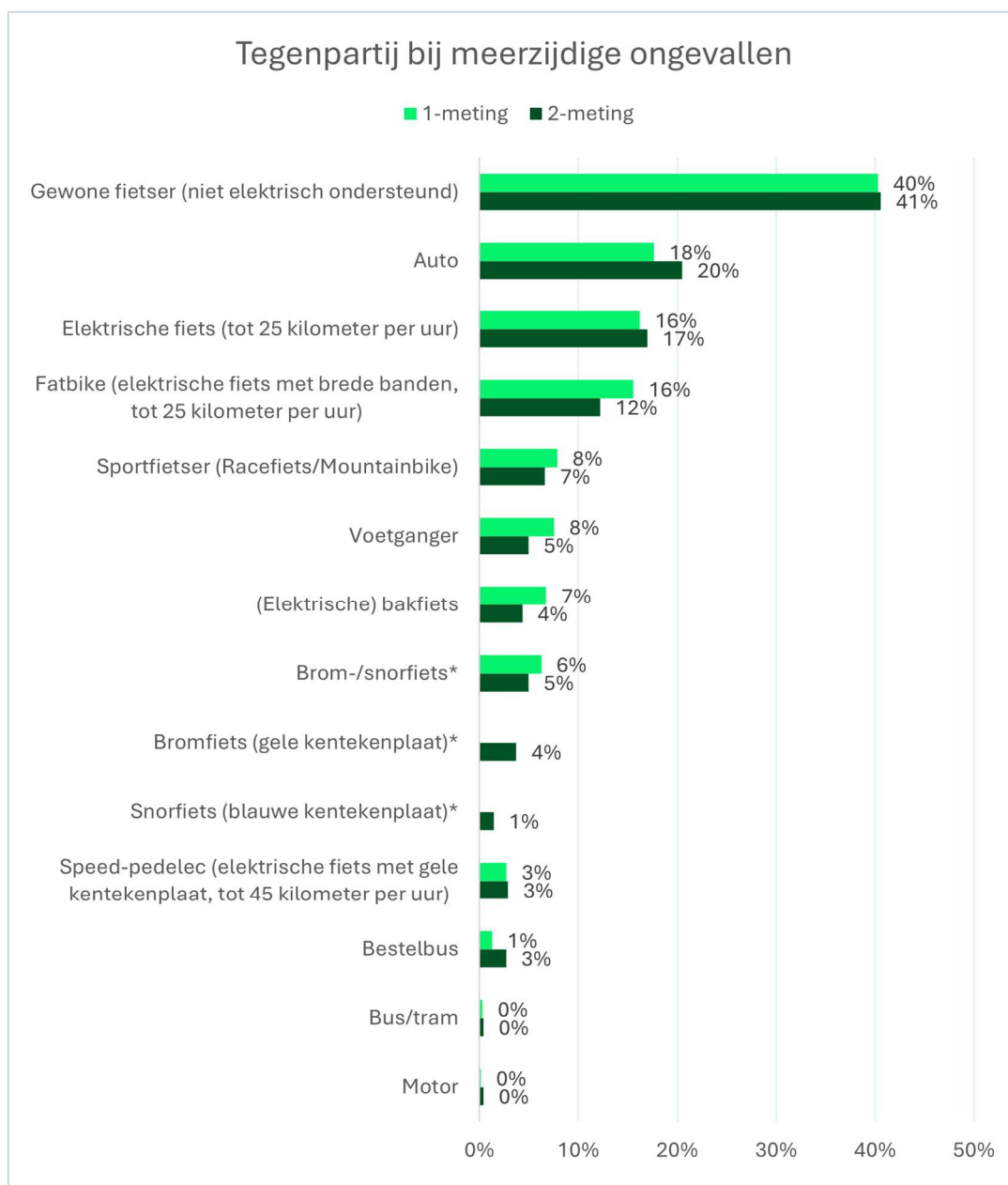


Figuur 6.11 Antwoorden op de vraag “Wat is doorgaans uw snelheid op een druk fietspad?” (In de 0-meting een open vraag, in de 1- en 2-meting een gesloten vraag, en in de 2-meting specifiek binnen de bebouwde kom)

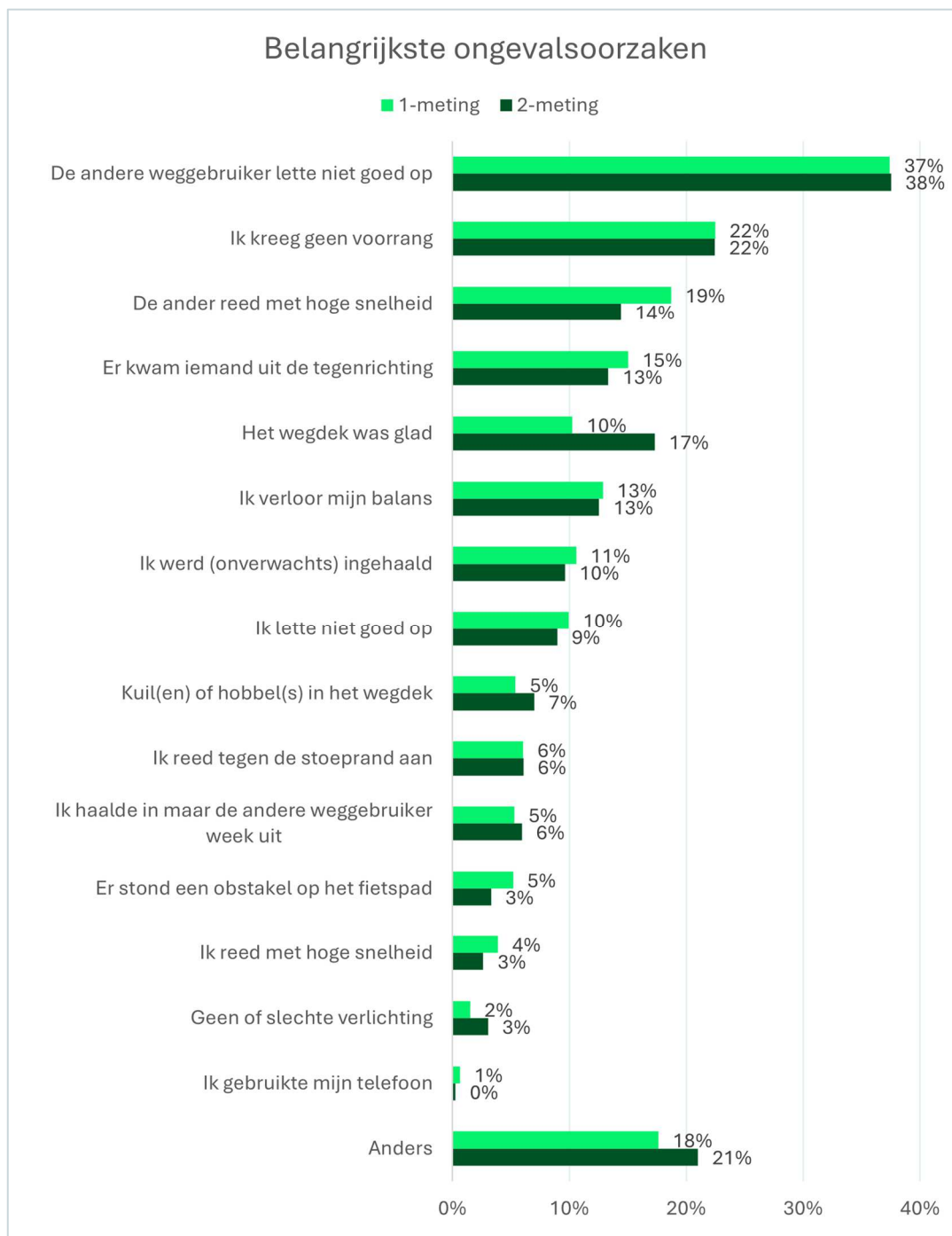
Bijlage B Grafieken resultaten vragenlijst overige fietspadgebruikers



Figuur 6.12 Antwoorden op de vraag “Ben je in de afgelopen 3 jaar weleens gevallen of gebotst met de fiets?”



Figuur 6.13 Antwoorden op de vraag “Welke weggebruikers waren bij jouw valpartij/botsing betrokken?”



Figuur 6.14 Antwoorden op de vraag "Wat waren de omstandigheden tijdens jouw valpartij/botsing?"

DTV



**DTV.
Waar we
nieuwe wegen
vinden**