



Aan Provinciale Staten  
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

DATUM	29 augustus 2017	TEAM	MOB
NUMMER	81BD6D98	REFERENTIE	H. Tiemens
UW BRIEF VAN	26 juni 2017	DOORKIESNUMMER	06-46994713
UW NUMMER	81B8BB34	E-MAILADRES	herbert.tiemens@provincie-Utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO ChristenUnie inzake nieuwe regels voor speed-pedelecs

Geachte leden van PS,

Sinds de marktintroductie van de speed-pedelec in 2013 heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu zich de vraag gesteld welke voertuigeisen en gedragsregels voor deze fietsen met trapondersteuning tot 45 km/u van toepassing moeten zijn. Op basis van onderzoek door Rijkswaterstaat<sup>1</sup> heeft de minister besloten om Europese verordening 168/2013/EG te volgen, waardoor sinds 1 januari 2017 de speed-pedelec ook in Nederland als bromfiets wordt geklassificeerd. Na een overgangstermijn van een half jaar moeten per 1 juli 2017 bestuurders van een speed-pedelec de regels volgen voor bromfietzers. Naar aanleiding van berichtgeving over deze wijziging heeft de heer Van Kranenburg de volgende vragen gesteld.

1. Bij hoeveel ongevallen zijn elektrische fietsen betrokken, graag onderscheiden in de speed-pedalic en de gewone elektrische fiets? Is er daarbij een relatie te leggen met de weg c.q. de bromfietspadinrichting.

**Antwoord:**

Verkeersongevallen worden door de politie geregistreerd in het Bestand Geregistreerde Ongevallen Nederland (BRON). De registratiegraad en de kwaliteit van registratie van ongevallen was in de periode 2011-2014 sterk verminderd, maar verbetert sindsdien gestaag. Sinds 2014 worden elektrische fietsen als separate categorie opgenomen in de registratieset. De speed-pedelec wordt niet als separate categorie geregistreerd. Enkelvoudige of eenzijdige fietsongevallen, waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken waren, worden nog nauwelijks geregistreerd.

In de navolgende tabel zijn de geregistreerde fietsongevallen met gewone en elektrische fietsen in de gehele provincie Utrecht weergegeven. Het betreffen de gegevens uit BRON aangevuld met andere beschikbare ongevallendata.

---

<sup>1</sup> Veiligheidsaspecten van high speed-pedelecs, Rijkswaterstaat, december 2014



De aantallen in de tabel kunnen niet gebruikt worden voor trendanalyse, omdat de registratiegraad en de kwaliteit van registratie van ongevallen in de periode 2011-2014 sterk verminderd was en sindsdien langzaam verbeterd. Daarnaast dient opgemerkt te worden dat enkelvoudige of eenzijdige fietsongevallen, waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken waren, nog steeds nauwelijks geregistreerd worden. En dat het aantal elektrische fietsen de afgelopen jaren is gestegen.

Op basis van de registratie kan geen relatie worden gelegd tussen het aantal ongevallen met elektrische fietsen en de inrichting van het fietspad of de rijbaan. Hiervoor zijn te weinig detailgegevens ten aanzien van locatie en toedracht in de registratie beschikbaar.

Jaartal	Fiets	elektrische fiets
2014	133	9
2015	234	21
2016	317	27
2017 (voorlopige cijfers t/m Q2)	203	21

Tabel 1: Aantal slachtoffers fietsongevallen in gehele provincie Utrecht (BRON+). Trendanalyse niet mogelijk i.v.m. verminderde registratie van verkeersongevallen

2. Zijn er bij de provincie beleidsvoornemens ten aanzien van de inrichting van de bromfietspaden, waarbij rekening gehouden wordt met de steeds snellere fietsen? Zo ja, waar moet dan aan gedacht worden?

**Antwoord:**

De inrichting van onze bromfietspaden is grotendeels in lijn met de CROW-richtlijnen, waardoor snelheidsverschillen tussen verschillende verkeersdeelnemers goed gehanteerd kunnen worden. Achtergrond hiervan is dat sinds jaar en dag bromfietsen, met een toegelaten constructiesnelheid van 45 km/u, van bromfietspaden gebruik maken. In het Realisatieplan Fiets 2016-2020 heeft het college onderkend dat de inrichting van de provinciale infrastructuur nog niet overal op orde is, ongeveer 30% van het areaal aan bromfietspaden is te smal. Daarom is in het Realisatieplan Fiets 2016-2020 € 5 miljoen gereserveerd om bromfietspaden die tenminste 10% smaller zijn dan de CROW-richtlijnen te verbreden. Voor de uitvoering wordt aangesloten op de trajectaanpak, waarbij aangetekend moet worden dat eventuele verbreding op provinciale eigendommen plaats moet vinden. Omdat in de trajectaanpak tot en met 2020 niet alle prioritaire trajecten worden behandeld, wordt voor een aantal trajecten een separaat verbredingstraject gevolgd.

Hoogachtend,

Voorzitter,

Secretaris,