

Speedpedelecs

BRIEFING



Speedpedelecs verschijnen meer en meer in het straatbeeld. Het aantal inschrijvingen van speedpedelecs neemt jaarlijks exponentieel toe. Er rijzen behoorlijk wat vragen over (het gebruik van) speedpedelecs: Vallen deze onder fietsen of bromfietsen? Waar mogen speedpedelecs rijden? Wie rijdt met een speedpedelec? Door hun trapondersteuning en de uiterlijke gelijkenis met een elektrische fiets, ontstaan er soms conflicten met andere weggebruikers. De wetgeving verandert regelmatig waardoor het niet altijd duidelijk is wat er kan en wat niet. De huidige wetgeving wordt in deze briefing uitgebreid toegelicht. Er wordt verder ingegaan op de kenmerken van speedpedelecs, wie de gebruikers zijn, voor welk soort verplaatsingen ze worden gebruikt en welke de voor- en nadelen zijn.

Volgens de Belgische wetgeving zijn speedpedelecs een specifiek type bromfiets (L1eB). Ze mogen op de meeste fietspaden rijden wanneer de snelheidslimiet op de weg maximaal 50 km/u bedraagt. De gebruikers worden echter verplicht het fietspad te gebruiken bij snelheidslimieten boven 50 km/u. Gebruikers zijn vaker mannen (dit zien we ook bij de algemene populatie fietsers) van middelbare leeftijd. De overgrote meerderheid van de verplaatsingen met een speedpedelec gebeurt in het kader van het woon-werkverkeer.

INHOUD

- Wat zijn speedpedelecs?
- Wat zegt de Belgische wetgeving?
- Wat weten we over het gebruik van speedpedelecs?
- Wat weten we over de ongevallen met speedpedelecs?
- Wat adviseert Vias institute?

Highlights

- Het gebruik van speedpedelecs wint de laatste jaren aan populariteit.
- Ze passen niet zomaar in de huidige classificatie voor gemotoriseerde tweewielers. Hierdoor **wijzig de wetgeving** op regelmatige basis en dit kan **onduidelijkheid** creëren voor de gebruikers.
- Speedpedelecs bieden trapondersteuning tot **45 km/u**. Onderzoek wijst uit dat hun gemiddelde snelheid eerder in de buurt van **30 km/u** ligt.
- Het aantal ongevallen waarbij een speedpedelec betrokken is, neemt exponentieel toe. Dit is hoofdzakelijk te verklaren door het **stijgend aantal speedpedelecs** en de betere registratie van ongevallen met speedpedelecs.

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2023) Briefing "Speedpedelecs". Brussel, België, Vias institute, www.vias.be/briefing

Redactie van dit document: Maya Vervoort, maya.vervoort@vias.



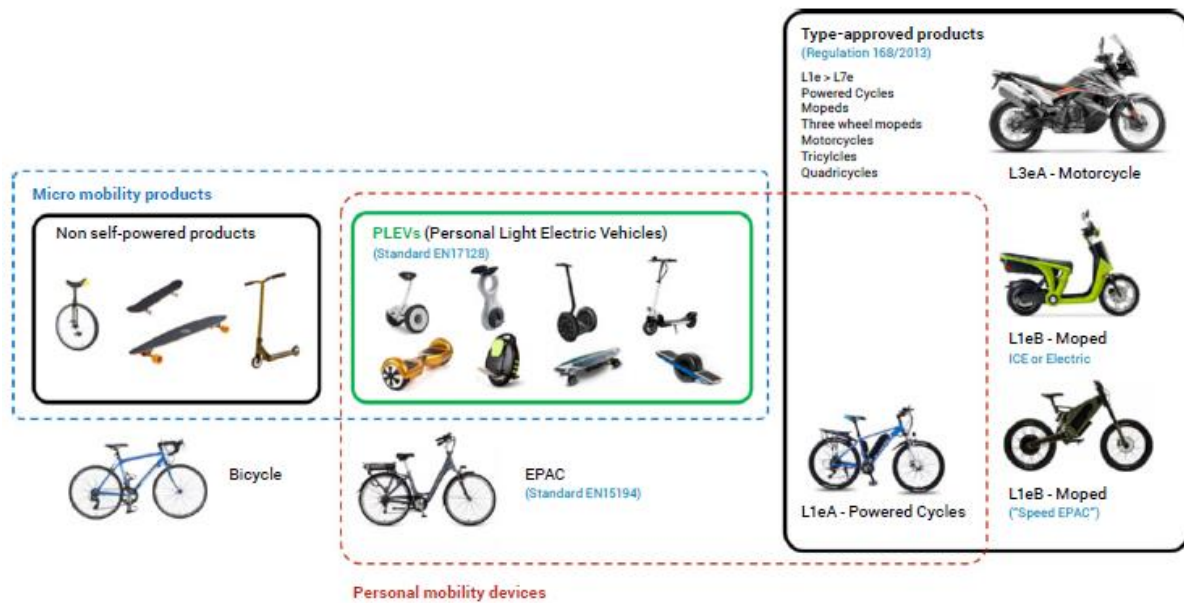
Wat zijn speedpedelecs?

Een eerste beschrijving

Speedpedelecs worden ook wel eens “snelle elektrische fietsen” genoemd maar vallen wettelijk gezien onder de categorie bromfietsen (L1eB). Speedpedelecs hebben, net zoals elektrische fietsen, steeds twee wielen en pedalen en bieden trapondersteuning. Het verschil met elektrische fietsen is dat de trapondersteuning bij speedpedelecs niet beperkt is tot 25 km/u maar tot 45 km/u. Bovendien hebben speedpedelecs een motorvermogen van maximum 4 kW, terwijl dit bij elektrische fietsen beperkt is tot 1 kW voor de categorie L1eA en 250W voor de categorie EPAC (Electrically Power Assisted Cycle). Als gevolg van deze hogere snelheid, vallen speedpedelecs wettelijk gezien in de categorie ‘bromfietsen’ (L1eB) in plaats van de categorie ‘fietsen’ (L1eA of EPAC) (1). Daarenboven dient er op Europees niveau een ‘typegoedkeuring’ afgeleverd te worden voor elektrische fietsen onder categorie L1eA, net als bij bromfietsen en speedpedelecs (i.e. L1eB) en motorfietsen (i.e. L3eA). Een overzicht van deze typegoedkeuringen wordt weergegeven in Figuur 1 en in Tabel 1 (2).

Naast de maximumsnelheid en het motorvermogen zijn er nog andere verschillen tussen elektrische fietsen en speedpedelecs. In Tabel 1 wordt een overzicht gegeven van de kenmerken van de verschillende soorten tweewielers. De voornaamste verschillen hebben te maken met het type verzekering dat eigenaars moeten afsluiten en de kostprijs. Waar de prijzen voor een elektrische fiets gemiddeld gezien tussen de € 500 en € 5.000 liggen, start de gemiddelde prijs voor een speedpedelec bij € 3.000 en kan dit oplopen tot meer dan € 10.000. Met betrekking tot de verzekering wordt een speedpedelec nog steeds beschouwd als een fiets en is er dus geen burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering type bromfiets nodig, wat wel het geval is voor bromfietsen klasse A en klasse B. Een ander verschil is de helmplicht. Terwijl er geen helmplicht bestaat voor een elektrische fiets, zijn gebruikers van een speedpedelec verplicht om ofwel een bromfietshelm te dragen, ofwel een fietshelm met extra bescherming ter hoogte van de slapen en het achterhoofd. Verder is er ook minimumleeftijd voor speedpedelecs en de vereiste om in het bezit te zijn van een rijbewijs AM of B. Ten slotte is ook de plaats op de weg verschillend. Dit wordt verder toegelicht in het hoofdstuk “Wat zegt de Belgische wetgeving?”.

Figuur 1. Micromobiliteit, PLEVs en gemotoriseerde tweewielers.



Bron: ACEM (2)

Tabel 1. Vergelijking van de kenmerken van een fiets, elektrische fiets, gemotoriseerd rijwiel, bromfiets klasse A, bromfiets klasse B en een speedpedelec.

	Gewone fiets	Elektrische fiets	Gemotoriseerd rijwiel ⁺	Bromfiets klasse A	Bromfiets klasse B	Speedpedelec
						
Type-goedkeuring (Verordening 168/2013) (3)	Buiten toepassingsgebied	EPAC	L1e-A	L1e-B	L1e-B	L1e-B
Prijs	€ 200 - + € 2.000	€ 500 - < € 5.000	€ 2.750 - + € 5.000	€ 1.000 - + € 3.000	€ 1.000 - + € 3.000	€ 3.000 - + € 10.000
Max. snelheid (3)	Niet van toepassing	25 km/u	25 km/u	25 km/u	45 km/u	45 km/u
Rij-bereik	Niet van toepassing	40 – 80 km	40 – 80 km	Max 100 km*	Max 250 km	30 – 120 km (4)
Max. motor-vermogen (3)	Niet van toepassing	250 W	1 kW	4 kW	4 kW	4 kW
Gewicht	10 – 21 kg	20 – 26 kg	50 – 80 kg	100 – max 250 kg	100 – max 250 kg	24 – 30 kg
Minimumleeftijd (5)	Geen	Geen	16 jaar	16 jaar	16 jaar	16 jaar
Rijbewijs (5)	Nee	Nee	Nee	Nee	AM	AM
COC° (3)	Nee	Nee	Verplicht	Verplicht	Verplicht	Verplicht
Helm (5)	Nee	Nee	Nee	Verplicht (bromfietshelm)	Verplicht (bromfietshelm)	Verplicht (EN1078 + extra bescherming slapen en achterhoofd)
Spiegel (3)	Niet verplicht	Niet verplicht	Niet verplicht	Linker achteruitkijkspiegel verplicht	Linker achteruitkijkspiegel verplicht	Linker achteruitkijkspiegel verplicht
Verlichting (3)	Enkel verplicht in het donker	Enkel verplicht in het donker	Enkel verplicht in het donker	Automatisch geactiveerd	Automatisch geactiveerd	Automatisch geactiveerd
Verzekering (6)				BA** bromfiets	BA** bromfiets	Familiale BA**
Kinderen vervoeren (5)	Ja	Ja	Ja	Enkel kinderen > 3 jaar***	Enkel kinderen > 3 jaar***	Enkel kinderen > 3 jaar***

⁺Hiertoe behoren ook vaak elektrische bakfietsen *Elektrische bromfietsen ** BA: burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering *** Het is verboden personen (dus ook kinderen) te vervoeren in aanhangwagens achter bromfietsen °COC: Conformiteitsattest



Wat zegt de Belgische wetgeving?

Speedpedelecs zijn een relatief nieuw vervoermiddel waarvan de registratie sinds 2018 verplicht is. De wetgeving is vrij recent en wordt regelmatig bijgewerkt. Het is bovendien een vervoermiddel dat niet in een reeds bestaande voertuigklasse past. Zo kan de speedpedelec te snel rijden om als (elektrische) fiets beschouwd te worden, maar de bestuurders zijn even kwetsbaar als gewone fietsers. Anderzijds past deze ook niet volledig onder de categorie bromfietsen omdat de bestuurder nog steeds eigen spierkracht dient te gebruiken om zich voort te bewegen. Dit creëert vaak verwarring bij weggebruikers. Zo is het voor gebruikers van speedpedelecs niet altijd duidelijk waar ze mogen rijden of van welke uitrusting ze voorzien moeten zijn.

Categorie “bromfietsen”

Wettelijk gezien vallen speedpedelecs onder de categorie “bromfietsen”, en meer bepaald onder de bromfietscategorie “bromfiets klasse P”. Dit heeft tot gevolg dat speedpedelecs over het algemeen onderhevig zijn aan de verkeersregels voor bromfietsen. Zo moeten zij verplicht ingeschreven zijn en voorzien worden van een nummerplaat. Nummerplaten voor speedpedelecs beginnen met de letters ‘S-P’. Daarbovenop dient de eigenaar in het bezit te zijn van een certificaat van overeenstemming (het gelijkvormigheidsattest) en moet dit voorgelegd worden wanneer men de speedpedelec wil inschrijven (7).

Daarnaast is de minimumleeftijd voor bestuurders van een speedpedelec net zoals bij bromfietsen vastgelegd op 16 jaar. De bestuurder dient in het bezit te zijn van een rijbewijs AM (bromfiets) of een rijbewijs B (auto) (8). Personen geboren voor 15 februari 1961 mogen zonder rijbewijs rijden met een bromfiets. Net zoals bij een bromfiets mag men geen personen vervoeren met een aanhangwagen, goederen kunnen echter wel. Kinderzitjes zijn toegestaan voor het vervoer van kinderen ouder dan 3 jaar.

Verder is het dragen van een helm verplicht op een speedpedelec. Er kan gekozen worden voor een fiets- of een bromfietshelm. Wanneer men kiest voor een fietshelm, stelt de wegcode dat deze moet goedgekeurd zijn conform de EN1078-norm met bijkomende voorwaarde dat de slapen en het achterhoofd beschermd moeten zijn (1). Deze helmen worden immers getest op schokken bij hogere snelheden in vergelijking met standaard fietshelmen. Ook dient het volgende binnen de helm vermeld te worden: “Helmet for S-EPAC cyclists”. Dit wil zeggen dat de helm in kwestie is goedgekeurd voor (brom-)fietsen. S-EPAC staat voor Speed Electrical Power Assisted Cycle.

Voertuigspecificaties

De Belgische wegcode heeft de voertuigspecificaties bepaald waaraan een speedpedelec moet voldoen (3; 5):

- De maximale breedte van een speedpedelec is 0,75 m, bij deze breedte wordt geen rekening gehouden met zijspiegels of richtingaanwijzers. Met de lading (denk aan fietstassen) inbegrepen, mag de breedte maximaal 1 meter zijn.
- Net zoals andere voertuigen moet een speedpedelec uitgerust zijn met een nummer dat als framenummer wordt beschouwd.
- Een speedpedelec moet uitgerust zijn met een spiegel zodat de bestuurder het verkeer achter zich in de gaten kan houden.
- Speedpedelecs dienen uitgerust te zijn met een dimlicht (wit of geel), een achterlicht (rood), een achterreflector (rood) en een stoplicht (rood). Ook oranje zij-, voor- en pedaalreflectoren moeten aanwezig zijn. Van zodra de speedpedelec wordt gestart, moet de verlichting automatisch ingeschakeld worden. Oranje richtingaanwijzers zijn niet verplicht op een speedpedelec maar zijn wel toegelaten.
- Met betrekking tot het geluidssignaal, heeft de gebruiker van een speedpedelec de keuze om gebruik te maken van een geluidshoorn of van een bel.
- Ten slotte moet elke speedpedelec uitgerust worden met een nummerplaathouder.

Verzekering

Zodra een speedpedelec een autonome stand heeft (een stand waarin de speedpedelec vanzelf voortbeweegt zonder te hoeven trappen), is het verplicht om een Burgerlijke Aansprakelijkheidsverzekering “type bromfiets” af te sluiten (6). In alle andere gevallen is een familiale verzekering voldoende. De duwhulp waarmee sommige speedpedelecs of elektrische fietsen uitgerust zijn om deze uit de garage te duwen, telt niet als een autonome stand. Wanneer er een ongeval gebeurt met een speedpedelec moet er altijd een aanrijdingsformulier ingevuld worden.

Plaats op de openbare weg

Uit interviews met gebruikers van speedpedelecs blijkt dat er veel onduidelijkheid bestaat over de plaats die zij op de weg moeten innemen. De wetgeving hieromtrent is de laatste jaren veranderd, de meest recente wijziging dateert van 1 oktober 2022.

Over het algemeen geldt dat op plaatsen waar de snelheid beperkt is tot 50 km/u speedpedelecs vrij mogen kiezen of ze op de rijbaan of op het fietspad rijden. Op plaatsen met een snelheidslimiet boven 50 km/u moeten speedpedelecs, net zoals bromfietsen, verplicht op het fietspad rijden als dit aanwezig en berijdbaar is.

Er bestaan verschillende fietspaden die aangeduid worden door specifieke verkeersborden (Figuur 2). Speedpedelecs mogen net zoals bromfietsen gebruik maken van gemarkeerde fietspaden en van fietspaden met een verkeersbord D7. Vanaf 1 oktober 2022 mogen speedpedelecs ook rijden op fietspaden die aangeduid worden met

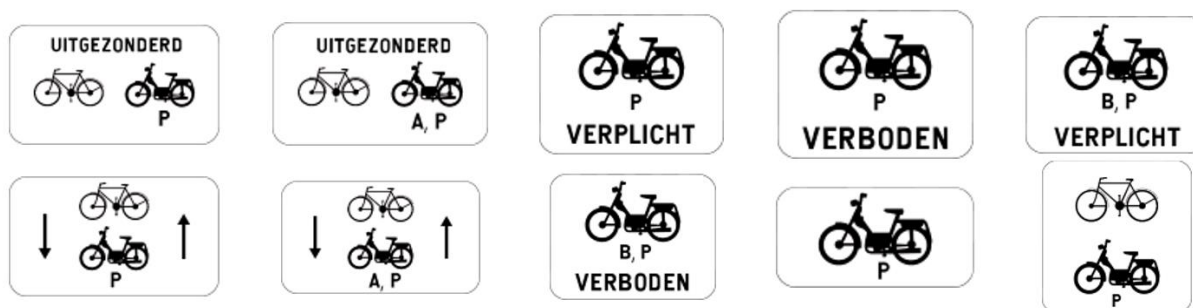
een verkeersbord D9, dit zijn fietspaden die naast een voetpad liggen, gescheiden door een witte doorlopende streep. Fietspaden aangeduid door verkeersbord D10 mogen niet gebruikt worden door speedpedelecs. Ook op voetpaden, verhoogde bermen, gelijkgrondse bermen of parkeerstroken mogen speedpedelecs niet rijden. Op alle fietspaden geldt dezelfde snelheidslimiet als op de rijbaan waarlangs ze lopen. Wanneer speedpedelecs of bromfietzers op het toegelaten fietspad rijden binnen een zone 30, wil dit dus zeggen dat zij zich ook aan deze limiet moeten houden.

Figuur 2. Verkeersborden D7, D9 en D10



Op fietspaden aangegeven met een verkeersbord D7 kan bovendien een onderbord aangebracht worden dat het gebruik van dit fietspad kan verplichten of net verbieden (Figuur 3).

Figuur 3. Onderborden die aangebracht kunnen worden onder verkeersbord D7



In fietsstraten wordt de speedpedelec gelijkgesteld met fietsers. Deze mogen niet ingehaald worden door auto's. Mits ze zich houden aan de maximumsnelheid van 30 km/u en ze het verkeer in de andere rijrichting niet belemmeren, mogen speedpedelecs wel andere fietsers inhalen. Ook hebben speedpedelecs, net als fietsers, altijd toegang tot schoolstraten, in tegenstelling tot andere bromfietsen.

Jaagpaden en fietssnelwegen vallen onder verschillende wegbeheerders, dit kan soms voor onduidelijkheid zorgen wanneer jaagpaden de enige verbinding zijn met fietssnelwegen. Het volgende geldt bij jaagpaden: speedpedelecs zijn toegelaten op jaagpaden die deel uitmaken van een fietssnelweg of wanneer dit expliciet wordt aangegeven door een onderbord (9). Op jaagpaden die geen deel uitmaken van fietssnelwegen en jaagpaden waar geen bord staat dat toelating geeft aan speedpedelecs, mogen zij dus niet rijden. Dit zal in de nabije toekomst wijzigen, zodra de gepaste verkeersborden overal geplaatst zijn (10). De maximumsnelheid op jaagpaden is over het algemeen 30 km/u. Dit wordt teruggeschroefd naar 10 km/u in de volgende gevallen: in de bebouwde kom, bij het kruisen van wegen, op de sluiswallen en in de buurt van bochten waar het uitzicht belemmerd is.

Of speedpedelecs toegelaten zijn op voorbehouden wegen (bv. beperkt eenrichtingsverkeer, busbanen of bijzonder overrijdbare beddingen), hangt af van het (onder)bord: wanneer het symbool voor de speedpedelec (P) er op staat,

mogen zij hier rijden. In het geval van busbanen en bijzonder overrijdbare beddingen (BOB) geldt dat, als speedpedelecs worden toegelaten, in principe alle bromfietsen toegelaten worden (ongeacht de klasse).

Verder mogen speedpedelecs wel op de zijdelingse strook rijden bij een middenrijbaanmarkering, wanneer zij dit rechts doen in de rijrichting (i.t.t. tweewielige bromfietsen klasse B).

Ten slotte zijn de verkeersborden B22 en B23 (Figuur 4) sinds 1 oktober 2022 ook van toepassing op speedpedelecs. Dat wil zeggen dat speedpedelecs bij verkeerslichten met deze verkeersborden ook rechtdoor (in het geval van B23) of rechtsaf (in het geval van B22) door het rood mogen rijden, net zoals dit reeds is toegestaan voor fietsers.

Figuur 4. Verkeersborden B22 en B23



Wat weten we over het gebruik van speedpedelecs?



Het aantal speedpedelecs dat wordt geregistreerd in België neemt exponentieel toe sinds 2016. Eind 2021 waren er in totaal 48.165 speedpedelecs ingeschreven in België. De eerste negen maanden van 2022 waren er reeds 13.484 nieuwe registraties, dat zijn er al meer dan in 2021. De overgrote meerderheid van de speedpedelecs wordt in Vlaanderen geregistreerd (11).

De prijzen van speedpedelecs variëren tussen €3.000 en meer dan €10.000, waarbij ze vaak duurder uitvallen dan (elektrische) bromfietsen. Deze kostprijs kan een verklaring zijn waarom er een toenemend aantal tweedehands speedpedelecs op de markt aangekocht wordt. Deze worden hoofdzakelijk tweedehands aangeboden door leasemaatschappijen die hun voertuigenpark willen vernieuwen en de iets oudere speedpedelecs daarom te koop aanbieden (11; 12). Daarenboven kunnen accessoires worden aangeschaft die de prijs verder kunnen verhogen (vb. fietstassen, extra verlichting, enz.) (13). Net zoals bij bromfietsen vormen de nodige aangepaste kledij en helm evenzeer een bijkomende kost.

Redenen van gebruik

Nationaal en internationaal onderzoek wijst in eenzelfde richting wanneer het gaat over het type verplaatsingen: de meesten die een speedpedelec aankopen, doen dit om hun wagen te vervangen voor woon-werkverkeerverplaatsingen. Vooral voor middellange afstanden die net te groot zijn om met een elektrische of klassieke fiets af te leggen, lijkt de speedpedelec een goed alternatief voor de wagen: minder files, meer voorspelbare reistijd en geen parkeerproblemen (14; 15; 16). De fietsvergoeding, die ook telt voor verplaatsingen met een speedpedelec, is bovendien een pluspunt volgens de gebruikers.

De opkomst van de speedpedelec past ook in het kader van de modal shift om het aantal personenwagens en personenwagenkilometers terug te dringen, de filedruk te verlagen en meer duurzame en milieuvriendelijke vormen van mobiliteit te gebruiken.

Verschillende gebruikers rapporteren ook voordelen op het vlak van mentale en fysieke gezondheid. Zo zeggen gebruikers dat zij op deze manier aan hun dagelijkse lichamelijke beweging komen. Dat ook elektrisch fietsen of rijden met een speedpedelec een positieve invloed heeft op de fysieke gezondheid getuigt ook de Metabolic Equivalent of Task (MET)-waarde (17). Dit is een meeteenheid binnen de fysiologie voor de hoeveelheid energie die een bepaalde fysieke inspanning kost ten opzichte van de hoeveelheid benodigde energie in een referentie-activiteit (bijvoorbeeld 0,9 MET om te slapen). Eén MET wordt gedefinieerd als 1 kcal/kg/uur. Autorijden heeft een MET-waarde van 2,5 terwijl fietsen met een elektrische fiets op de hoogste ondersteuningsstand een MET-waarde haalt van 5,2.

Dit betekent dat iemand met een elektrische fiets¹ dus dubbel zo veel energie verbruikt als iemand die met de wagen rijdt. Een niet-elektrische fiets komt overeen met een MET-waarde van 6,8. Op het vlak van energieverbruik is het verschil tussen een gewone fiets en een elektrische fiets ($6,8 - 5,2 = 1,6$) dus kleiner dan het verschil tussen autorijden en rijden met een elektrische fiets ($5,2 - 2,5 = 2,7$). Gebruikers melden positieve effecten op het vlak van mentale gezondheid wanneer ze met de speedpedelec van en naar het werk rijden. Ze vinden tijdens hun verplaatsing de tijd om hun hoofd volledig leeg te maken (15).

De gebruikers van elektrisch ondersteunende fietsen worden soms als “passief” beschouwd. Hoewel gebruikers van een elektrische fiets en speedpedelec minder fysieke inspanning moeten verrichten om eenzelfde afstand af te leggen t.o.v. een klassieke fiets, leggen deze gebruikers grotere afstanden af tijdens hun verplaatsingen en zijn zij dus ook langer in beweging (18). De totale uitgeoefende fysieke inspanning kan daardoor als gelijk beschouwd worden aan die van een klassieke fiets die meer fysieke inspanning levert, maar dan over een kleinere afstand. Daarnaast dient een speedpedelec-gebruiker nog steeds te trappen om zich te kunnen voortbewegen.

Gebruik door bedrijven

Meer en meer bedrijven bieden, naast autoleasing, ook een vorm van leasing aan voor speedpedelecs. Daarbovenop geniet je als werknemer van de fietsvergoeding (11; 12) indien je met de speedpedelec naar het werk rijdt. Daarnaast worden de voorwaarden voor bedrijfswagens in het mobiliteitsbudget van bedrijven ook steeds strenger. De aankoop, huur of leasing van onder andere een speedpedelec valt ook onder het mobiliteitsbudget, samen met het onderhoud en het verzorgen van de verplichte uitrusting zoals een gehomologeerde helm (19). Verkoopcijfers van speedpedelecs tonen aan dat de interesse vanuit bedrijven groot is: meer dan de helft van de recent geregistreerde speedpedelecs zijn eigendom van niet-particulieren (20). De meerderheid gebeurt via leasing (36,7% van de ingeschreven speedpedelecs tussen januari en november 2022), maar ook de aankoop van speedpedelecs zit in de lift (15,2% van de ingeschreven speedpedelecs tussen januari en november 2022). Rekening houdend met de stijgende brandstofprijzen wordt het voor bedrijven meer en meer aantrekkelijk om te investeren in alternatieven voor bedrijfswagens. Of speedpedelecs bedrijfswagens ook echt vervangen is nog onduidelijk. De kans bestaat dat bedrijven hun aanbod vooral willen uitbreiden, niet volledig veranderen.

¹ Deze cijfers zijn nog niet beschikbaar voor speedpedelecs, we maken de aanname dat het energieverbruik van het rijden met een speedpedelec dicht bij het energieverbruik ligt van het rijden met een elektrische fiets in de hoogste ondersteuningsstand.

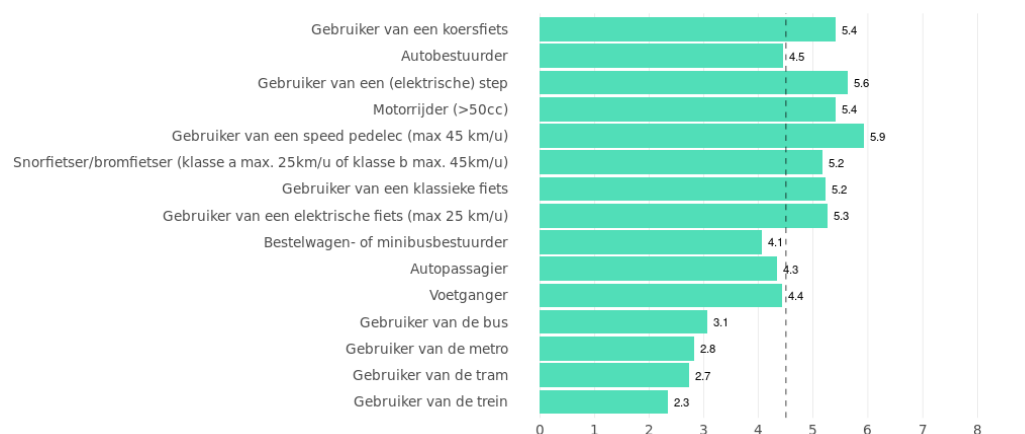
Hoe ervaren gebruikers van speedpedelecs hun verplaatsingen?

Vias institute bracht de ervaring van de gebruikers van speedpedelecs en/of elektrische fietsen in kaart. Met betrekking tot de wetgeving bleek dat er verwarring bestaat wat wel of niet mag. Dit leidt tot uitspraken zoals “Ze willen meer mensen op de fiets krijgen, maar het is te ingewikkeld.”, “Ik trek vaak zelf de conclusie waar ik rijd, net zoals zovele andere mensen.”, “Er zijn zodanig veel regels en onduidelijkheden, dit leidt tot gevaarlijke situaties” (15). Dit onderzoek vond plaats in 2018, ondertussen is de wet gewijzigd en zijn speedpedelecs op de meeste fietspaden wel toegelaten.

Verder gaven de gebruikers van speedpedelecs in dit onderzoek aan dat ze vaak geconfronteerd worden met onbegrip of agressie van andere weggebruikers. Sommige gebruikers vinden dat de speedpedelec niet op elk fietspad thuishoort. Echter de fietspaden waar ze al dan niet mogen rijden hebben momenteel nog te vaak dezelfde infrastructuur. Je kan dus niet bepalen op basis van de breedte of wegmarkeringen op het fietspad of de speedpedelec hier mag rijden. De bevrageden in het onderzoek stellen dat speedpedelecs zelfs vaker op (te) smalle fietspaden mogen rijden dan op de bredere paden.

Ook in de meest recente Nationale VerkeersOnVeiligheidsenquête (NVOV) werden gebruikers van een speedpedelec bevraged naar het subjectieve onveiligheidsgevoel met de volgende vraag: “Hoe veilig of onveilig voelt u zich in het verkeer als u zich op de Belgische wegen verplaatst als ...”. Respondenten konden antwoorden op een schaal van 0 (helemaal niet in gevaar) tot 9 (heel erg in gevaar). Hieruit blijkt dat, van alle bevragede types weggebruikers, gebruikers van een speedpedelec zich het meest onveilig voelen tijdens hun verplaatsing (Figuur 5).

Figuur 5. Zelfgerapporteerd onveiligheidsgevoel per type weggebruiker



Bron: NVOV 2023

Wat weten we over de ongevallen met speedpedelecs?



Sinds 2017 kunnen we speedpedelecs onderscheiden in de officiële ongevallendatabank, maar vermoedelijk was er in dat jaar nog geen volledige registratie. In 2018 werden er 93 letselongevallen geregistreerd met een speedpedelec waarin 1 dode en 89 gewonden vielen. In 2021 is het aantal letselongevallen en gewonden verdriedubbeld tot respectievelijk 325 en 303, het aantal doden bleef alle jaren beperkt (Tabel 2).

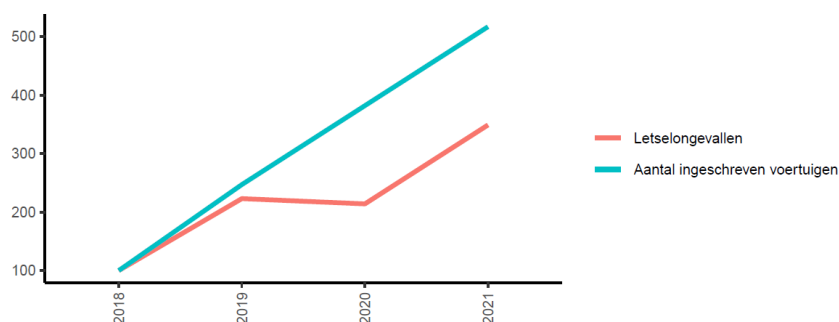
Tabel 2. Ongevallenstatistieken voor speedpedelecs (2018-2021).

	Letselongevallen	Doden 30 dagen	Gewonden	Slachtoffers
2018	93	1	89	90
2019	207	1	196	197
2020	199	2	186	188
2021	325	1	303	304

Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Een belangrijke verklaring voor de toename van het aantal ongevallen, is een toename van het aantal ingeschreven speedpedelecs. In Figuur 6 wordt de evolutie van het aantal letselongevallen uitgezet tegenover de evolutie van het aantal inschrijvingen van speedpedelecs. 2018 wordt daarbij als index 100 genomen. Elk jaar worden ongeveer 13.000 speedpedelecs ingeschreven. In 2021 reden er bijna 50.000 van deze voertuigen rond op de Belgische wegen. Uit deze figuur blijkt dat het aantal letselongevallen minder scherp toeneemt in vergelijking met het aantal ingeschreven speedpedelecs.

Figuur 6. Evolutie (2018 = index 100) van het aantal letselongevallen en het aantal ingeschreven speedpedelecs (2018-2021).

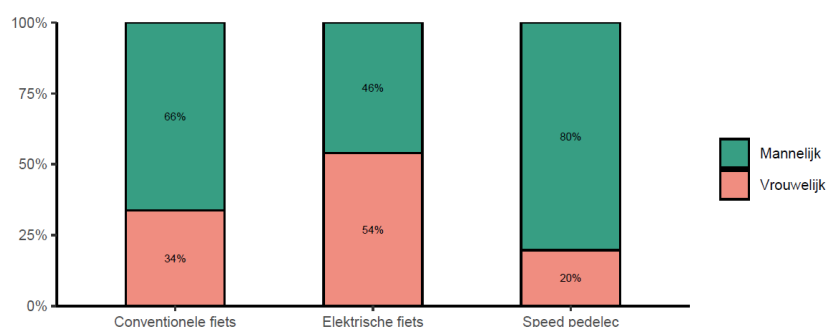


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Kenmerken van de slachtoffers

Uit de ongevallenstatistieken kunnen ook enkele kenmerken van de slachtoffers, die zich verplaatsen met een speedpedelec, afgeleid worden. Zo blijkt dat het merendeel van de slachtoffers met een speedpedelec mannen zijn (Figuur 7). Hier zien we een duidelijk verschil met elektrische fietsers, waar iets meer dan de helft van de slachtoffers vrouwen zijn. Onder de conventionele fietsers is er ook een groter aandeel mannelijke slachtoffers, maar het verschil is minder groot dan bij de speedpedelec-gebruikers.

Figuur 7. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele fiets, een elektrische fiets en een speedpedelec, naargelang het geslacht (2018-2021).

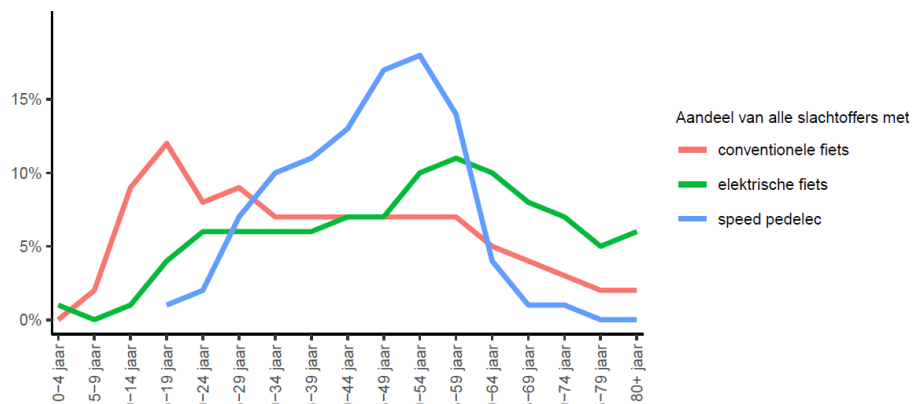


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Wat de leeftijd van de slachtoffers met een speedpedelec betreft, zien we in de ongevallenstatistieken ook grote verschillen met conventionele en elektrische fietsen (Figuur 8). Het aandeel slachtoffers bij speedpedelecs begint sterk toe te nemen vanaf 24 jaar en bereikt een piek op 45-54 jaar. Slachtoffers tussen 45 en 60 jaar oud staan in voor de helft van alle slachtoffers die met een speedpedelec rijden. Vanaf de leeftijd van 54 jaar daalt het aandeel slachtoffers sterk. Bij gebruikers op een gewone fiets ligt deze piek tussen 10 en 19 jaar oud, terwijl hij bij gebruikers op een elektrische fiets is het grootste aandeel van de slachtoffers 50-64 jaar oud.

Dit is een indicatie dat speedpedelecs voornamelijk gebruikt worden door de actieve (werkende) bevolking, als alternatief voor de auto op het woon-werk traject.

Figuur 8. Aandeel van de slachtoffers (doden 30 dagen en gewonden) met een conventionele fiets, een elektrische fiets en een speedpedelec, naargelang de leeftijd (2018-2021).

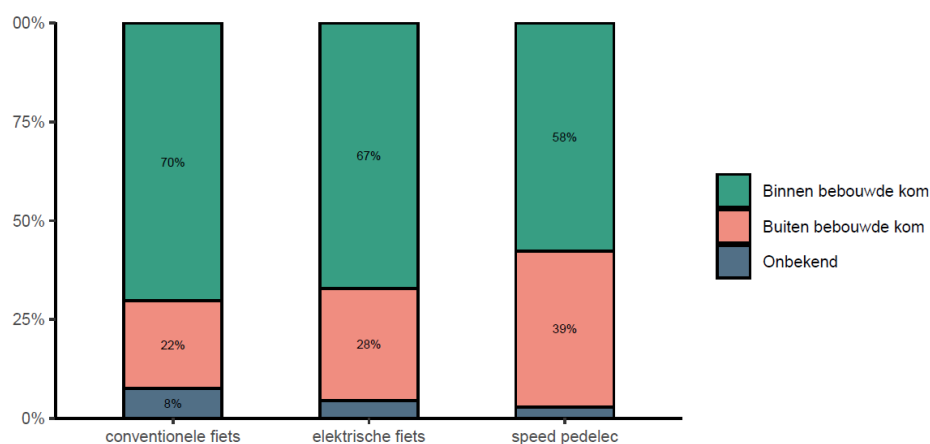


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Locatie van de ongevallen

Wat de locatie van de ongevallen betreft, blijkt dat de meeste ongevallen met een speedpedelec plaatsvinden op wegen binnen de bebouwde kom (Figuur 9). Tussen 2018 en 2019 werd 58% van de ongevallen met een speedpedelec binnen de bebouwde kom geregistreerd. In vergelijking met conventionele en elektrische fietsen gebeuren ongevallen met speedpedelecs vaker buiten de bebouwde kom (39% van de ongevallen met een speedpedelec ten opzichte van 22% en 28% van de ongevallen met een conventionele of elektrische fiets).

Figuur 9. Aandeel van de ongevallen met minstens één speedpedelec binnen en buiten bebouwde kom (2018-2021).

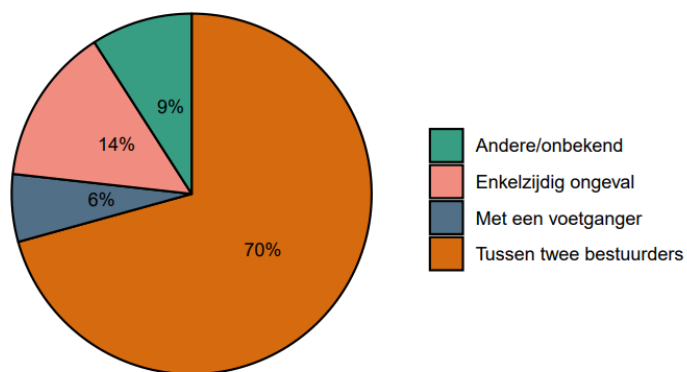


Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Type ongevallen

Eén verkeersongeval kan bestaan uit verschillende aanrijdingen; in Figuur 10 is enkel rekening gehouden met de eerste aanrijding. 14% van de ongevallen met een speedpedelec zijn enkelzijdig, dat wil zeggen dat er geen andere weggebruikers betrokken zijn. We weten echter dat dit soort ongevallen ondergerapporteerd wordt omdat de politie niet steeds verwittigd wordt. Dit aandeel ligt dus waarschijnlijk veel hoger. In het merendeel van de aanrijdingen gaat het om een botsing tussen twee bestuurders. Wat de botsingspartner betreft, gebeurt 39% van de botsingen met een auto en 26% met een fietser. Andere botsingen die iets vaker voorkomen zijn die tussen speedpedelecs en bromfietsen klasse A (8%), lichte vrachtwagens (7%) en elektrische fietsers (7%).

Figuur 10. Aandeel van de ongevallen met minstens één speed pedelec naargelang het type aanrijding (2018-2021).



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)



Wat adviseert Vias institute?

Verlichting en herkenbaarheid

De verlichting waarmee een speedpedelec standaard is uitgerust, voldoet aan de huidige wetgevende normen. Wanneer gebruikers hun speedpedelec verder wensen uit te rusten met bijkomende verlichting, moet men bijzonder voorzichtig zijn dat deze de andere weggebruikers niet verblindt.

Wat vaak terugkomt, is dat andere weggebruikers te laat opmerken dat een naderende “fietser” een speedpedelec blijkt te zijn. Weggebruikers worden dan verrast door de hogere snelheid waarmee speedpedelecs rijden en dit leidt tot conflicten en (bijna-)ongevallen. Een optie is om speedpedelecs uit te rusten met verlichting in een vorm die vanop veilige afstand herkenbaar is voor andere weggebruikers (denk aan de T-vorm die ook geadviseerd wordt bij motorfietsen).

Rijopleiding

Momenteel is er geen officiële rijopleiding voor speedpedelecs beschikbaar. Ook wanneer men het rijbewijs AM wil behalen, wordt dit examen afgenomen op een bromfiets. De rijstijl en handelingen die uitgevoerd moeten worden op een bromfiets zijn te verschillend van die op een speedpedelec. Het zou zinvol zijn om in de rijopleiding de mogelijkheid toe te voegen om het rijexamen (deels) af te leggen met een speedpedelec. Tijdens het publicatieproces van deze briefing werd aangekondigd dat dit vanaf oktober 2023 mogelijk zal zijn (21).

Het tekort aan focus op perceptiegevaar is tevens een thematiek waar aandacht aan kan besteed worden tijdens de rijopleiding. Zo kan er een onderdeel aan toegevoegd worden waarin weggebruikers geconfronteerd worden met verschillende gevaarsituaties. Dit kan leiden tot meer inzicht in en herkenning van mogelijk gevaarlijke situaties en kunnen weggebruikers leren anticiperen om met gevaren om te gaan.

Zoektocht naar veiligheid voor alle weggebruikers

Zoals uit eerder onderzoek blijkt, heerst er veel onduidelijkheid bij weggebruikers waar de speedpedelec nu precies thuishoort op de weg. Campagnes kunnen soelaas bieden waarbij duidelijk wordt gecommuniceerd, zowel naar de gebruikers van de speedpedelec als naar de andere weggebruikers. Te meer gezien de wetswijzigingen die regelmatig worden doorgevoerd.

Dat speedpedelecs een hogere gemiddelde snelheid halen (33 à 38 km/u, afhankelijk van de rijomstandigheden) dan gewone en elektrische fietsers kan voor gevaar zorgen wanneer zij het fietspad delen (22). Dit is de reden waarom in Nederland speedpedelecs volledig gelijkgesteld zijn aan bromfietzers en niet op fietspaden mogen rijden.

Voor ons zou de lokale wegbeheerder vaker gebruik moeten maken van de optie om de speedpedelec (en bromfiets klasse B) niet toe te laten op het fietspad in de bebouwde kom. Dat geldt zeker op plaatsen waar er veel fietsverkeer is en de fietspaden smal zijn. Op die manier zorg je voor een betere veiligheid van de 'gewone' fietser. Uiteraard is het belangrijk dat het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan dan rekening houdt met de speedpedelec-gebruiker. Op lokaal niveau hierover extra communiceren is zeker aangewezen, want niet alle automobilisten weten dat een speedpedelec wel degelijk reglementair op de rijbaan mag rijden.

Nummerplaatfraude

Eigenaars van speedpedelecs verwijderen soms hun nummerplaat of plooiën deze om zodat het lijkt alsof ze op een gewone elektrische fiets rijden (uiterlijk verschillen speedpedelecs en elektrische fietsen op het eerste zicht niet van elkaar). Ze doen dit om op alle jaagpaden te kunnen rijden, geen helm te dragen, maar ook om conflicten met andere weggebruikers te vermijden. Extra handhaving en correcte sanctionering zijn aangewezen.

Referenties

1. **Nieuwkamp, R. and Schoeters, A.** *Themadossier Verkeersveiligheid - Fietzers*. Brussel : Vias institute, 2018.
2. **ACEM.** Micromobility: The case of the Personal Light Electric Vehicle. ACEM Position. [Online] 2021. <https://acem.eu/policy-areas/mobility/acem-position-paper-micromobility-the-case-of-the-personal-light-electric-vehicle>.
3. Koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.
4. Weinig spannend, maar toch belangrijk: de accu. *Speed Pedelec Review*. [Online] 20 December 2021. <https://speedpedelecreview.com/weinig-spannend-maar-toch-belangrijk-de-accu/>.
5. Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
6. Wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen.
7. Koninklijk besluit van 18 november 2015 betreffende de regularisatie van de inschrijving van de bromfietsen en lichte vierwielers en tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.
8. Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs.
9. Algemeen Reglement der Scheepvaartwegen van het Koninkrijk (koninklijk besluit van 15 oktober 1935) .
10. Goeman, Thierry. Speedpedelecs mogen op jaagpaden rijden, maar ze moeten rekening houden met hun snelheid. sl : Nieuwsblad, 27 04 2023.
11. Traxio. Speed pedelecs blijven hoge toppen scheren, zowel nieuw als tweedehands. [Online] 5 10 2022. <https://www.traxio.be/Nl/Artikels/Speed-Pedelecs-Blijven-Hoge-Toppen-Scheren-Zowel-Nieuw-Als-Tweedehands/>.
12. —. Speed pedelecs bevestigen hun potentieel met een groei van +26.2% in het eerste semester 2022. [Online] 7 7 2022. <https://www.traxio.be/Nl/Artikels/Speed-Pedelecs-Bevestigen-Hun-Potentieel-Met-Een-Groei-van-26-2-in-Het-Eerste-Semester-2022/>.
13. Speed Pedelec Vlaanderen. Kenmerken van een speedpedelec. [https://Speedpedelecvlaanderen.be/Speed-Pedelec/Kenmerken/](https://speedpedelecvlaanderen.be/Speed-Pedelec/Kenmerken/). [Online] 2022.
14. Fyhri, Aslak en Beate Sundfør, Hanne. Do people who buy e-bikes cycle more? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 2020, Vol. 86.
15. Sloomans, Freya. Ongevallen met elektrische fietsen en speed pedelecs – Intermediair rapport: verslag van focusgroepen met fietsers die met een elektrische fiets of speed pedelec rijden. 2018.

16. Van den Steen, Nikolaas, et al. Motivations and barriers for using speed pedelecs for daily commuting. 2019, Vol. 10, 4.
17. Ainsworth, BE, et al. *The Compendium of Physical Activities Tracking Guide*. [Online] Healthy Lifestyles Research Center, College of Nursing & Health Innovation, Arizona State University. [Citaat van: 20 12 2022.] <https://sites.google.com/site/compendiumofphysicalactivities/home>.
18. Vanpée, R., et al. *Powered two-wheelers and their impact on mobility, the environment and road safety A study on the Belgian market*. sl : Transport & Mobility Leuven, Vias institute, FPS Mobility and Transport, 2022.
19. FOD Werkgelegenheid Arbeid en Sociaal Overleg; FOD Financiën; FOD Sociale Zekerheid; Rijksdienst voor Sociale Zekerheid. #5. Waar kan je het mobiliteitsbudget aan besteden? [Online] 2022. [Citaat van: 10 11 2022.] <https://mobiliteitsbudget.be/nl/5-waar-kan-je-het-mobiliteitsbudget-aan-besteden#keuzes>.
20. Traxio. Speed pedelecs vervolgen hun hoge vlucht, ook tweedehandse boomen verder. [Online] 7 12 2022. [Citaat van: 20 12 2022.] <https://www.traxio.be/nl/artikels/speed-pedelecs-vervolgen-hun-hoge-vlucht-ook-tweedehandse-boomen-verder/>.
21. Leroy, Eli. Vanaf oktober kan je ook met een speedpedelec een rijexamen afleggen. sl : vrt nws, 31 03 2023.
22. *Analysis of initial speed pedelec usage for commuting purposes in Flanders*. Herteleer, B, et al. sl : Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 2022, Vol. 14.