Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2017, NUMMER 76

Datum	29 augustus 2017
Van	College B&W
Behandeld door	C.M. Rodenburg
Doorkiesnummer	030 - 28 64805
E-mailadres	c.rodenburg@utrecht.nl
Kenmerk	4717980
Beleidsveld	Verkeer en mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2017 nummer 76 van Andre Van Schie van 19 juli 2017 over Speed pedelecs en hun positie op de weg (II).
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Is het college bereid om het onderbord "Speed-pedelecs toegestaan" ook voor Utrecht toe te passen op die wegen waar de brommer naar de rijbaan wordt verwezen, maar het wenselijk dan wel mogelijk is dat de speed-pedelec fietser op het fietspad blijft?

Antwoord 1
Het college ziet veel potentie in de speedpedelec als duurzame vorm van vervoer op middellange afstand. De huidige behandeling als bromfiets leidt tot situaties waarbij speedpedelecrijders onprettig - en misschien zelfs onveilig - tussen gemotoriseerd verkeer rijden. In overleg met Rijk en fietsersbond onderzoeken we daarom of wij de speedpedelers zelf de individuele keuzevrijheid kunnen laten om ofwel als alle andere bromfietsen de rijbaan te benutten of met gematigde snelheid (minder dan 30 km/u) het fietspad te gebruiken. We zijn met het ministerie van Infrastructuur en Milieu in overleg om in Utrecht een pilot uit te voeren waarin deze benadering wordt getoetst. Voor de invulling van deze pilot zoeken wij aansluiting op de resultaten van de evaluatie die SWOV in opdracht van het ministerie uitvoert over de regelgeving voor speedpedelecs (naar verwachting in september afgerond).

Mocht de pilot geen succes blijken, dan beschouwen wij de benadering van de provincie Gelderland als een terugvaloptie. Aandachtspunt is in dat geval de verschillende regimes, die gelden voor klassieke bromfietsen, speedpedelers, snorfietsen en fietsen en het woud aan borden en de onduidelijkheid, die daarvan het gevolg kan zijn. Zoals toegezegd aan de Raad bereiden wij ons ook voor op nieuwe wetgeving die het mogelijk maakt snorfietsen op sommige plekken naar de rijbaan te sturen.

Vraag 2
Hoeveel en welke rijbanen acht het college minder geschikt voor speed-pedelecs? En waarom? (bijvoorbeeld vanwege het theoretisch en het praktisch snelheidsverschil, wanneer 15% van de automobilisten in praktijk harder rijdt dan toegestaan.)

Antwoord 2:
Dat zal uit het onderzoek van de SWOV (zie vraag 1) naar voren komen.

Vraag 3
Hoeveel en welke fietspaden acht het college juist wel geschikt voor speed-pedelecs? En waarom? (bijvoorbeeld als de paden voldoende breedte hebben om ook met een snelheidsverschil van 10 km gemakkelijk te kunnen inhalen.)?
Antwoord 3:
Naar ons oordeel zijn alle fietspaden in beginsel geschikt voor speedpedelecers als zij al te grote snelheidsverschillen met gewone fietsers vermijden.

Vraag 4
Kan het college onderzoeken of er varianten van het onderbord “dus niet brommen” mogelijk zijn voor speed-pedelecs (bijvoorbeeld: “dus geen ondersteuning” of “dus motor uit” o.i.d.?)?
Antwoord 4
De provincie Gelderland heeft een sluitende juridische oplossing met een onderbord gevonden. Als de Utrechtse pilot onverhoopt geen soelaas biedt, dan is te overwegen de Gelderse oplossing over te nemen. Onze voorkeur gaat er dan in het algemeen naar uit om zoveel mogelijk eenzelfde bord/tekst als elders te hanteren, vanwege uniformiteit en duidelijkheid naar weggebruikers.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

SCHRIFTELIJKE VRAGEN
Speed-pedelecs en hun positie op de weg (II)
Raadslid André van Schie
(18 juli 2017)

Sinds 1 juli zijn speed-pedelecs (snelle elektrische fietsen) officieel gecategoriseerd als brommer. Dat heeft als nadeel dat ze op de rijbaan moeten terwijl hun snelheid niet gelijk is aan brommers en auto's op de rijbaan. De gemiddelde snelheid van de speed-pedelec ligt rond de 33 km per uur, flink lager dan de 50 of 70 km per uur die op sommige rijbanen gereden wordt door het overige verkeer. De VVD stelde hierover al eerder vragen (SV2016-153). Uit de antwoorden blijkt dat het college het met de VVD eens is dat het op sommige plaatsen wenselijk zou zijn als er onderscheid gemaakt kan worden tussen speed-pedelecs en klassieke brommers. Ook de Fietsersbond pleit inmiddels voor maatwerk zodat speed-pedelecs op fietspaden die daarvoor geschikt zijn toch kunnen blijven fietsen.

De VVD vindt sommige plekken waar brommers op de rijbaan moeten ongeschikt voor snelle e-fietsers. Ook zijn er plekken waar het fietspad voldoende ruimte biedt voor snelle fietsers (bijvoorbeeld belangrijke doorfietsroutes). En er zijn plekken waar de snelle fietser gewoon zo verstandig moet zijn om langzamer te fietsen en zich moet aanpassen aan de snelheid van het overige verkeer. Dit geldt trouwens ook voor opgevoerde snorfietsers en snelle racefietsers.

Op 85% van de Utrechtse fietspaden zijn brommers en dus ook speed-pedelecs niet meer welkom. De nevengelegen rijbanen zijn wat betreft inrichting en gebruik (snelheid, intensiteit) zeer divers. Wij willen er niet op voorhand van uitgaan dat het verplaatsen van de speed-pedelec naar de rijbaan in alle gevallen tot een veiliger verkeerssituatie zou leiden. Ongeveer twee derde van alle speed-pedelec gebruikers laat hiervoor de auto staan. Het is een zeer bewuste groep gebruikers, die om redenen van reistijd, gezondheid, milieu en plezier voor de speed-pedelec heeft gekozen.

De provincie Gelderland heeft de eerste stap richting maatwerk gezet door een *uitzonderingsbord* te introduceren. Op zestien provinciale wegen die in de bebouwde kom liggen, mogen de snelle e-bikes toch het fietspad op. Het gaat om drukke trajecten waar het te gevaarlijk is om tussen de auto's te fietsen met een gangetje van 30 kilometer per uur. Wil je toch 45 fietsen, dan moet je wel de rijbaan op. Voor brommers blijft het fietspad taboe. Buiten de bebouwde kom verandert er niets, daar moeten brommers én speed-pedelecs op het fietspad. Voor de trajecten is een speciaal verkeersbord gemaakt met de tekst: 'Speed-pedelecs toegestaan'.

De VVD Utrecht kan zich goed vinden in de motivatie bij het verkeersbesluit:

"*De speed-pedelec gebruiker en diens gedrag sluiten niet aan bij het beeld dat ontstaat door de theoretische capaciteiten van het voertuig. De gemiddelde kruissnelheid van de speed-pedelec is gemeten op 32 kilometer per uur; ruim lager dan het theoretische maximum van 45 kilometer per uur. Dit zet de snelheidsverschillen op het fietspad en op de rijbaan in een ander daglicht. Bovendien is een ander verschil onderbelicht en wel het massaverschil tussen (vracht-)auto's en fietsers / speed-pedelecs*."

Als juridische basis voor het onderscheid tussen klassieke brommers en speed-pedelecs motiveert de provincie: 2

- Het verschil in kruissnelheid: De gemiddelde kruissnelheid van de ‘reguliere’ bromfietser binnen de kom is 40 kilometer per uur, die van de speed-pedelec circa 32 kilometer per uur.
- Het verschil in gebruiker: De speed-pedelec wordt vrijwel uitsluitend aangeschaft door volwassenen van 25 tot 60 jaar, om redenen waar maatschappelijk nut van uitgaat, en wordt gebruikt voor woon-werkverkeer. De ‘reguliere’ bromfiets wordt veelal gebruikt door groepen die fysiek en qua gedrag in een hoger risicosegment vallen (jongeren, ouderen), en scoort qua maatschappelijk nut duidelijk minder hoog.– Het massaverschil met normale fietsen en e-bikes. Een speed-pedelec weegt niet of nauwelijks meer dan een normale e-bike; 20 à 30 kilo. Een ‘reguliere’ bromfietser, maar ook de zwaardere snorscooter, weegt tussen de 50 en 120 kilo.

Al deze verschillen maken volgens de provincie Gelderland dat een speed-pedelec in het gebruik op een aantal fronten meer fiets is dan bromfiets, ongeacht de juridische status.

De voorkeursmaatregel voor de 16 trajecten in Gelderland gaat uit van het toestaan van speed-pedelecs op het fietspad, door middel van het toepassen van het onderbord ”Speed-pedelecs toegestaan” onder het bord model G11 van het RVV 1990 (Verplicht fietspad). Dit is de meest praktische maatregel qua verkeersveiligheid en doorstroming, biedt duidelijkheid voor zowel de speed-pedelec gebruikers als fietsers en heeft geen ongewenste neveneffecten. De maximumsnelheid is juridisch begrensd: voor speed-pedelecs op het fietspad binnen de kom, zoals dat nu al is, 30 kilometer per uur en bij gebruik van de speed-pedelec van de rijbaan 45 kilometer per uur.

De provincie kwam tot de volgende formulering van het verkeersbesluit:

“*Door het aanbrengen van onderborden ‘Speed-pedelecs toegestaan’ onder de borden model G11 van het RVV 1990, de bestuurders van speed-pedelecs binnen de bebouwde kom (van kilometer 5,82 tot kilometer 8,13) de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van het verplichte fietspad in plaats van de rijbaan.*

De VVD fractie heeft hierover de volgende vragen:

1. Is het college bereid om het onderbord “Speed-pedelecs toegestaan” ook voor Utrecht toe te passen op die wegen waar de brommer naar de rijbaan wordt verwezen, maar het wenselijk dan wel mogelijk is dat de speed-pedelec fietser op het fietspad blijft?
2. Hoeveel en welke rijbanen acht het college minder geschikt voor speed-pedelecs? En waarom? (bijvoorbeeld vanwege het theoretisch en het praktisch snelheidsverschil, wanneer 15% van de automobilisten in praktijk harder rijdt dan toegestaan.)
3. Hoeveel en welke fietspaden acht het college juist wel geschikt voor speed-pedelecs? En waarom? (bijvoorbeeld als de paden voldoende breedte hebben om ook met een snelheidsverschil van 10 km gemakkelijk te kunnen inhalen.)

Het onderbord “dus niet brommen” bestaat reeds voor snorfietsen bij onverplichte fietspaden. De VVD kan zich voorstellen dat snelle-fietsers wél welkom zijn op het fietspad als ze de ondersteuning uitzetten.
4. Kan het college onderzoeken of er varianten van het onderbord “dus niet brommen” mogelijk zijn voor speed-pedelecs (bijvoorbeeld: “dus geen ondersteuning” of “dus motor uit” o.i.d.?)?