

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Beleid

Onderwerp:

tijdelijke verkeersmaatregelen speed pedelec

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 30-05-2023

Notanummer : 2023-75

Datum : 30-05-2023

Programma : 03 - Leefomgeving

Portefeuillehouder : Wethouder Elferink,

Bijlage(n) : verkenning speed pedelec en bromfiets 2023 versie mei 23 voor BenW-raad.pdf

Parafering

02-03-2023: Wethouder22-02-2023: Programmamanager17-05-2023:

Programmamanager17-05-2023: Wethouder

Agendering

* 19-05-2023: Directeur

Definitieve akkoord

31-05-2023

B & W d.d.: 30-05-2023

Besluit

1. Te wachten op landelijke regelgeving voor de plek van de speed pedelec op de rijbaan in Deventer
2. De raadsmededeling vast te stellen en aan te bieden aan de gemeenteraad

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

De fractie van GroenLinks heeft op 19 augustus 2022 vragen (art 46 RvO) gesteld over speed-pedelecs. Deze vragen zijn in september jl. beantwoord met de toezegging dat eind 2022 een beleidsvoorstel gereed zou zijn voor de plek van de speed pedelec in Deventer. Deze nota adviseert op basis van bijgaande verkenning over de te volgen koers in Deventer.

Beoogd maatschappelijk resultaat

Helderheid over de te volgens koers in het bepalen van de plek op de rijbaan van de speed pedelec .

Kader

* Het "Programma Fiets 2021-2025" geeft het gemeente-brede kader aan voor alle soorten fietsen, waaronder de speed pedelec.

Betrokken partijen en participatie

De positie van de speed pedelec op de weg is voorgelegd aan de belangrijkste lokale en regionale stakeholders: de regiopolitie en Fietsersbond Deventer. Beide partijen pleiten voor een uniforme, landelijke regeling en zijn geen voorstander van tijdelijke maatregelen die het toestaan van de speed pedelec op het fietspad mogelijk maken. De speed pedelec blijft in hun ogen een voertuig, dat juridisch op de hoofdrijbaan thuishoort, ongeacht de verkeerssituatie daar. Wel pleit de Fietsersbond Deventer voor het zo snel mogelijk omlaag brengen van de snelheid naar 30 km/uur op alle wegen binnen de bebouwde kom, zodat een veilige inpassing op de hoofdrijbaan mogelijk is. Hierin wijkt het Deventer standpunt af van het landelijke. De landelijke Fietsersbond vindt namelijk dat voor grote drukke verkeersaders waar auto's 50 km/h rijden, maatwerk nodig is, waarbij de speed pedelec wel op het fietspad mag.

Argumenten voor en tegen

Landelijk onderzoek (DTV) toont aan dat wegbeheerders de potentie zien van de speed pedelec als mobiliteitsoplossing. Dit geldt ook voor de gemeente Deventer. Zie hiervoor het in 2021 vastgestelde Programma Fiets 2021-2025. Gebruikers van de speed pedelec voelen zich daarentegen veelal niet thuis op de rijbaan tussen het snellere, gemotoriseerde verkeer. Landelijk is dan ook het advies om speed pedelecs, onder voorwaarden, toe te laten op het fietspad, soms zelfs verplicht. Dit kan bij voorkeur via een landelijke regeling. Vooruitlopend hierop zijn er twee alternatieven: een persoonlijke ontheffing – of beter: een provincie-brede ontheffing – dan wel een lokale regeling met een onderbord, aangevuld met een snelheidsaanduiding voor het fietspad.

Het is nog niet bekend hoe en wanneer een landelijke regelgeving het daglicht ziet. Dus de termijn, waarvoor de tijdelijke varianten gelden, is ongewis. Wel is duidelijk dat lokaal geen draagvlak is voor beide varianten bij zowel de handhaver als de belangenorganisatie voor fietsers. Binnen de twee varianten heeft de regionale politie een voorkeur voor een onderbord vanwege de duidelijkheid voor de weggebruiker. Ook is er bij de speed pedelec-berijder zelf en de fietser zonder ondersteuning behoefte aan duidelijkheid en meer veiligheid.

Financiële consequenties en dekking

Wachten op landelijke regelgeving heeft geen financiële consequenties.

Openbaarmaking en communicatie

Voortzetting van het bestaande beleid vergt geen aparte communicatie.

Aanpak en uitvoering



Voortzetting van het bestaande beleid vergt geen aanvullende maatregelen. Wel kan terugkoppeling plaatsvinden aan genoemde stakeholders - politie en Fietzersbond - over het genomen besluit. Het besluit bieden we ter informatie aan aan de raad.

RAADSMEDEDELING

| | | | |
|------------------|--|---------------------------|---------------------|
| Onderwerp | tijdelijke verkeersmaatregelen speed pedelec | | |
| Nummer | 2023-75 | Portefeuillehouder | Wethouder Elferink, |
| Team | DEV-BLD | Datum | 30-05-2023 |

Inleiding

De fractie van GroenLinks heeft op 19 augustus 2022 vragen (art 46 RvO) gesteld over speed-pedelecs. Deze vragen zijn in september jl. beantwoord met de toezegging dat eind 2022 een beleidsvoorstel gereed zou zijn voor de plek van de speed pedelec in Deventer. Deze raadsmededeling informeert over de te volgen koers van de plek die de speed pedelec inneemt op de rijbaan in Deventer.

Kader

* Het "Programma Fiets 2021-2025" geeft het gemeente-brede kader aan voor alle soorten fietsen, waaronder de speed pedelec.

Kern van de boodschap

Deventer heeft een uitgebreide verkenning gedaan naar de speed pedelec in Deventer en gesproken met stakeholders over de beste plek op de weg voor speed pedelecs. Hier komt geen eenduidige oplossing uit. Om die reden ontwikkelt Deventer nu geen lokaal beleid voor speed pedelecs en wacht het college op de landelijke regelgeving.

Nadere toelichting

Landelijk onderzoek toont aan dat wegbeheerders de potentie zien van de speed pedelec als mobiliteitsoplossing. Dit geldt ook voor de gemeente Deventer en is opgenomen in het in 2021 vastgestelde Programma Fiets 2021-2025. Gebruikers van de speed pedelec voelen zich daarentegen veelal niet thuis op de rijbaan tussen het snellere, gemotoriseerde verkeer. Landelijk is dan ook het advies om speed pedelecs, onder voorwaarden, toe te laten op het fietspad, soms zelfs verplicht. Dit kan bij voorkeur via een landelijke regeling.

Vooruitlopend op de landelijke regels zijn er twee alternatieven: een persoonlijke ontheffing – of beter: een provincie-brede ontheffing – of een lokale regeling met een onderbord, aangevuld met een snelheidsaanduiding voor het fietspad.

Het is nog niet bekend hoe en wanneer een landelijke regelgeving komt. Dus de termijn, waarvoor de tijdelijke varianten gelden, is ongewis. Wel is duidelijk dat lokaal geen draagvlak is voor beide varianten bij zowel de Politie als de Fietsersbond Deventer. Bij de speed pedelec-berijder zelf en de fietser zonder ondersteuning is behoefte aan duidelijkheid en vooral meer veiligheid.

Het ontbreken van draagvlak bij de belangrijkste, lokale stakeholders is voor het college aanleiding om geen aanvullende maatregelen te nemen en te wachten op landelijke regelgeving.

Als bijlage is de Verkenning toegevoegd. Deze geeft een brede toelichting op de mogelijkheden rond de speed pedelec in Deventer.

Speed pedelec en bromfiets

POSITIE OP DE WEG IN DEVENTER | VERKENNING | MEI 2023



Voorwoord

Speed pedelecs zijn een steeds grotere groep verkeersdeelnemers, die op een duurzame manier verplaatsen van huis naar werk of elders. Dit type fietser beantwoordt aan onze doelstelling om vooral op regionale verplaatsingen in te zetten op de fiets. Een speed pedelec is een serieuze concurrent voor de auto op gebied van rijtijd en belast ook het milieu niet. Voor u ligt de verkenning die antwoorden geeft op vragen over het gewenste gebruik in Deventer, vooruitlopend op landelijke regelgeving. De speed pedelec verdient voldoende aandacht in een mobiliteitssysteem dat volop in transitie is naar meer duurzame verplaatsingen en tegelijkertijd te maken heeft met een toenemende verkeersonveiligheid onder berijders van elektrische fietsen in het algemeen.



Wethouder Elferink,

Gemeente Deventer

Portefeuillehouder Duurzame mobiliteit

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| 1. Inleiding | 3 |
| 1.1 Aanleiding en probleemstelling | 3 |
| 1.2 Doelstelling | 3 |
| 1.3 Opzet | 4 |
| 2. Huidige situatie | 5 |
| 2.1 Onderscheid speed pedelec en bromfiets | 5 |
| 2.2 Criteria speed pedelec op fietspad | 5 |
| 2.3 ervaringen gelderland | 5 |
| 2.4 vertaling gelderse criteria naar deventer | 6 |
| 3. Oplossingsrichtingen | 9 |
| 3.1 Inleiding | 9 |
| 3.2 Landelijke ontwikkelingen | 9 |
| 3.3 Vertaling landelijk beleid naar Deventer | 11 |
| 3.4 Varianten regelgeving | 12 |
| 4. Afweging & advies | 14 |
| 4.1 standpunten stakeholders - landelijk | 14 |
| 4.2 Standpunten stakeholders - lokaal | 15 |
| 4.3 Conclusie standpunten stakeholders | 15 |
| 4.4 Afweging | 16 |
| 4.5 Adviezen | 16 |
| 4.6 Advies 1 locatie op de weg Deventer | 16 |
| 4.7 Advies 1 regelgeving Deventer | 17 |

1. Inleiding

1.1 AANLEIDING EN PROBLEEMSTELLING

Het fietsen in Nederland kent vooral de laatste jaren een sterke innovatieslag. In dit kader passen ook de snelle fietsen, oftewel de speed pedelecs. De speed pedelec is een fiets met elektrische trapondersteuning die tot 45 kilometer per uur kan. Nederland telde in juli 2019 ruim 17.000 speed pedelec's. Een jaar later in 2020 is dit aantal gestegen tot 21.000 stuks. Vooral onder 55-plussers is de speed pedelec populair.



Vanaf 1 juli 2017 heeft de speed pedelec dezelfde status gekregen als een bromfiets. Bestuurders van een speed pedelec moeten, net als op een bromfiets, verplicht een helm dragen. Ook een bromfietskenteken (geel kentekenplaatje) is verplicht. Dit betekent dat gebruikers van een speed pedelec geen gebruik mogen maken van fietspaden.

De speed pedelec kan een goed alternatief zijn voor de auto. Deze fiets is een duurzaam vervoermiddel en neemt weinig plaats in. Het stimuleren van het gebruik past daarom prima in de duurzaamheidsambities van Deventer. Voor een speed pedelec gelden de volgende maximumsnelheden: Op de rijbaan 45 km/u, op het fiets/bromfietspad buiten de bebouwde kom 40 km/u en op het fiets/bromfietspad binnen de bebouwde kom 30 km/u.

De groep snelle fietsers op een speed pedelec groeit sterk, vooral als vervoermiddel voor regionale verplaatsingen tussen huis en werk. Op sommige wegen en fietspaden binnen de bebouwde kom levert deze toename verkeersveiligheidsproblemen op. De snelle fietser voelt zich niet altijd veilig op drukke verkeersaders, zoals bijvoorbeeld de Hanzeweg. Aan de andere kant is het niet toegestaan om als snelle fietser binnen de bebouwde kom gebruik te laten maken van het fietspad. Enkele berijders van een speed pedelec in Deventer zijn reeds verbaliseerd bij ongeoorloofd gebruik van het fietspad. Ook 'normale' fietsers schrikken soms van een snel voorbij rijdende speed pedelec-gebruiker. Tot slot blijkt dat sommige verkeerslichten de speed pedelec op de rijbaan niet detecteren met als gevolg een lange wachttijd of rood licht negatie.

De gevoelsmatige positie van de speed pedelec is afhankelijk van de plek op de weg. Op de rijbaan is de speed pedelec de zwakkere verkeersdeelnemer. Gemiddeld rijdt de speed pedelec 32 km/uur op de rijbaan waar auto's, vrachtwagens en bussen 50 km/uur of harder rijden. De speed pedelec mag op de rijbaan maximaal 45 km/uur, maar rijdt in praktijk dus veel langzamer. Op het fietspad is de speed pedelec juist de sterkere verkeersdeelnemer. Hierdoor moet de speed pedelec veel inhalen. De normale fietser voelt zich vaak geïntimideerd, hetgeen sneller een schrikreactie tot gevolg heeft.

Op het moment van schrijven is er nog geen landelijke regelgeving, die maatwerk levert voor de plaats op de weg van de speed pedelec. Daarom geeft deze verkenning voorstellen voor het veilig integreren van de speed pedelec in het verkeer, in afwachting van landelijke regels. De juridische status van de speed pedelec is gelijk aan die van de bromfiets. Daarom is ook voor de bromfiets de huidige situatie in Deventer onderwerp van evaluatie.

1.2 DOELSTELLING

De speed pedelec beantwoordt aan de gemeentelijke doelstelling om voor regionale verplaatsingen meer in te zetten op duurzame mobiliteit. De positie van de speed pedelec en bromfietser op de weg in Deventer is een onderwerp met diverse belangen, gekoppeld aan de verschillende betrokkenen: de gebruiker zelf, de belangenbehartiger van de fietser (Fietzersbond) en de handhaver (gemeente en politie). Doel van deze verkenning is het in kaart brengen van deze belangen en komen tot een gedragen voorstel van de positie op de weg voor de speed pedelec en bromfiets in Deventer.

1.3 OPZET

Deze verkenning geeft inzicht in de huidige situatie van de speed pedelec en bromfiets in Deventer en biedt oplossingsrichtingen aan. Op basis van een afweging sluit de notitie af met een advies over de positie van de speed pedelec en bromfiets op de weg in de gemeente Deventer.



Figuur 1: Speed pedelec op de rijbaan (bron: SWOV)

2. Huidige situatie

2.1 ONDERSCHIED SPEED PEDELEC EN BROMFIETS

In juridische termen is de speed pedelec gelijkgeschakeld met de bromfiets. Echter, in praktijk is sprake van verschillende verschijningsvormen en snelheden. Zo ligt de snelheid van de speed pedelec met gemiddeld 32 km/uur¹ beduidend lager dan die van de bromfietser, die rond de 40 km/uur² is binnen de bebouwde kom. Dit is het geval ondanks het feit dat de wettelijke maximumsnelheid gelijk is aan elkaar. Verder is de massa van de speed pedelec minder groot dan die van de bromfiets/scooter en maakt hij de speed pedelec kwetsbaarder.

In de bebouwde kommen van de gemeente Deventer is op dit moment ook in de praktijk de speed pedelec gelijkgeschakeld met de bromfiets. Dit betekent dat beide vervoerswijzen gebruik zouden moeten maken van de rijbaan in de situaties dat een verplicht brom/fietspad ontbreekt. Deze landelijke regeling is sinds 2016 van kracht. De bromfietser doet dit in de meeste gevallen ook, maar de speed pedelec berijder dus niet altijd vanwege het gevoel van onveiligheid op sommige wegen.

2.2 CRITERIA SPEED PEDELEC OP FIETSPAD

In 2017 heeft de provincie Gelderland onderzoek³ gedaan naar de positie van de speed pedelec op de rijbaan. De focus lag hierbij op een aantal provinciale traversen door bebouwde kommen in de provincie. Uit het onderzoek kwamen vier soorten omstandigheden naar voren, waarin het te gevaarlijk is om een speed pedelec op de rijbaan te laten rijden:

1. De wettelijke maximumsnelheid ligt boven de 50 kilometer per uur.
2. De snelheid die 15% van de weggebruikers rijdt (= V85), is hoger dan 60 km/uur.
3. De intensiteit is hoger dan 10.000 motorvoertuigen/etmaal én er is sprake van een fysieke rijbaanscheiding.
4. Er zijn verkeerslichtinstallaties en voorsorteerstroken aanwezig op de weg.

Ad.1 en 2: Het snelheidsverschil tussen speed pedelecs en gemotoriseerd verkeer is in die situatie onverantwoord groot in relatie tot de verkeersveiligheid en doorstroming.

Ad.3: Er is sprake van een hoge verkeersintensiteit én er zijn geen veilige inhaal mogelijkheden van een speed pedelec. Dit is het geval bij enkelbaanswegen met een fysieke rijbaanscheiding. Het snelheids- en massaverschil en het ontbreken van veilige inhaal mogelijkheden brengt de verkeersveiligheid en -afwikkeling in het gedrang.

Ad. 4: Detectielussen bij verkeerslichten voor autoverkeer signaleren niet of nauwelijks speed pedelecs.

2.3 ERVARINGEN GELDERLAND⁴

Op 16 bebouwde kom passages staat de provincie Gelderland sinds 2018 de speed pedelec op het fietspad toe, door middel van het onderbord "Speed pedelecs toegestaan" onder het bord 'Verplicht Fietspad'. Aanleiding vormde de onveiligheid die speed pedelec-berijders ervoeren op de rijbaan. In 2018 heeft de provincie Gelderland een evaluatie uitgevoerd naar deze maatregel. De belangrijkste twee conclusies zijn:

- "Speed pedelec-rijders laten zowel in hun keuzegedrag op straat als in de enquête zien dat ze op uitzonderingstrajecten massaal voor het fietspad kiezen in plaats van de rijbaan. Dit bevestigt dat deze 16 uitzonderingstrajecten juist gekozen zijn en dat ook de verwachtingen en parameters op basis waarvan deze 16 trajecten geselecteerd zijn, juist zijn.

¹ Gegevens Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

² Provincie Gelderland (2017), *ontwerp-verkeersbesluit toelaten speed-pedelec op fietspaden binnen de bebouwde kom in 13 gemeentes*, 22 juni 2017

³ Provincie Gelderland. (2017). *Speed pedelec toegestaan op fietspad* (2017-008058). Geraadpleegd van <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2017-2734.pdf>

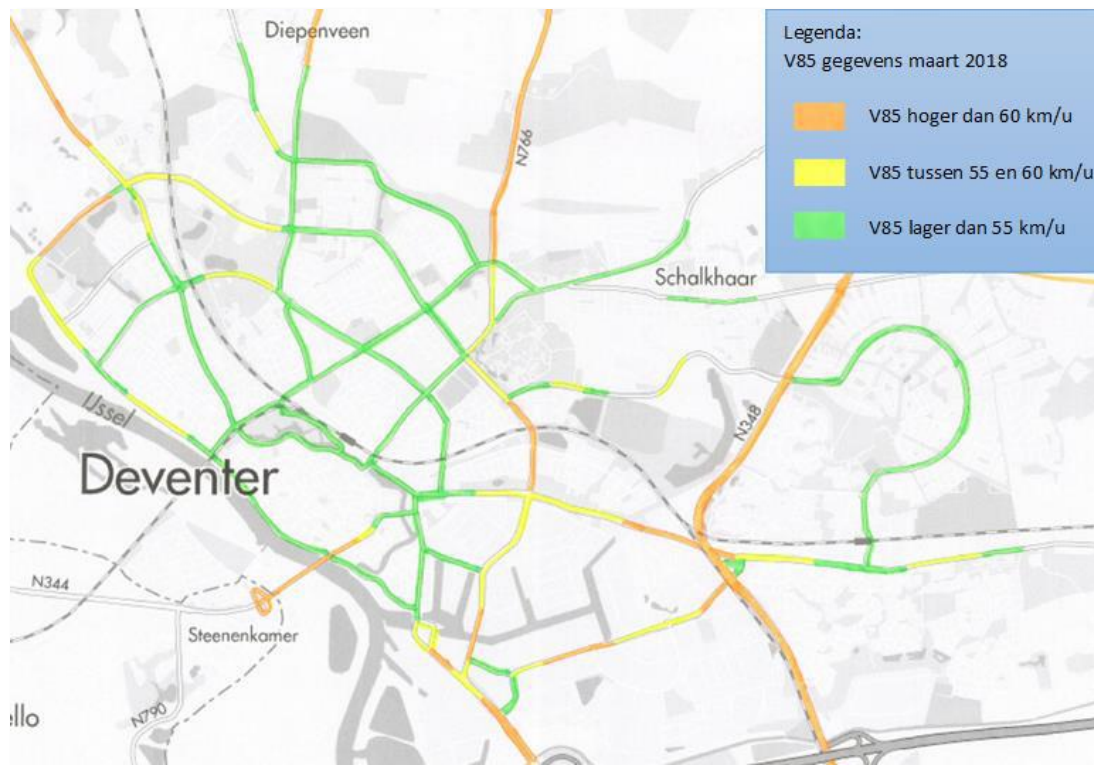
⁴ Provincie Gelderland (14 november 2018) *Notitie aan Portefuillebeeraad*

- Het veiligheids- en snelheidsgedrag van speed pedelec-rijders in relatie tot medeweggebruikers geeft geen reden om de maatregelen te herzien. Weliswaar bevestigt het onderzoek het snelheidsverschil tussen speed-pedelecs en reguliere fietsers, maar het laat ook zien dat a) de speed pedelec-rijder op verantwoorde wijze met dit verschil omgaat en b) het snelheidsverschil met auto's vaak nog groter is. Ook laat het onderzoek zien dat de speed pedelec-rijder, ondanks toenemend motorvermogen en actieradius, in de loop der jaren niet sneller is gaan rijden.”

Algemene conclusie is dat de maatregel tot meer veiligheid heeft geleid van zowel de speed pedelec-rijder als de automobilist.

2.4 VERTALING GELDERSE CRITERIA NAAR DEVENTER

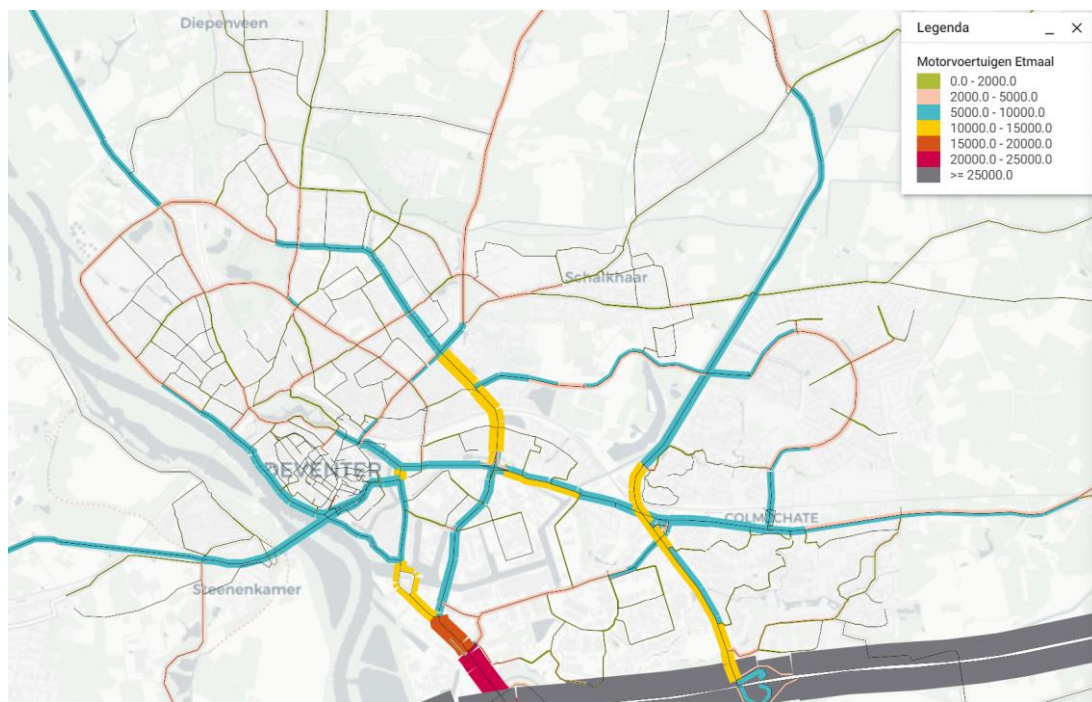
Voor Deventer zijn genoemde omstandigheden uit paragraaf 2.2 geïnterpreteerd. Binnen de bebouwde kom ligt de maximumsnelheid in alle gevallen op maximaal 50 km/uur. In de volgende twee kaarten van de stad Deventer staan respectievelijk de wegvakken aangegeven, waar de V85 hoger ligt dan 60 km/uur⁵ (figuur 2) en de wegvakken waar de intensiteit hoger ligt dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal⁶ (figuur 3).



Figuur 2: V85-snelheid

⁵ Hogeschool Windesheim (2018). *Op de rijbaan of het fietspad? Onderzoek naar de beste plek voor de speed-pedelec in gemeente Deventer.*

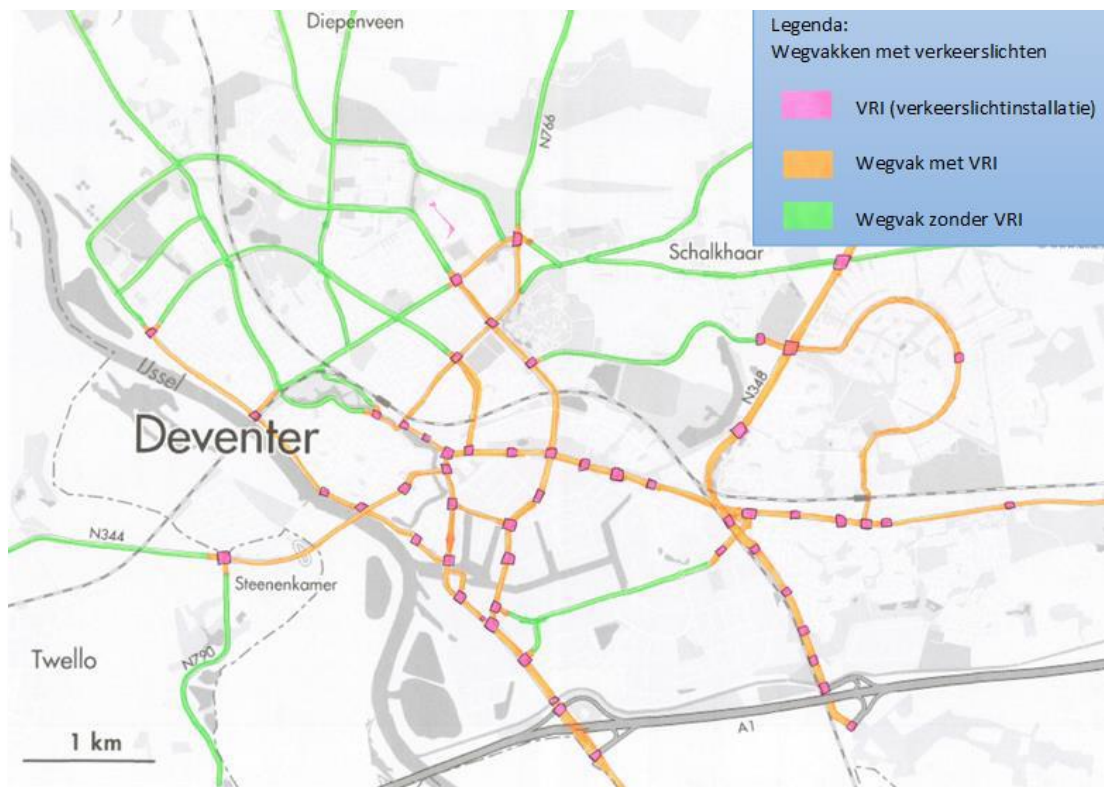
⁶ Regionaal Verkeersmodel Overijssel (2022), basisjaar 2020



Figuur 3: Etmaalintensiteiten 2020

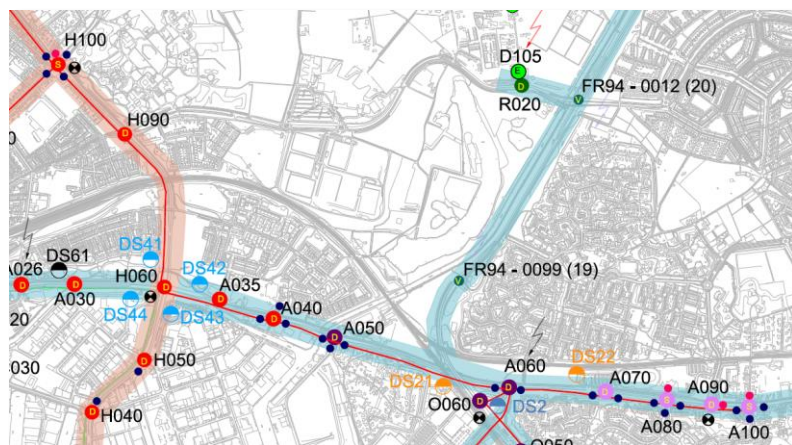
Uit de eerste kaart blijkt, dat vooral op een aantal hoofdverkeersassen de V85 hoger is dan 60 km/uur. Te noemen zijn de Siemelinksweg/N348, N766 (Raalterweg), Wilhelminabrug en Deventerweg. Uit de tweede kaart blijkt dat vooral aan de zuidzijde van de stad Deventer de intensiteiten hoger liggen dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is ook verklaarbaar door de nabije ligging van de A1. De verkeersstromen trechteren als het ware van noord naar zuid via de twee A1-aansluitingen 23 en 24. Binnen de genoemde wegvakken met een intensiteit, hoger dan 10.000 mvt/etmaal, is daarentegen géén sprake van een enkelbaansweg in combinatie met een middenberm, waardoor de speed pedelec in het gedrang zou komen.

Tot slot is voor de stad Deventer geïnventariseerd, waar locaties zijn met verkeerslichten. In de dorpen van de gemeente zijn geen met verkeerslichten geregelde kruispunten aanwezig. Figuur 4 geeft alle met verkeerslichten geregelde locaties in Deventer weer.



Figuur 4: Locaties met verkeerslichten

Uit figuur 4 blijkt dat vooral aan de zuid- en oostkant van de stad sprake is van geregelde kruispunten. Feit is dat op locaties, waar sprake is van opstelvakken voor uitsluitend gemotoriseerd verkeer de detectie via lussen in het wegdek van zowel bromfietzers als speed pedelecs in veel gevallen onvoldoende is. Oorzaak is de geringe massa van deze voertuigen. Daarom is op een aantal plekken sprake van camera-detectie. Daarmee is deze groep weer 'zichtbaar'. In figuur 5 staan met zwarte stippen de bestaande camera-locaties aangegeven.



Figuur 5: Camera-detectie bij verkeerslichten (zwarte stippen)

3. Oplossingsrichtingen

3.1 INLEIDING

In hoofdstuk 2 is de huidige situatie in Deventer toegelicht en gespiegeld aan de omstandigheden, waarin de positie van de speed pedelec op de weg ter discussie staat. Hieruit volgt dat op een aantal wegvakken de speed pedelec teveel onveiligheid kan ervaren als gevolg van de hoge snelheid door gemotoriseerd verkeer en/of hinder ondervindt op locaties met verkeerslichten, waar geen detectie is van de speed pedelec.

Dit hoofdstuk licht de oplossingsrichtingen toe op basis van landelijke ontwikkelingen en onderzoeken.

3.2 LANDELIJKE ONTWIKKELINGEN

Zoals gemeld, geeft de positie van de speed pedelec binnen de bebouwde kom op sommige wegvakken dusdanige veiligheidsproblemen, dat aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn. Deze lopen vooruit op een landelijke regeling, die nog in ontwikkeling is en waarvan de ingangsdatum onzeker is. Er is behoefte aan een eenduidige regelgeving voor de toelating van lichte elektrische voertuigen (LEV's). Daarom werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) en de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) samen aan een nationaal toelatingskader: het LEV-kader.

DTV-onderzoek

Vooruitlopend op een landelijk beleid heeft DTV Consultants in opdracht van Tour de Force⁷ het rapport "Positie speed pedelec op de weg" opgesteld (d.d. 11 maart 2021). De belangrijkste conclusie hierin is dat een landelijke regeling de voorkeur geniet. Deze zou het volgende uitgangspunt moeten hebben:

Het wettelijk toestaan van speed pedelecs op het fietspad en het vastleggen van een maximumsnelheid voor speed pedelecs op het fietspad sluit het beste aan bij de wensen van wegbeheerders, belangengroepen en speed pedelec-berijders.



DTV stelt dat voor het mogelijk maken hiervan in de wetgeving de speed pedelec als aparte categorie dient te worden opgenomen. Artikel 6 van het RVV⁸ bevat vervolgens de keuzemogelijkheid voor de plaats op de weg. In artikel 20 en 21 van het RVV zou dan ook een maximumsnelheid voor de speed pedelec moeten komen. Deze snelheden gelden voor de rijbaan, het fiets/bromfietspad en het fietspad. Gebruikers kunnen dan kiezen voor de rijbaan (bijvoorbeeld als ze hard willen rijden) of voor het fietspad (maar dan met gepaste snelheid).

De gewenste snelheid van de speed pedelec op het fietspad is 30 km/u. Dat is namelijk ook de maximumsnelheid voor speed pedelecs op een bromfietspad binnen de bebouwde kom. Deze snelheid maakt de speed pedelec ook aantrekkelijk ten opzichte van een normale elektrische fiets. Verder halen andere gebruikers van het fietspad (zoals wielrenners) eveneens vaak hogere snelheden.

⁷ samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland.

⁸ Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990

De maximumsnelheid van 30 km/uur past overigens ook bij de motie die de Tweede Kamer eind 2020 heeft aangenomen. Hierin verzoekt zij het kabinet om een afwegingskader te ontwikkelen, uitgaande van een maximumsnelheid van 30 km/h in de bebouwde kom als leidend principe. Hierbij past dan wel de mogelijkheid om op doorgaande wegen hiervan af te wijken als het veilig kan. Inmiddels is door het CROW⁹ een afwegingskader¹⁰ opgesteld. In Deventer vindt afweging van de maximumsnelheden en bijbehorende wegcategorisering plaats binnen het op te stellen programma hoofdwegenstructuur.

Landelijke werkgroep speed pedelec

In vervolg op genoemd DTV-rapport is onder de koepel van Tour de Force een landelijke werkgroep bezig met een follow-up voor de positie van de speed pedelec. Deze werkgroep heeft meerdere scenario's overwogen over de wijze, waarop de wegbeheerder om zou moeten gaan met de positie van de speed pedelec. Zij ziet het meeste heil in een ontheffingensysteem, waarbij de speed pedelec-rijder van de wegbeheerder een ontheffing (gekoppeld aan kenteken) krijgt om gebruik te mogen maken van de fietspaden. Inmiddels hebben de gemeenten Rotterdam¹¹ en Amersfoort¹² zo'n systeem ingevoerd en de ervaringen hiervan zijn tot dusver positief.

De werkgroep gaat op het moment van schrijven van deze notitie aan de gang met een uitwerking, waarbij regio's of provincies door gemeenten (indien zij dat willen) gemandateerd kunnen worden om ontheffingen te verlenen voor gebruik van de fietspaden in die gemeente. Dat ontlast zowel de speed pedelec-rijder als de gemeenten. Mogelijk kleven hieraan nog wel juridische haken & ogen, maar dit wordt momenteel uitgezocht. Gelderland ziet ook meer heil in dit spoor en haakt daarop aan (al blijven de genoemde onderborden op de 16 traversen voorlopig wel hangen).

Eindbeeld is dat het Rijk de wetgeving aanpast ten behoeve van speed pedelecs.

⁹ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

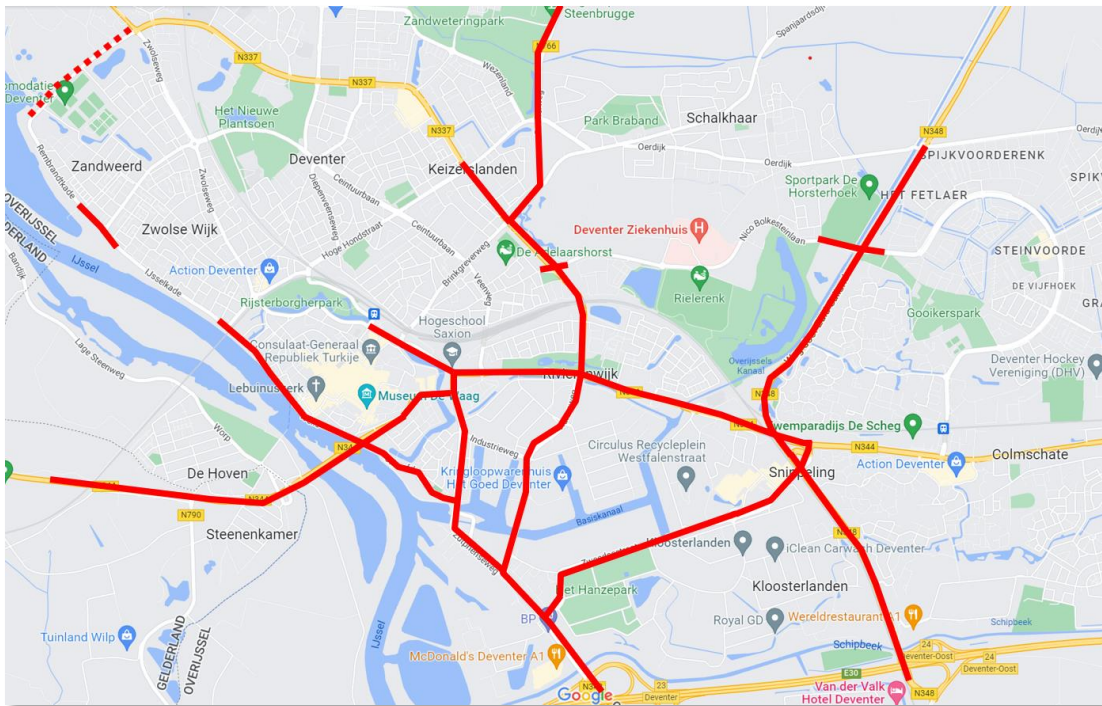
¹⁰ Afwegingskader 30 km/h, CROW, november 2021

¹¹ Verkeerskunde (5 maart 2020), *Speed pedelec mag met ontheffing op fietspad in Rotterdam*.

¹² De Stad Amersfoort.nl (1 juni 2021), *Speed pedelec met ontheffing welkom op Amersfoortse fietspaden*

3.3 VERTALING LANDELIJK BELEID NAAR DEVENTER

Op basis van de landelijke ontwikkelingen en adviezen is een vertaling te maken naar de Deventer situatie. Het is de verwachting dat op de huidige hoofdverkeersassen van Deventer ook in de toekomst een maximumsnelheid van 50 km/uur blijft gelden. Daarmee verdient de positie van de speed pedelec in ieder geval op deze wegen extra aandacht. In het najaar van 2023 ontstaat meer helderheid over de overige wegen in Deventer, waar sprake is van hinder voor de speed pedelec als gevolg van gebrekkige detectie dan wel te hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer. Specifiek te noemen is de Roland Holstaan (gestippeld), die beleidsmatig geen onderdeel uitmaakt van de hoofdwegenstructuur, maar waar wel sprake is van te hoge snelheden door gemotoriseerd verkeer. Vooral nog gaat het om een fors aantal wegvakken, waar de speed pedelec op het fietspad zou mogen. Deze staan weergegeven in figuur 6.



Figuur 6: speed pedelec op fietspad | volgens criteria

In de tabel van figuur 7 staat per wegvak het criterium aangegeven op basis waarvan de speed pedelec op het fietspad zou mogen rijden.

| wegvak | V85 > 60 km/uur | Geen detectie |
|--|-----------------|---------------|
| Deventerweg-Zutphenseweg, komgrens – Mr. De Boerlaan | | |
| Mr. De Boerlaan | | |
| Handelskade | | |
| Churchillplein | | |
| Rembrandtkade t.h.v. Van Vlotenlaan | | |
| Siemelinksweg | | |
| N348, Holterweg - Oerdijk | | |
| IJsselkade t.h.v. Ossenweerdstraat | | |
| IJsseltraject, Ossenweerdstraat – Mr. de Boerlaan | | |
| Brinkgreverweg, Henri Dunantlaan - Raalterweg | | |
| Raalterweg, Brinkgreverweg - komgrens | | |
| Snipperlingsdijk-Holterweg, Amstellaan - Siemelinksweg | | |
| Zweedsestraat | | |
| Wilhelminabrug | | |
| Kazernestraat-Emmaplein | | |
| Hanzeweg, Zutphenseweg - Harderwijkerstraat | | |
| Hanzeweg, Harderwijkerstraat - Amstellaan | | |
| Amstellaan | | |
| Henri Dunantlaan | | |
| Van Oldenielstraat | | |
| Roland Holstlaan | | |

Figuur 7: wegvakken met knelpunten speed pedelec

Zoals uit de tabel blijkt, is op veel wegvakken sprake van verkeerslichten, die geen speed pedelec detecteren. Op de locaties waar uitsluitend het ontbreken van detectie het geval is en geen sprake is van te hoge snelheden gemotoriseerd verkeer, kan het realiseren van camera's uitkomst bieden. Deze hebben overigens ook een functie voor de bromfietser, die eveneens in veel gevallen detectie ontbeert.

De investering in camera-detectie per locatie is daarentegen fors en kan oplopen tot ca. € 50.000,-. Een andere oplossing is het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur. In veel gevallen leidt deze wijziging namelijk tot het overbodig zijn van verkeerslichten. Het eerder genoemde programma voor de hoofdwegenstructuur geeft hierin medio 2023 duidelijkheid.

3.4 VARIANTEN REGELGEVING

Er zijn twee varianten in de regelgeving die op korte termijn de mogelijkheid bieden om de speed pedelec op een veilige manier op het fietspad toe te laten: een persoonlijke ontheffing en een plaatselijke uitzondering met een onderbord. Beide oplossingsrichtingen hebben voor- en nadelen, die hieronder staan toegelicht.

Persoonlijke ontheffing

Artikel 87 van de Wegenverkeerswet biedt wegbeheerders de mogelijkheid om ontheffing te verlenen aan diverse verkeersregels en bebording. Het uitgeven van een persoonlijke ontheffing, waarmee gebruikers (onder voorwaarden) gebruik mogen maken van alle fietspaden van een wegbeheerder, is een oplossing die goed aansluit bij de wensen van de gebruikers. Bovendien lijkt de verkeersveiligheid erbij gebaat. Grootste nadeel is dat een wegbeheerder alleen een ontheffing kan uitgeven voor haar eigen fietspaden en dat verschillende wegbeheerders (in theorie) ook verschillende voorwaarden zouden kunnen stellen. Voor speed pedelec-berijders (die vaak langere trajecten, door meerdere gemeenten afleggen) betekent het dat ze bij meerdere wegbeheerders een ontheffing moeten aanvragen om gebruik te kunnen maken van de fietspaden op hun route.

Een ontheffing op provinciaal niveau zou genoemd nadeel grotendeels kunnen wegnemen, maar kent weer andere uitdagingen. Zo vergt een dergelijke maatregel meer afstemming tussen gemeenten, waarbij het risico op uitzonderingen reëel is. Verder speelt juist in Deventer de ligging op de rand van Overijssel en Gelderland, waardoor de meerwaarde van een provinciale regeling in ieder geval voor een bepaalde groep speed pedelec-berijders niet aanwezig is. Tot slot vergt het 'vinden' en 'up-to-date' houden van de relevante doelgroep de nodige tijd. Immers, de namen van de speed pedelec berijders op het Deventer wegennet zijn niet bekend bij de gemeente.

Plaatselijke uitzondering met onderbord

Een plaatselijke uitzondering op de regelgeving met betrekking tot het fietspad kan door middel van een onderbord: 'speed pedelecs toegestaan'. Deze regeling is dus ook van toepassing op een aantal traversen in Gelderland. Zie onderstaande foto.



Het toepassen van onderborden om speed pedelecs op specifieke locaties toe te staan op het fietspad, heeft als voordeel dat heel lokaal uitzonderingen op de regel mogelijk zijn. Het op grote schaal plaatsen van onderborden is daarentegen relatief duur. Daar komt bij dat, tenzij dit ook op het onderbord wordt aangegeven, de maximumsnelheid van speed pedelecs op het fietspad niet aan een maximum is gebonden. De procedure om te komen tot plaatsing gaat via een verkeersbesluit met mogelijkheid van bezwaar.

Toelichting voor- en nadelen

In figuur 8 staan de belangrijkste voor- en nadelen beide varianten opgesomd.

| | Persoonlijke ontheffing | Plaatselijke uitzondering |
|---|-------------------------|---------------------------|
| Administratieve kosten | 0 | 0 |
| Uitvoeringskosten | + | - |
| Duidelijkheid voor speed pedelec-berijder | + | + |
| Duidelijkheid voor andere berijders van het fietspad | 0 | + |
| Regeling is flexibel i.r.t. landelijke wetgeving | + | - |
| Dekkend systeem voor alle speed pedelec-berijders in Deventer | - | + |
| Keuzevrijheid speed pedelec-berijder op de weg | + | + |
| Communicatie met speed-pedelec-berijder | + | - |

Figuur 8: voor- en nadelen varianten regelgeving speed pedelec op fietspad

Beide varianten zijn op enkele thema's onderscheidend van elkaar. Zo bedragen de uitvoeringskosten bij de plaatselijke uitzondering fors meer dan bij een persoonlijke ontheffing, dit vanwege het aankopen en plaatsen van bebording. De administratieve kosten zijn daarentegen vergelijkbaar, waarbij de kosten voor een persoonlijke ontheffing per stuk lager zijn, maar in totaal toenemen bij een groeiend aantal. De procedure om te komen tot een (verzamel)verkeersbesluit duurt op zichzelf langer, ook vanwege een bezwaartermijn en evt. afhandeling van bezwaren, maar is in principe eenmalig. Het verstrekken van een ontheffing is een continu proces en geeft de mogelijkheid om maatwerk te leveren ten aanzien van gewenst gedrag en uiterlijke kenmerken. Zo kan een sticker op de speed pedelec de herkenbaarheid van de speed pedelec vergroten. Het plaatsen van een onderbord geeft daarentegen voor iedereen op het fietspad duidelijkheid. Tot slot is het 'vinden' van de speed pedelec-berijders voor een ontheffing, die gebruikmaken van het Deventer wegennet, wel een uitdaging, waardoor een 100% dekkend systeem bij het afgeven van ontheffingen lastig is te realiseren.

4. Afweging & advies

In hoofdstuk 3 zijn de verschillende oplossingsrichtingen voor de plek van de speed pedelec in Deventer toegelicht. Hieruit blijkt dat op gebied van detectie bij verkeerslichten nog veel onzeker is over de toekomst. Hier ligt een relatie met de mogelijke ombouw naar 30 km/uur wegen en de forse investering in extra detectie-camera's. Bij vaststelling van het programma voor de hoofdwegenstructuur medio 2023 ontstaat hierover duidelijkheid. De onveiligheid van de speed pedelec in de huidige situatie is daarentegen dusdanig groot, dat op kortere termijn maatregelen gewenst zijn. Daarbij kan de focus in eerste instantie liggen op de wegen waar de V85 boven de 60 km/uur ligt en waarvan de verwachting is dat deze niet onder een 30 km/uur-regime gaan vallen. Dit betreft een groot deel van de hoofdverkeersassen in de stad Deventer.

Het voorstel voor het verplaatsen van de speed pedelec naar het fietspad is ook voorgelegd aan de belangrijkste stakeholders.

4.1 STANDPUNTEN STAKEHOLDERS - LANDELIJK

Het reeds genoemde DTV-rapport "Positie speed pedelec op de weg" heeft breed de wensen geïnventariseerd met betrekking tot de regels voor de speed pedelec. Zo zijn de landelijke Fietsersbond, RAI Vereniging, ANWB BOVAG en de facebookgroep speed-pedelec der Lage Landen geïnterviewd en is een online-enquete gehouden onder diverse wegbeheerders, met een respons van 167.

De meeste respondenten geven de voorkeur aan aparte regels voor speed pedelec-berijders. Daarnaast is sprake van twee dominante meningen:

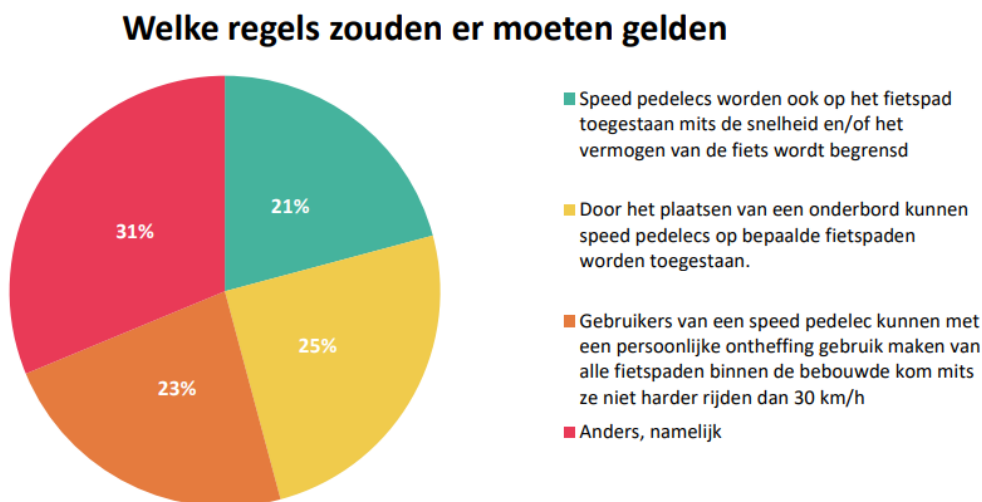
- "Er moet een maximumsnelheid worden ingevoerd van 25 of 30 km/u op het (brom)fietspad met (eventueel) een begrenzing. Dit moet ook gelden voor andere fietsers, zoals racefietsers. Wanneer iemand harder wil rijden, moet de persoon naar de rijbaan.
- De speed pedelec-berijder moet keuzevrijheid hebben, afhankelijk van motief, weg, tijdstip en zelfvertrouwen. De gebruiker moet daarentegen verplicht van de rijbaan af op plekken waar de infrastructuur en/of de intensiteit ervoor zorgen dat het gezien de veiligheid onverantwoord is om speed pedelec-gebruikers op de rijbaan te laten rijden."

Het standpunt van de **landelijke Fietsersbond** lichten we hieronder specifiek toe, vanwege de relatie met de lokale afdeling:

- De Fietsersbond is van mening dat de speed pedelec niet thuishoort op het fietspad in de bebouwde kom.
- Voor grote drukke verkeersaders waar auto's 50 km/h rijden, moet maatwerk geboden worden. Óf de speed pedelec krijgt vrijstelling voor het fietspad, óf de snelheid gaat omlaag naar 30 km/h.
- Ook op de brede snelfietsroutes wil de Fietsersbond speed pedelecs toelaten.
- De Fietsersbond vindt dat snorfietsen niet op het fietspad thuishoren en net als bromfietsers een geel kentekenplaatje moeten krijgen.
- Daarbij ziet de Fietsersbond noodzaak voor een voorlichtingscampagne voor alle weggebruikers, beheerders en ook de speed pedelec-berijders zelf.

De landelijke Fietsersbond houdt ontwikkelingen rondom speciale regelingen voor de speed pedelec goed in de gaten. Standpunten kunnen mogelijk wijzigen, indien blijkt dat een ontheffingssysteem of een andere regeling goed werkt. De Fietsersbond ziet een ontheffingssysteem als een mogelijke vorm van maatwerk.

Binnen de groep van respondenten die aparte regels prefereren, zijn diverse smaken te onderscheiden, zoals blijkt uit figuur 9.



Figuur 9: diagram voorkeuren regelgeving binnen DTV-onderzoek

Uit het schema is te concluderen, dat sprake is van een zeer divers beeld van meningen.

4.2 STANDPUNTEN STAKEHOLDERS - LOKAAL

De lokale **Fietsersbond Deventer** kijkt in haar standpunt af van de landelijke afdeling. Zij is van mening dat het fietspad steeds meer het 'afvoerputje' is van diverse soorten fietsen, waaronder speed pedelecs. Zij vindt het fietspad al druk genoeg en ziet geen heil in het oplossen van knelpunten voor deze groep door de 'gewone' fietsers. Dit geldt ook voor wegvakken, waar de speed pedelec-berijder onveiligheid ervaart van het gemotoriseerd verkeer. Op deze plekken biedt alleen de omvorming naar 30 km/uur soelaas, aldus de lokale Fietsersbond.

De **politie** verwijst in haar reactie van september 2022 naar haar advies uit 2017, gericht aan de provincie Gelderland (zie bijlage). Hierin staat dat de speed pedelec dezelfde wettelijke status heeft als de bromfiets en daarmee ook als zodanig dient te worden behandeld. De politie is daarmee ook tegen het toelaten van de speed pedelec op het fietspad. Daarnaast geeft een maatregel t.b.v. berijden van het fietspad de bestuurder van de speed pedelec nog steeds de mogelijkheid om op de rijbaan te blijven rijden. Er is daarmee geen verplichting om de rijbaan te verlaten (i.c. geen ge-/verbod). Dit betekent voor de politie dan ook dat er geen handhavingsverplichting is.

Overigens geeft de politie ook aan dat zij in het algemeen bij toelatingen van verkeerssoorten op de weg sterk de voorkeur heeft voor een verkeersbesluit boven een ontheffing, omdat daarmee de handhaving helder is. Hoe dan ook is het politie-advies om niet af te wijken van wetgeving, dan wel regelgeving, met betrekking tot de speed pedelec. Dit geldt ook voor korte termijnmaatregelen.

4.3 CONCLUSIE STANDPUNTEN STAKEHOLDERS

Landelijk onderzoek (DTV) toont aan dat wegbeheerders de potentie zien van de speed pedelec als mobiliteitsoplossing. Dit geldt ook voor de gemeente Deventer. Zie hiervoor het in 2021 vastgestelde Programma Fiets 2021-2025. Gebruikers van de speed pedelec voelen zich daarentegen veelal niet thuis op de rijbaan tussen het snellere, gemotoriseerde verkeer. Landelijk is dan ook het advies om speed pedelecs, onder voorwaarden, toe te laten op het fietspad, soms zelfs verplicht. Dit kan bij voorkeur via een landelijke regeling, maar vooruitlopend daarop op een andere wijze. Twee manieren zijn hierin denkbaar: via een persoonlijke ontheffing – of beter: een provincie-brede ontheffing – dan wel een lokale regeling met een onderbord, aangevuld met een snelheidsaanduiding voor het fietspad.

De bijzondere situatie doet zich voor dat op lokaal/regionaal niveau de standpunten van de gevraagde stakeholders (Fietzersbond Deventer en politie) duidelijk afwijken van de landelijke. Hierin is geen maatwerk mogelijk en blijft de speed pedelec berijder van de hoofdrijbaan, ongeacht de omstandigheden daar.

4.4 AFWEGING

De situatie voor de speed pedelec op een aantal wegen in Deventer geeft momenteel knelpunten op gebied van subjectieve verkeersonveiligheid. Ook zijn reeds processen verbaal uitgeschreven aan speed pedelec-berijders op het fietspad. Tot slot zoeken speed pedelec-berijders zelf contact met de gemeente over het gevoel van onveiligheid dat zij ervaren.

In grote lijnen zijn twee denkrichtingen mogelijk:

1. **Maatwerk toepassen, vooruitlopend op landelijke regelgeving**

Te overwegen is om maatwerk in maatregelen toe te passen en te beperken tot die wegen waar onveiligheid een belangrijke rol speelt. Vooruitlopend op landelijke regelgeving enerzijds en helderheid over het snelheidsregime in Deventer anderzijds is het voorstel om wegen met detectie-knelpunten uit te sluiten van de maatregel om de speed pedelec-berijder op het fietspad toe te laten. Deze keuze beperkt eveneens het aantal wegen, waarvoor maatwerk nodig is, met positieve financiële en administratieve gevolgen. Wel blijft daarmee de speed pedelec-berijder op sommige kruispunten slecht 'zichtbaar' en is daar afhankelijk van detectie door het overige verkeer. Het grote verschil tussen het landelijke en lokale/regionale advies is ten dele te overbruggen door het laten van een keuzevrijheid aan de speed pedelec-berijder over de plek op de weg. Daarmee kan deze berijder zelf de beslissing maken voor de plek, waar hij/zij zich het meest veilig voelt.

2. **Wachten op nieuwe landelijke regelgeving**

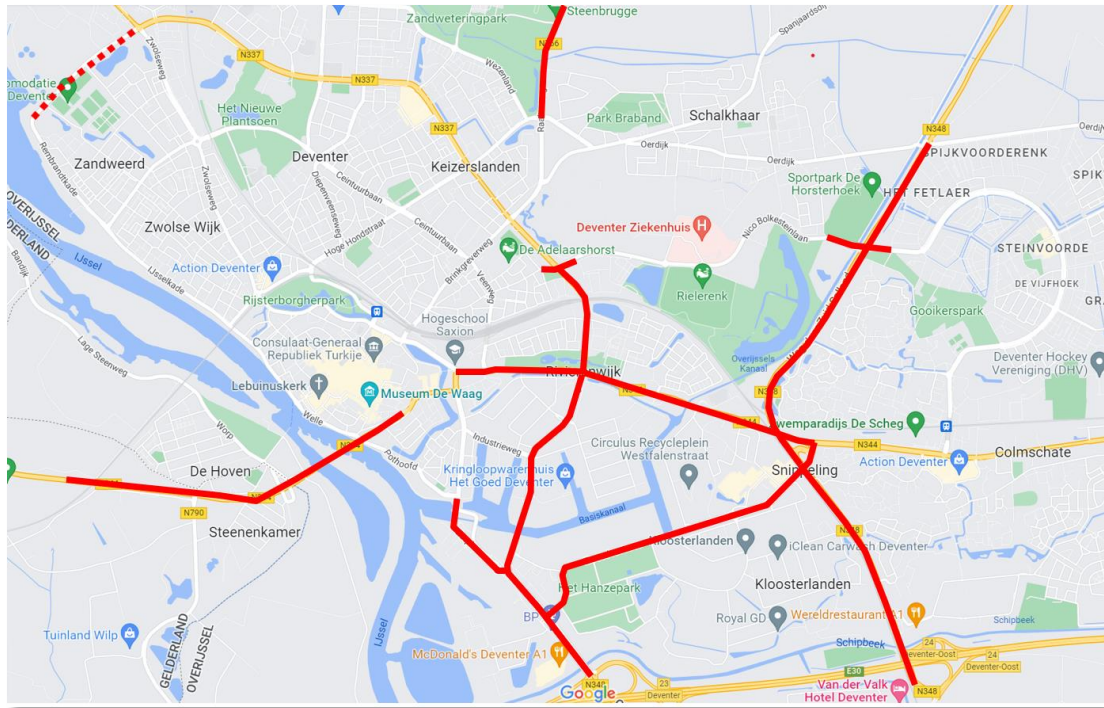
De lokale Deventer stakeholders, Fietzersbond en politie, zien de speed pedelec niet graag op het fietspad rijden, ongeacht de verkeerssituatie. Zij pleiten voor een gelijke behandeling als de huidige bromfietser en scharen zich daarmee achter de landelijke regelgeving. Deze is v.w.b. de speed pedelec dus nog onderwerp van evaluatie en zal waarschijnlijk leiden tot aanpassingen. De inhoud hiervan is nog onzeker.

4.5 ADVIEZEN

Op basis van de afweging in paragraaf 4.4 zijn twee adviezen mogelijk. Advies 1 gaat uit van maatwerk, vooruitlopend op landelijke regelgeving. Deze denkrichting houdt een aantal maatregelen in, die staan beschreven in paragrafen 4.5 en 4.6. Advies 2 volgt de landelijke regelgeving en betekent geen wijzigingen in het huidige beleid van de speed pedelec in Deventer. Hierna volgt een toelichting op advies 1.

4.6 ADVIES 1 | LOCATIE OP DE WEG DEVENTER

Het op korte termijn realiseren van maatwerk beperken we in Deventer tot wegvakken met een V85 die hoger is dan 60 km/uur. Deze wegvakken staan in figuur 10 weergegeven. Hierin staan in rood de wegen, waar de speed pedelec op het fietspad zou mogen. Op de aangegeven fietspaden geldt voor de speed pedelec een maximumsnelheid van 30 km/uur. Specifiek voor de Roland Holstlaan (stippellijn) is te overwegen om de praktijksnelheid van het autoverkeer met enkele snelheidsremmende voorzieningen of anderszins omlaag te brengen, zodat de speed pedelec veilig op de rijbaan kan blijven rijden.



Figuur 10: speed pedelec op fietspad | korte termijn

Binnen de bebouwde kommen van de gemeente Deventer blijft de bromfietser in nagenoeg alle gevallen op de rijbaan. Reden hiervoor is zowel de snelheid als massa/zichtbaarheid van dit voertuig ten opzichte van de auto. Uitzondering vormen de fietspaden langs de Siemelinksweg en N348 binnen de bebouwde kom. Hier is respectievelijk sprake van een toekomstig en bestaand bromfietspad.

4.7 ADVIES 1 | REGELGEVING DEVENTER

In paragraaf 3.4 zijn de twee meest voor de hand liggende varianten in regelgeving voor de speed pedelec toegelicht: een persoonlijke ontheffing en een plaatselijke uitzondering. Er kleven aan beide varianten voor- en nadelen. Het is nog niet bekend hoe en wanneer een landelijke regelgeving het daglicht ziet. Dus de termijn, waarvoor de tijdelijke varianten gelden, is ongewis. Wel is duidelijk dat lokaal geen draagvlak is voor beide varianten bij zowel de handhaver als de belangenorganisatie voor fietsers. Binnen de twee varianten heeft de regionale politie een voorkeur voor een onderbord vanwege de duidelijkheid voor de weggebruiker. Ook is er bij de speed pedelec-berijder zelf en de fietser zonder ondersteuning behoefte aan duidelijkheid en meer veiligheid.


De meeste helderheid voor zowel de speed pedelec-berijder als andere gebruikers van het fietspad ontstaat door middel van een lokale maatregel in de vorm van een onderbord in combinatie met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Hiermee zijn alle speed pedelec-berijders in Deventer geholpen en vallen geen berijders buiten de boot vanwege de onbekendheid over een mogelijke maatregel, zoals een ontheffing. Deze maatregel sluit weliswaar minder goed aan bij potentiële, tijdelijke landelijke regelgeving, maar geeft in vergelijking met een persoonlijke ontheffing wel meer helderheid en daardoor veiligheid.

Het maken van een plaatselijke uitzondering op relevante fietspaden door middel van een onderbord "uitgezonderd speed pedelec" in combinatie met een snelheidsaanduiding vergt een forse investering. Voor de stad Deventer betreft het tussen de 50 en 60 locaties. Per locatie gaat het om een investering van ca. € 500,-. Dit betekent een kostenpost van € 30.000,- - € 40.000,- excl. BTW.

Voor de bromfietser blijft in Deventer de huidige regeling van kracht. Dit houdt in dat binnen de kom deze voertuigen op de rijbaan rijden, met uitzondering van de Siemelinksweg/N348.

Bijlage

Advies politie concept-verkeersbesluit speed pedelec op fietspad, provincie Gelderland | 24 mei 2017

| | | |
|----------------------|--|--|
| Organisatieonderdeel | Oost-Nederland Gelderland-Midden D.R.O.S Team Verkeer |  |
| Behandeld door | C.J. van Triest | |
| Functie | Medewerker Verkeerstechniek | |
| Bezoekadres | Beekstraat 39 6811DW Arnhem | |
| Telefoon | 06-51992309 | |
| E-mail | Cor.van.triest@politie.nl | |
| Ons kenmerk | | Geachte Gedeputeerde Staten |
| Uw kenmerk | | Postbus 9090 |
| Datum | 24-05-2017 | 6800GX Arnhem |
| Bijlage(n) | 0 | |
| Pagina | 1/1 | Tax Martijn van de Lindeloof] |

Onderwerp **Speedpedelec**

Op verzoek van personeel van de provincie Gelderland en Overijssel stuur ik U een advies met betrekking tot de Speedpedelec.

De speedpedelec (SP) is gecategoriseerd als bromfiets. De provincie Gelderland en Overijssel zijn voornemens om deze bromfiets op enkele trajecten, binnen de bebouwde kom gelegen, van de rijbaan naar het fietspad te brengen.

Aan de politie is hierover advies gevraagd.

De reden voor deze voorgenomen maatregel is volgens de provincie gelegen in praktische overwegingen (VRI) en gevaarstelling.

Wij adviseren om de praktische problemen nader te bekijken en daar de oplossingen voor te zoeken. Dit is voor de bromfiets en de motor in het verleden ook gelukt.

Daarnaast zou deze maatregelen een precedent werking kunnen hebben voor toekomstige vervoerswijzen. De ontwikkeling zal doorgaan. De SP is pas het begin.

Over de gevaarstelling is nog niet veel te zeggen. Er is nog weinig ervaring op dit gebied. De hoge(re) snelheid op de fietspaden zal ook gevaar met zich mee brengen. Deze fietspaden zijn niet ingericht als brom/fietspad.

Daarnaast geeft de voorgestelde maatregel de bestuurder van de SP nog steeds de mogelijkheid om op de rijbaan te blijven rijden. Er is geen verplichting om de rijbaan te verlaten.

Dat betekend dan ook dat er voor de politie geen handhavingsverplichting is. Er geen verbod of gebod aanwezig is en dat daardoor afgevraagd kan worden of een verkeersbesluit genomen moet worden.

Vanuit de provincie Overijssel kwam verder de vraag om advies om de SP toe te laten op de snelfietsroutes. Wij adviseren om te zorgen voor een weginrichting, ruim geschikt voor een brom/fietspad op deze wegen. Deze dan ook als zodanig aan te wijzen. Daarmee is het ook voor de SP geregeld.

Ons advies is om niet af te wijken van wetgeving, dan wel regelgeving.]

Met vriendelijke groet,

C.J. van Triest
Verkeersadviseur politie Oost Nederland.]

« waakzaam en dienstbaar »