

# Weren snorfiets met verbrandingsmotor van solitaire fietspaden

Klaas Yde Haarsma  
Erik Regterschot  
Joost Toxopeus

9 april 2021

## Inhoudsopgave

1. Inleiding
2. Beleidsbasis
3. Drie basisvarianten om snorfietsen met verbrandingsmotor van fietspad te weren
4. Voorkeursvariant: G13 – onverplicht fietspad
5. GIS-analyse: welke fietspaden komen in aanmerking voor G13?
6. Impact van de maatregelen; op gebruikers van brom- en snorfietsen
7. Uitvoeringsaspecten
8. Stakeholders: hoe staan zij ‘in de wedstrijd’?
9. Conclusies

### Bijlagen:

- I. Definities
- II. Doorkijk naar andere maatregelen
- III. Voorbeeld casus (brom)fietspad Star Numanstraat
- IV. Motie: ‘het weren van snorfietsen op zoveel mogelijk solitaire fietspaden door het aanwijzen van onverplichte fietspaden’

# 1. Inleiding

## Context

Op 12 februari 2020 heeft de gemeenteraad van Groningen de motie 'Zo snel mogelijk zoveel mogelijk snorfietsen van het fietspad (SNOR)' aangenomen.

Naar aanleiding van deze motie heeft de gemeente Groningen Royal HaskoningDHV gevraagd om **een advies op te stellen om snorfietsen met een in werking zijnde verbrandingsmotor te weren van solitaire fietspaden**. Eerder, eind 2019, heeft Royal HaskoningDHV al een advies opgesteld over het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. De opdracht destijds richtte zich op het verplaatsen van alle snorfietsen van vrijliggende fietspaden naar de rijbaan. Op basis van dat rapport heeft de gemeente de conclusie getrokken dat het niet verstandig is om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, omdat er slecht twee geschikte trajecten overbleven, waarbij zonder veel fysieke ingrepen de snorfiets naar de rijbaan verplaatst kon worden. Daarmee ontstaat er geen consistentie in het netwerk en is naleving lastig.

De opdracht aan Royal HaskoningDHV is nu gericht op het verplaatsen van de snorfiets met in werking zijnde verbrandingsmotor van alleen de solitaire fietspaden. Wij geven in deze rapportage aan waar dit mogelijk is en wat de consequenties daarvan zijn. Omdat in de rapportage diverse termen worden genoemd die soms niet direct voor iedereen duidelijk zijn, lichten wij in bijlage I een aantal definities toe.

## Werkwijze

Het rapport begint met het in beeld brengen van de beleidscontext en –basis, relevant voor de onderbouwing van een eventueel besluit. Daarna gaan we in op de drie mogelijke varianten om de snorfiets met in werking zijnde verbrandingsmotor te weren van het solitaire fietspad. Wij hebben per variant in kaart gebracht wat de voor- en nadelen zijn en welke onderbouwing nodig is. Voor de voorkeursvariant die volgt uit deze analyse, laten wij zien voor welke solitaire fietspaden voldoende onderbouwing gevonden kan worden om de snorfiets met in werking zijnde verbrandingsmotor te weren. De gemeente kan op basis van onze analyse zelf de solitaire fietspaden selecteren op welke zij de snorfietsen met verbrandingsmotor daadwerkelijk gaan weren. In deze rapportage geven ook een doorkijk naar andere maatregelen (bijlage II), zoals het invoeren van een zone in de binnenstad (waarvoor Royal HaskoningDHV separaat een advies heeft opgesteld. De flankerende maatregelen en faciliterend beleid zijn relevant voor de context waarbinnen de maatregel wordt uitgevoerd en kwamen naar voren in de gesprekken die we met stakeholders hebben gevoerd. Tot slot gaan we in op de impact en uitvoeringsaspecten van de mogelijke maatregel.

## 2. Beleidsbasis

Een goede beleidsbasis is relevant voor de juridische haalbaarheid van de maatregel. In Groningen is deze basis voldoende aanwezig in onder andere het gezondheidsbeleid, de omgevingsvisie, de fietsstrategie en het collegeakkoord van de gemeente Groningen. De volgende passages uit deze stukken geven deze basis goed weer.

### **Gezondheidsbeleid Groningen Gezond**

“Hoofdonderdelen zijn het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van verkeerslawaaai. Dat willen we bereiken door het fietsen nog meer te stimuleren, slimme fietsroutes en nieuwe wandelroutes aan te leggen, busroutes te verleggen, het eigen wagenpark van de gemeente te verduurzamen en te vergroenen, schonere bezorgdiensten en pakketbezorging door de inzet van fietskoeriers enzovoort. Dit alles zorgt voor een vermindering van blootstelling aan uitlaatgassen en (verkeers)lawaaai met als resultaat een aangenamer en gezonder woon- en verblijfklimaat in de stad.”

### **De Omgevingsvisie**

“We gaan onze luchtkwaliteit in de toekomst verder verbeteren door nog meer in te zetten op duurzame mobiliteit (o.a. fiets, waterstof), meer groen en een emissieloze binnenstad.”

### **Fietsstrategie Groningen 2015-2025:**

“Om de fiets zoveel mogelijk te faciliteren verbeteren we ons fietsnetwerk, geven we de fiets meer ruimte op verschillende locaties en maken we nieuwe doorfietsroutes.”

### **Collegeakkoord 2018-2022**

“We zetten ons beleid voor een gezondere verstedelijking door. We ambiëren een hogere luchtkwaliteit, onderzoeken hoe een milieuzone daarin zou kunnen passen en we kijken of hogere normen daaraan kunnen bijdragen.”

“We willen minder overlast en schade voor mens en dier door geluid.”

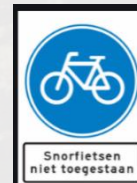
### 3. Drie mogelijke basisvarianten om snorfiets met verbrandingsmotor van fietspad te weren

Er zijn 3 juridische mogelijkheden (verkeersborden) op basis waarvan snorfietsers (met in werking zijnde verbrandingsmotor) van fietspaden geweerd kunnen worden. In deze paragraaf worden achtereenvolgens toegelicht:

- A. G11 (verplicht fietspad) met onderbord
- B. G13 (onverplicht fietspad) evt. met toelichtend onderbord
- C. G07 of G07zb (=zone) Voetgangerszonegebied met onderbord(en)

#### A. G11 (verplicht fietspad) met onderbord

- Idee: Op dit fietspad zijn in principe ook alle snorfietsen toegestaan. Met onderbord kun je aangeven dat snorfietsen niet zijn toegestaan. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen snorfietsen met en zonder in werking zijnde verbrandingsmotor. Dit onderscheid zou theoretisch gemaakt kunnen worden door een 2<sup>e</sup> onderbord te plaatsen, bijv. 'm.u.v. snorfietsen zonder in werking zijnde brandstofmotor'. Alternatief is 1 onderbord met de tekst "brandstof aangedreven snorfietsen niet toegestaan"
- Voorbeelden: G11 met onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' wordt in Amsterdam gebruikt. Daar worden dan dus alle snorfietsen van het fietspad geweerd. Voorbeelden van gebruik van G11 waarbij met 2 onderborden onderscheid wordt gemaakt tussen snorfietsen met en zonder verbrandingsmotor zijn niet bekend.
- Onderbouwing: In Amsterdam (enige casus) is de juridische onderbouwing "verkeersveiligheid" geweest (en dus geen milieukwaliteit). De rechter heeft de onderbouwing in Amsterdam getoetst en rechtmatig bevonden. Verkeersveiligheid kan geen juridische grond zijn voor onderscheid tussen snorfietsen met en zonder verbrandingsmotor.



#### B. G13 (onverplicht fietspad) evt. met toelichtend onderbord

- Idee: Op onverplichte fietspaden zijn snorfietsen met in werking zijnde verbrandingsmotor niet toegestaan, overige snorfietsen zijn wel toegestaan.
- Voorbeelden: In het land zijn honderden voorbeelden van dergelijke paden. Hoofdzakelijk betreft het dan fietspaden buiten de bebouwde kom, met name in natuurgebieden en op recreatieve fietspaden. Ook binnen de bebouwde kom zijn tientallen voorbeelden gevonden; het betreft dan veelal parken en recreatieplekken. In de stad Groningen wordt dit bord onder andere gebruikt op een handvol fietspaden, waaronder een deel van het fietspad langs het Hoornsediëp en het fietspad Esserhaag.
- Onderbouwing: Geluid en overlast, vaak in relatie tot het karakter (recreatie, natuur) van het gebied.



### 3. Drie mogelijke basisvarianten om snorfiets met verbrandingsmotor van fietspad te weren

#### C. G07 of G07zb (=zone) Voetgangerszonegebied met onderbord(en)

- Idee: Gebied wordt ingericht als voetgangersgebied. Met onderbord kunnen fietsen worden toegestaan. Met extra onderbord kunnen snorfietsen daarop worden uitgezonderd. In theorie kunnen elektrische snorfietsen daar weer op worden uitgezonderd met onderbord. Dat doet echter mogelijk afbreuk aan het uitgangspunt van een voetgangersgebied. Alternatief voor 1 onderbord is onderbord met de tekst “fietsen en elektrisch aangedreven snorfietsen toegestaan”.
- Voorbeelden: Diverse voorbeelden in het land; in binnensteden (bv. Zwanestraat Groningen) maar ook in parken (bv. Westerpark, Sloterpark, Vondelpark in Amsterdam). Er zijn geen voorbeelden bekend van een onderbord waarop snorfietsen worden verboden én elektrische snorfietsen worden toegestaan.
- Onderbouwing: de onderbouwing ligt vaak in het verblijfskarakter van het gebied, en vaak worden snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers (voetgangers – snorfietsen) geminimaliseerd.



## 4. Voorkeursvariant: gebruik bord G13

**De voorkeursvariant voor het weren van snorfietzen met in werking zijnde verbrandingsmotor van solitaire fietspaden is het gebruik van bord G13 (onverplicht fietspad)**

- Gebruik van het verkeersbord G13 heeft tot gevolg dat snorfietzen met elektromotor of uitgeschakelde verbrandingsmotor op het fietspad zijn toegestaan. Het resultaat dat Groningen wil, namelijk weren snorfietzen met in werking zijnde verbrandingsmotor, is hiermee dus te bereiken.
- Voordeel t.o.v. het invoeren van een voetgangersgebied is dat er niet met onderborden hoeft te worden gewerkt en dat het deel snorfietzen zonder verbrandingsmotor toegang tot het fietspad blijft houden. Daarnaast blijft het karakter van de weg als fietspad behouden. Een ander voordeel is dat met deze optie minder (onder)borden nodig zijn. Dit is in lijn met de doelstelling van de gemeente.
- Nadeel is (of zou kunnen zijn) dat niet alle snorfietzen kunnen worden geweerd. Grond voor bord G11 (met onderbord) is verkeersveiligheid. Het ligt met het oog op die grond niet voor de hand om dit bord met 2 onderborden te gebruiken om alleen snorfietzen met verbrandingsmotor te weren. Dit komt door het uitsluiten van de elektrische snorfiet in deze motie.
- Het bord G13 wordt met name buiten de bebouwde kom gebruikt, maar is ook binnen de bebouwde kom mogelijk, bijvoorbeeld in **parken of gebieden en fietspaden met een recreatief karakter**. Hier is het wenselijk dat geluidsoverlast beperkt wordt en zijn daarom snorfietzers hier (met draaiende brandstofmotor) niet toegestaan. Reductie van geluidsoverlast is dan ook het primaire motief. Op overige solitaire fietspaden is onderbouwing voor bord G13 lastiger.
- Aandachtspunt is goede informatie. De kans is groot dat veel verkeersdeelnemers onvoldoende op de hoogte zijn van de precieze betekenis van het bord G13. Het plaatsen van toelichtende onderborden (bv: “verboden voor niet-elektrische snorfietzen”) en een goede communicatiecampagne is wenselijk.

## 5. GIS-analyse: welke solitaire fietspaden komen in aanmerking voor bord G13?

### Toelichting op gevolgde aanpak

Op basis van de mogelijke juridische onderbouwing hebben wij in kaart gebracht welke solitaire fietspaden in aanmerking komen om aangewezen te worden als onverplicht fietspad.

Om te beginnen hebben wij alle solitaire fietspaden (bebording G11 = verplicht fietspad) binnen bebouwde kom geselecteerd. Na deze selectie hebben wij de volgende fietspaden uitgesloten:

- Onverplichte fietspaden (bestaande G13)
- Bromfietspaden (G12a)
- Fietsstroken, nagenoeg gelijk aan (snor)fietsers op de rijbaan
- Lengte korter dan 50m

Na de uitsluitingen hebben we gekeken voor welke fietspaden voldoende juridische grond lijkt te zijn. Deze fietspaden hebben we onderverdeeld in drie categorieën:

- Park: Park/plantsoen, zogenoemd conform kaarten en Google Maps in de gemeente Groningen;
- Groenstructuur: Solitaire fietspaden die liggen in duidelijke groenstructuren bijv. weilanden tussen wijken, groene verbindingen in wijken. Hierin kan wel discussie ontstaan wat wel en niet een groenstructuur betreft aangezien veel solitaire fietspaden omringd zijn met groen;
- Recreatie: Fietspaden die onderdeel zijn van recreatieve verbindingen zoals; Pieterpad, knooppuntenroute ANWB, de 4mijl oefenrondjes en drukke wandelpassages.

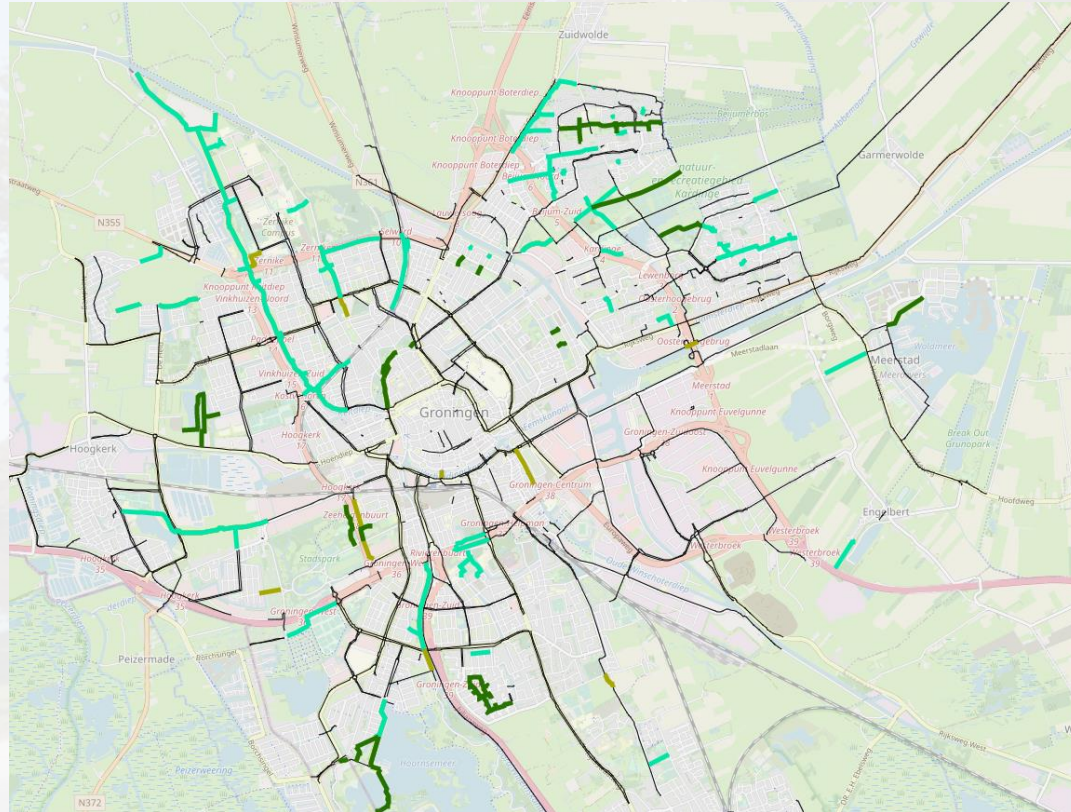
Middels volgende link is de interactieve kaart bereikbaar waar de verschillende selecties kunnen worden gemaakt:

<https://rhk.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=6ca15e8a818d455881325c267ebeac4b>

De kaart is op de volgende slide weergegeven als afbeelding.



## 5. GIS-analyse: welke solitaire fietspaden komen in aanmerking voor bord G13?



- ☐ JURIDISCHE GROND - Park
- ☐ JURIDISCHE GROND - Groenstrook
- ☐ JURIDISCHE GROND - Recreatie

Afbeelding: Solitaire fietspaden in parken, groenstroken en voor recreatieve doeleinden

## 5. GIS-analyse: welke solitaire fietspaden komen in aanmerking voor bord G13?

### Uitkomsten GIS-analyse: op 43km van de 53km solitair fietspad lijkt verbod van snorfiets met verbrandingsmotor een optie

Op basis van de analyse lijkt 43km van de 53km solitair fietspad voldoende juridische grond te hebben om aan te wijzen als onverplicht fietspad. Dit is ruim driekwart van de geselecteerde solitaire fietspaden. Aandachtspunten zijn:

- **De omrijdfactor is van belang, maar blijkt in het algemeen - zeker binnen de bebouwde kom - geen grote rol te spelen.** Als gevolg van het verbod zou een snorfiets met in werking zijnde verbrandingsmotor niet te ver moeten omrijden. Dat kan een verbod op een bepaalde route buitenproportioneel maken. In de praktijk blijkt dit echter mee te vallen: zeker binnen de bebouwde kom liggen veel alternatieve routes. Buiten de bebouwde kom zijn routes langer, en daarmee zijn alternatieve omrijdroutes ook snel forser.
- **Verkeersveiligheid (snelheid) is voor de onderbouwing niet relevant;** het onderscheid elektrisch/verbrandingsmotor is daarvoor niet relevant. Verschil in verkeersveiligheid tussen snorfietsen met en zonder verbrandingsmotor is daarvoor onvoldoende aangetoond.
- **De onderbouwing dient per locatie of gebied/ park te worden opgesteld.** Een algemene onderbouwing voor de gehele bebouwde kom is niet voldoende. Er kan een algemeen uitgangspunt op bijvoorbeeld gezondheidsaspecten en impact op de parken en groenstroken worden geformuleerd. Vervolgens dient per verkeersbesluit, en dus per locatie waarvoor een verkeersbesluit wordt genomen, te worden gemotiveerd welke belangen aan het besluit ten grondslag liggen en hoe de belangenafweging uitpakt.
- **Ter overweging: kies voor die solitaire fietspaden met meeste impact en lengte hebben en waar kans op naleving hoogst is.** Het ligt voor de hand om (eventueel als eerste stap) te focussen op de langere fietspaden (bijv. >100meter of >200 meter) en/ of intensief gebruikte paden. Hier zijn verschillende argumenten voor:
  - Gezien de werklast (onderbouwing / verkeersbesluit per fietspad) is het pragmatischer en efficiënter; veel resultaat voor een beperkte inspanning.
  - Daarmee zijn ook de kosten lager (minder aanpassing bebording, minder verkeersbesluiten schrijven, etc..).
  - De (subjectieve) pakkans is groter op een lang stuk dan op een klein doorsteekje.
  - Ter info: Verhouding lengtes <100meter en <200meter:
    - De 43km (100% lengte) bestaat uit 175 fietspaden (gesegmenteerd netwerk, bv Jaagpad bestaat uit 9 segmenten tussen Prinsesseweg en Van Starckenborghkanaal)
    - Segmenten < 100m betreft 0,9km (2% totaal lengte) en 14 fietspaden (8% totaal aantal fietspaden)
    - Segmenten < 200m betreft 2,4km (5% totaal lengte) en 25 fietspaden (14% totaal aantal fietspaden)
  - Nadeel van het selecteren van slechts een deel van de fietspaden is de mogelijke verwarring die dit voor de gebruiker veroorzaakt.

## 6. Impact van de maatregelen; op gebruikers van brom- en snorfietsen

### Impact op gebruikers van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor: binnen bebouwde kom beperkt én tijdelijk

- De maatregel heeft met name impact op de omrijdfactor.
- Wat verder meespeelt is dat de impact per definitie tijdelijk is aangezien op termijn de snorfietsen met verbrandingsmotor verdwijnen (zie bericht BOVAG). In het Klimaatakkoord is afgesproken dat nieuw snorfietsen vanaf 2025 alleen nog maar elektrisch mogen zijn.
- Omrijden kan ook gevolgen hebben voor andere routes en mogelijk de omgeving. De alternatieve routes zijn lastig te bepalen. Voor een aantal specifieke situaties hebben we dit zo goed als mogelijk in kaart gebracht (zie volgende slides). Gezien de diverse alternatieve routes is de impact in de stad over het algemeen beperkt; er blijven voldoende reële alternatieve routes denkbaar. Op de volgende slides zijn ter illustratie 3 situaties – Jaagpad, Söllepad en Kerkpad – weergegeven en nader geanalyseerd.

### 1 op de 5 nieuwe scooters is elektrisch

De afzet van nieuwe snor- en bromfietsen (oftewel scooters) was in 2020 op het hoogste niveau sinds 2010. In totaal werden er 84.711 exemplaren geregistreerd en dat betekende een stijging van 45 procent ten opzichte van een jaar eerder. Een vijfde daarvan was elektrisch aangedreven, zo blijkt uit cijfers van RAI Vereniging, BOVAG en RDC.

De behoefte aan individuele vormen van vervoer is in 2020 door de coronacrisis flink gegroeid. Mede door de beperkingen in het OV werd vaker gekozen voor de fiets, motor en scooter als alternatief. Van alle nieuwe scooters afgelopen jaar betrof bijna driekwart een snorfietsvariant met een maximumsnelheid van 25 km/u, terwijl dat in 2019 nog geen twee derde was. In totaal werden 62.348 nieuwe snorfietsen afgeleverd, waarvan bijna 22 procent elektrisch aangedreven was. Een jaar eerder bedroeg het aandeel van elektrische varianten in de snorfietsverkoop nog 15 procent. Zodoende ligt de scooterbranche goed op koers om invulling te geven aan het Klimaatakkoord, waarin is afgesproken dat vanaf 2025 nieuwe snorfietsen alleen nog maar elektrisch zijn. De hoge mate van elektrificatie valt deels toe te schrijven aan de toenemende populariteit van deeldiensten die vrijwel alleen elektrische snorfietsen inzetten.

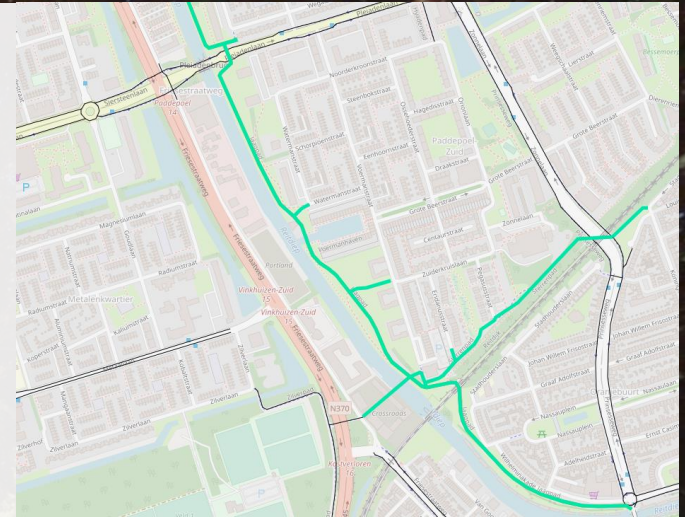
Bron: BOVAG.nl, 14 januari 2021

### Jaagpad (Pleidenlaan – Prinsesseweg):

Dit traject ligt in een groenstrook en valt tevens in de categorie recreatie. Snorfietzen kunnen hier omgeleid worden op basis van deze aspecten.

De impact voor de snorfietser is dat er omgereden dient te worden. Als traject is gekeken van Pleidenlaan tot aan de fietsrotonde bij de Prinsesseweg aangezien dit een logisch traject is dat wordt afgelegd binnen de waarschijnlijk grotere afstand die wordt afgelegd. De snorfietzers kan omrijden via de Friesestraatweg, de omrijdfactor betreft dan 1,2 (van 1500meter naar 1800meter).

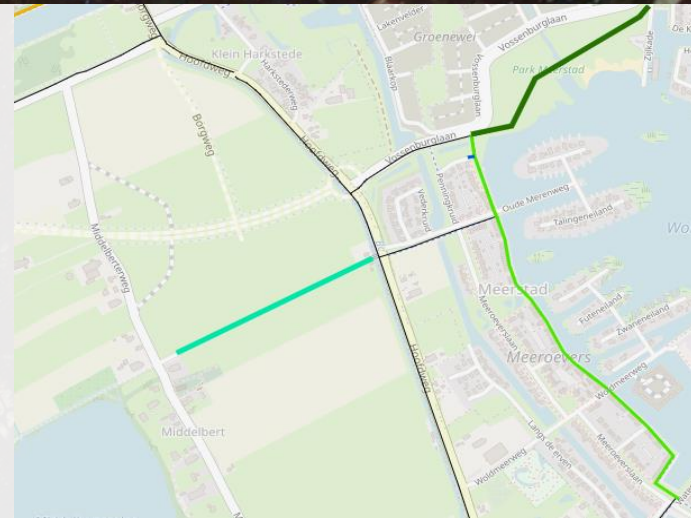
Snorfietzen hoeven niet ver om te rijden om bestemmingen te bereiken, het fietspad kan dus onverplicht fietspad (G13) worden.



### **Kerkpad (Middelbert – Meerstad):**

Dit traject ligt in een groenstrook. Daarmee lijkt er voldoende juridische grond voor bord G13 te zijn en kunnen snorfietzen met in werking zijnde verbrandingsmotor dus geweerd worden.

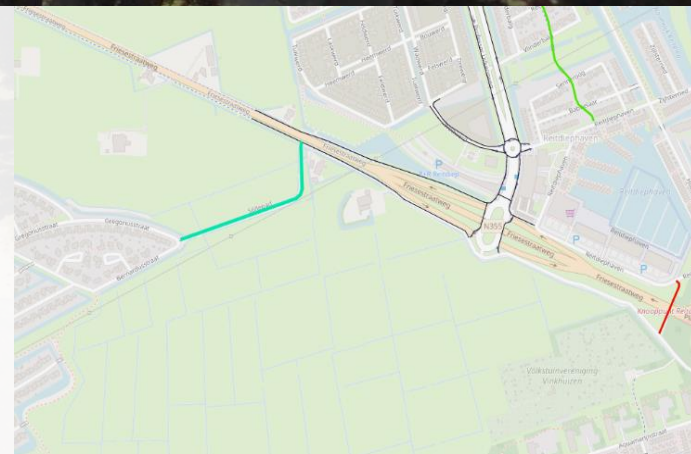
De impact voor de snorfietser is dat er omgereden dient te worden. Als traject is gekeken van Middelberterweg naar Meeroeverslaan aangezien dit een logisch traject is dat wordt afgelegd wanneer snorfietzen gebruik maken van dit fietspad. De snorfietser kan omrijden via de Driebondsweg/Borgweg (via noorden), de omrijdfactor betreft dan 2,5 (van 850meter naar 2100meter). De omrijdfactor is daarmee dermate groot (in eerder onderzoek 'snorfiets naar de rijbaan' gebruikten wij 1,4 als kritische factor) en het ligt daarmee niet voor de hand dit fietspad aan te wijzen als onverplicht fietspad (G13).



### **Söllepad:**

Dit traject ligt in een groenstrook, waarmee er voldoende juridische basis voor bord G13 lijkt te zijn.

De impact voor de snorfietzers is ook hier dus dat er omgereden dient te worden. Aangezien dit traject een belangrijke schakel is tussen de wijken Gravenburg en Reitdiep (als ook Zernike campus) wordt er veel gebruik gemaakt van deze verbinding. De snorfietser kan omrijden via de Leegeweg, de omrijdfactor betreft dan 1,7 (van 2800meter naar 4000meter). Daarmee lijkt ook dit fietspad niet geschikt om aan te wijzen als onverplicht fietspad (G13) kan worden. Het Söllepad is daarvoor een te belangrijke schakel en de omrijdfactor is te groot.



## 7. Uitvoeringsaspecten: kosten en aandachtspunten

### **Maatregel is relatief eenvoudig binnen een jaar te implementeren**

Voordat de maatregel wordt uitgevoerd, zullen een aantal werkzaamheden uitgevoerd dienen te worden. Veel is afhankelijk van de interne doorlooptijden. Zeker omdat het mogelijk om een fors aantal solitaire fietspaden gaat, waarbij voor ieder fietspad een specifieke argumentatie voor in het verkeersbesluit nodig is. Dit kan niet generiek. De anticipatietijd en tijd die nodig is voor het tijdig communiceren zal beduidend minder zijn dan bij bijvoorbeeld de invoering van een zone in de binnenstad. Wij verwachten dat het haalbaar is deze maatregel binnen een jaar uit te voeren.

### **De belangrijkste werkzaamheden ter voorbereiding zijn opstellen van verkeersbesluiten, communicatie en bebording**

De werkzaamheden die moeten worden opgepakt zijn de volgende:

- Uitwerken en selecteren van de trajecten waar verbod gaat gelden
- Het opstellen van verkeersbesluiten per traject en fietspad
- Publiceren verkeersbesluit en afwachten bezwaren/reacties e.d. + eventuele aanvullende informatie verschaffen
- Uitvoering aanpassing; met name bebording
- Communicatie
- Handhaving

### **Kosten: overzicht belangrijkste posten en raming op hoofdlijnen**

Belangrijkste kosten liggen in:

- De ambtelijke voorbereiding van de verkeersbesluiten; de precieze hoogte van de investering in uren is afhankelijk van het aantal te selecteren fietspaden.
- Bebording; kosten per segment beperkt (standaard borden), totaalkosten afhankelijk van te selecteren fietspaden.
- Communicatie: te denken valt aan stadsbrede campagne (zie volgende slide).
- Handhaving: zie volgende slide.

## 7. Uitvoeringsaspecten: kosten en aandachtspunten

### **Handhaving: handhaving met boa's ligt voor de hand, maar waar mogelijk in combinatie met politie**

- Er zijn in algemene zin twee reële mogelijkheden om te handhaven op de maatregel: door politie of door BOA's (buitengewoon opsporingsambtenaren). De politie heeft kenbaar gemaakt dat handhaven voor hen geen prioriteit heeft. Bovendien is het visueel lastig te controleren, zo laten zij weten.
- Handhaven met BOA's is een goed alternatief. Boa's uit het zogenaamde "domein I" zijn bevoegd tot het handhaven op rijdend verkeer; ook op brom- en snorfietsen die zich met in werking zijnde motor op het G13 fietspad bevinden.
- Een samenwerking met boa's en politie zou meest wenselijk zijn; de politie heeft ruimere bevoegdheden. Het is dan denkbaar dat er via gerichte acties op meerdere feiten gecontroleerd wordt door de politie (zoals opvoeren, ID-controle).

### **Let wel: handhaving is geen doel op zich, naleving is dat wel.**

- Handhaving is een sluitstuk om het juiste gedrag te bewerkstelligen. De volgorde der dingen is dan: informeren, waarschuwen, sanctioneren.
- Wat betreft informeren: Een goede gedrags- en communicatiecampagne is van groot belang. Hierbij valt te denken aan inzet van communicatiemiddelen via on-street (borden, posters inabri's) en social media, maar ook op straat via stewards; zowel voorafgaand aan de maatregel als tijdens de waarschuwingsperiode.
- Er bestaan geen soortgelijke ervaringen elders in het land.
  - Er zijn geen andere grote gemeenten die op grote schaal alle snorfietsen met verbrandingsmotor uit parken en groenstroken hebben geweerd; dit is tot nu toe fragmentarisch (op afzonderlijke fietspaden) gebeurd.
  - De situatie in Amsterdam – verplaatsing snorfiets naar de rijbaan - lijkt gerelateerd, maar is van andere aard en orde. Het betrof hier een stadsbrede aanpak (bijna alle fietspaden binnen de ring A10) waarbij de snorfietsers naar de rijbaan zijn verplaatst. Ervaring daar is wel dat communicatie van wezenlijk belang is om tot goeie naleving te komen.

## 7. Uitvoeringsaspecten: kosten en aandachtspunten

### Handhavingstrategie is zeer relevant

- In overleg met Stadstoezicht en politie moet een handhavingstrategie worden opgezet. Gezien de druk op de beschikbare capaciteit speelt efficiency daarin een centrale rol.
- Om de (subjectieve) pakkans zo hoog mogelijk te laten zijn is een goede handhavingstrategie noodzakelijk. Aspecten die hierin een rol spelen zijn bijvoorbeeld: op welke momenten is het druk? Op welke locaties is handhaven het meest effectief (lange trajecten i.p.v. korte trajecten)? Op welke locaties is overlast het grootst? Waar / op welke momenten kan worden samengewerkt met de politie? Zijn met enige regelmaat op drukke locaties acties denkbaar met een grotere groep handhavers?
- Met een goede strategie kunnen de feitelijke handhavingskosten (inzet van een boa-koppel; stel: €200/uur) beperkt worden.

### Ter overweging: ANPR handhaving is denkbaar

- Ter overweging: ook handhaving met ANPR (automatic number plate recognition) is denkbaar. Hiervoor dient wel akkoord van het Openbaar Ministerie (OM) te worden verkregen. Belangrijk daarbij is dat de handhaving niet buitenproportioneel is; hierin speelt het aantal overtredingen i.r.t. de ervaren overlast een rol.
- Er kan ook gewerkt worden met verplaatsbare camera's die regelmatig verplaatst worden (omdat bekend wordt waar ze staan). In Amsterdam wordt op deze wijze de zone gehandhaafd (met goede nalevingscijfers).
- Inzet van ANPR is – mede in het licht van toestemming van het OM - vooral interessant op druk bereden trajecten. Aandachtspunt hierbij is wel dat ANPR de rij snelheid dient te kunnen registreren (om een inwerking zijnde motor te kunnen identificeren; dit wordt in Amsterdam ook toegepast via snelheidsregistratie).



## 8. Stakeholders: hoe staan zij 'in de wedstrijd' wat betreft deze maatregel?

Met de meest voor de hand liggende representatieve partijen zijn gesprekken gevoerd om te peilen hoe men aankijkt tegen snorfietsverbod en zonerings. Deze partijen zijn overigens ook in andere steden de primaire gesprekspartners.

- **RAI Vereniging sectie Scooters:** Begrijpt de wens van het verminderen van drukte op fietspaden. Het aandeel snorfietsen hierbij is echter maar beperkt, zo meent de RAI. RAI vraagt zich dan ook af of deze maatregel proportioneel is en verzoekt te kijken naar het gehele plaatje van huidige en toekomstige weggebruikers, auto's, maar ook bakfietsen, pedelecs, elektrische fietsen en vrachtfietsen. Dat vraagt om een bredere blik dan alleen op snorfietsen. RAI Vereniging is blij dat Groningen niet kiest voor spoor Amsterdam en mogelijk Utrecht waar alle snorfietsen naar de rijbaan gaan. RAI spreekt haar zorgen uit over het feit dat in Utrecht en Amsterdam de effecten van de maatregelen op de verkeersveiligheidseffecten nog onvoldoende zijn aangetoond en onderzocht in de feitelijke situatie. RAI maakt zich zorgen over differentiatie van beleid op lokaal niveau. Een consument die in Den Haag woont, en Groningen bezoekt, wordt geconfronteerd met verschillende verkeersregels (op de rijbaan of niet, wel of geen helmplicht). RAI kan zich vinden in een maatregel om snorfietsen met verbrandingsmotor te weren uit parken.
- **Fietsersbond:** ziet liever bredere, integrale aanpak met een 'wenkend perspectief'. In die aanpak zou gekeken moeten worden naar alle fietspaden (zoals Amsterdam en Utrecht), niet alleen naar de solitaire fietspaden. En niet alleen naar de snorfietsen met verbrandingsmotor, maar ook naar het weren van elektrische snorfietsen op fietspaden. De Fietsersbond ziet daarvoor onder andere mogelijkheden op toekomstige 30km-wegen (bijv. Korreweg).
- **Politie:** zal zelf niet handhaven op onderscheid tussen schoon en vervuilend. Het heeft geen prioriteit en visueel is het volgens de politie moeilijk te controleren.\*
- **BOVAG:** kan zich vinden in voorstel om snorfietsen met in werking zijnde verbrandingsmotor te weren uit parken/ fietspaden met recreatieve doeleinden. Communicatie is belangrijk, zodat gebruikers goed geïnformeerd kunnen worden vanuit dealers.
- **GCC:** vindt eventuele zone in binnenstad voor hun een relevanter thema dan het weren van snorfietsen met verbrandingsmotor van solitaire fietspaden

\*Handhaving hoeft niet door de politie uitgevoerd te worden. Boa's zijn hiertoe ook bevoegd.

## 9. Samenvattende conclusies

Opricht: advies over de mogelijkheden om snorfietsen met in werking zijnde verbrandingsmotor van solitaire fietspaden te weren.

Beleidscontext: Het beleid biedt voldoende basis voor het aanwijzen van solitaire fietspaden als onverplicht fietspad.

Op hoofdlijnen zijn in theorie 3 mogelijke basisvarianten denkbaar om de snorfiets met in werking zijnde verbrandingsmotor te weren van het solitaire fietspad:

- A. Bord G11 (verplicht fietspad met onderbord)
- B. Bord G13 (onverplicht fietspad)
- C. Bord G07 (voetgangerszone met onderbord)

Bord G13 (onverplichte fietspaden) ligt het meest voor de hand. Op deze fietspaden is de snorfiets met in werking zijnde verbrandingsmotor niet toegestaan. De juridische grond voor bord G13 is met name gestoeld op (geluids)overlast en hinder in specifieke gebieden, waaronder bijvoorbeeld parken, groenstroken of fietspaden die een recreatieve functie hebben.

Uit de analyse blijkt dat ca. 80% van de kilometers aan solitaire fietspaden (G11) in de stad Groningen geschikt is om omgevormd te worden naar onverplicht fietspad (G13). Dit betreft ca. 43km van de totale 53km aan solitaire fietspaden binnen de bebouwde kom.

De impact op gebruikers van brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor van deze mogelijk maatregel is binnen bebouwde kom beperkt. Er zijn voldoende alternatieve opties. De impact is bovendien tijdelijk van aard. In de komende jaren zal het aandeel snorfietsen met verbrandingsmotor namelijk significant afnemen.

De maatregel is relatief eenvoudig binnen een jaar te implementeren. Qua uitvoeringsaspecten zijn met name handhaving en communicatie essentieel.

## Bijlage I: Definities

Omdat in de rapportage een aantal termen genoemd worden die soms niet direct voor iedereen duidelijk zijn lichten wij de definities toe, zoals wij die gebruiken in onze rapportage:

- BSF = brom- en snorfiets
- Bromfiets: geel kenteken, helmplicht, max 30km/u binnen beb.com op bromfietspad en 45km/u op rijbaan.
- Snorfiets: blauw kenteken, geen helmplicht, max 25km/u, (deel)scooters vallen ook onder de definitie snorfiets
- Onderscheid brom- en snorfiets in relatie tot bebording (zie rechts)
  - G13: onverplicht fietspad
  - G11: verplicht fietspad
  - G12a: brom-/snorfietspad
- Solitaire fietspad: fietspad dat een eigen tracé volgt, zonder rijbaan ernaast
- Vrijliggend fietspad: fietspad dat naast de rijbaan ligt, maar gescheiden door een tussenberm. In tegenstelling tot fietsstroken maken vrijliggende fietspaden geen onderdeel uit van de rijbaan

**VRAAGHETDEPOLITIE.NL** **OP WELK FIETSPAD MAG JE RIJDEN?**  
**VOOR JOUW VEILIGHEID**

Fiets: ook fiets met elektrische trap-ondersteuning.  
 Snorfiets: geen helmplicht, max. 25 km/u.  
 Bromfiets: helmplicht, op het bromfietspad, max. 30 (binnen kom) of 40 (buiten kom) km/u, op de weg (bi+bu kom) 45 km/u.

	G13	G11	G12a
 	 niet verplicht	verplicht	verplicht
 	verboden	verplicht	verplicht
 	verboden	verboden	verplicht

## Bijlage II: Doorkijk naar andere maatregelen

### Doorkijk naar andere maatregelen (buiten scope huidige opdracht):

In de gesprekken met stakeholders is door een aantal partijen aangegeven dat men ook graag een breder perspectief ziet. Dat is nu niet aan de orde (en buiten scope opdracht); er zijn wel denkrichtingen aan te geven:

- **Bredere aanpak dan enkel solitaire fietspaden kan eventueel stapsgewijs, waarbij gekeken kan worden naar:**
  - Routes waar een deel van de route niet-solitair is
  - Verplicht fiets-/bromfietspad (12a): Het brom-fietspad aan de Star Numanstraat is hiervan een voorbeeld (zie volgende sheet). Dit brom-/fietspad lijkt met dezelfde argumentatie als eerder gebruikt voor de G11-fietspaden geschikt om aan te wijzen als onverplicht fietspad. Wel dienen de verwachtingen geschetst te worden voor wat betreft de nieuwe route die brom- en snorfietsers gaan nemen. Weren op het ene brom-/fietspad kan enige overlast (juist door ook verplaatsen bromfietsen) op andere routes veroorzaken
  - Fietspaden naast toekomstige 30km-wegen (bijv. Korreweg)
  - Invoeren gezondheidszone in binnenstad
- **Animo en draagvlak voor brede verplaatsing van snorfiets naar rijbaan ontstaat op termijn na ervaringen elders in het land**
  - Amsterdam: evaluatie “snorfiets naar de rijbaan” zal vooral op verkeersveiligheidseffecten gaan focussen
  - Utrecht: is voornemens snorfiets naar rijbaan te verplaatsen – afwachten wat er daar gebeurt
  - Andere gemeenten (o.a. Nijmegen, Eindhoven) zijn ook voornemens de snorfiets (op termijn) van de fietspaden te halen.

### Bijlage III: Voorbeeldcasus (brom)fietspad Star Numanstraat:

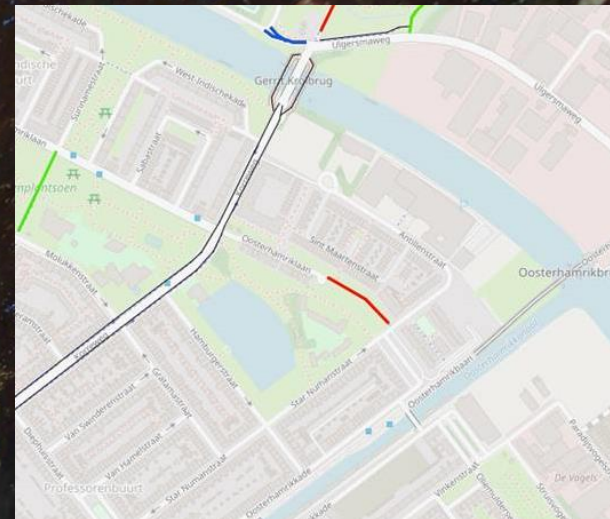
Naast de solitaire fietspaden zijn er ook solitaire bromfietspaden (G12a). Deze fietspaden liggen buiten de scope van de huidige opdracht, maar om een beeld te geven van mogelijke toekomstige maatregelen, hebben we één bromfietspad, Star Numanstraat, als voorbeeldcasus verder uitgewerkt.

Dezelfde exercitie die we voor de snorfiets hebben uitgevoerd kan ook voor de bromfiets worden gedaan. Solitaire bromfietspaden liggen ook net zoals de solitaire fietspaden geregeld in parken/groenstroken/vallen samen met recreatie.

Voorbeeld is het solitaire bromfietspad tussen de Oosterhamriklaan en de Star Numanstraat. Deze ligt in het Hamburgerplantsoen en zou gebruik kunnen maken van dezelfde juridische grond. Het fietspad zou een onverplicht fietspad (G13) kunnen worden.

De omrijfactor voor de brom- en snorfietsen is vanaf de kruising Korreweg-Oosterhamriklaan tot aan de Oliemuldersbrug (wat een logische doorgaande verbinding is voor gebruikers van het bestaande bromfietspad) factor 1,44 via de Hamburgerstraat en Oosterhamrikkade. Dit betreft over korte afstand de omrijfactor. Over een grotere afstand ligt een omrijfactor onder de 1,4 (al bij 200m extra lengte in de Oosterhamriklaan richting het westen).

Het bromfietspad zou gezien de juridische grond kunnen worden geweerd waarbij de omrijfactor niet direct belemmerend is. Wel moet rekening gehouden worden met mogelijke verplaatsing van overlast als bromfietsers een andere route nemen.



## Bijlage IV: Motie

### **Motie: het weren van snorfietsen op zoveel mogelijk solitaire fietspaden door het aanwijzen van onverplichte fietspaden**

Deze motie richt zich op het weren van snorfietsen op zoveel mogelijk solitaire fietspaden door het aanwijzen van onverplichte fietspaden. De raad heeft uitgesproken dat het wenselijk is om snorfietsen vanwege hun snelheid, hoge uitstoot, relatief hoge lawaaiproductie, relatief grote massa en breedte zo snel mogelijk en op zoveel mogelijk plekken van het fietspad te weren. De raad heeft het college verzocht om:

- Een begin te maken met de aanpak waarmee snorfietsen van het fietspad af gaan door daar waar het mogelijk is bestaande solitaire fietspaden om te vormen tot onverplichte fietspaden, met inachtneming van de in de motie genoemde constatering en overwegingen;
- Daarbij indien technisch en financieel mogelijk voorrang te geven aan die plekken en fietspaden waar nu de meeste ongelukken gebeuren tussen fiets en snorfiets.

De motie vraagt om voorrang te geven aan de solitaire fietspaden waar de meeste ongelukken gebeuren. Verkeersveiligheid is echter geen grond om solitaire fietspaden aan te wijzen als onverplichte fietspaden waar wel elektrische snorfietsen mogen rijden. Bovendien is er onvoldoende (geschikte) data over verkeersveiligheid om de op basis hiervan een prioritering te maken.