

RAPPORT

Snorfietsen zoveel mogelijk weren van het fietspad

Verkenning

Klant: Gemeente Groningen

Referentie: BG9349TPRP1912181110

Status: S0/P01.01

Datum: 18 december 2019



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Chopinlaan 12
9722 KE GRONINGEN
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Snorfietsen zoveel mogelijk weren van het fietspad

Ondertitel: Verkenning SOR
Referentie: BG9349TPRP1912181110
Status: P01.01/S0
Datum: 18 december 2019
Projectnaam: Verkenning S(norfiets) O(p) de R(ijbaan) Groningen
Projectnummer: BG9349
Auteur(s): Dirk de Baan, Joost Toxopeus en Andries van der Veen

Gecontroleerd door: Peter Traas

Datum/paraaf:  18-12-2019

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
2	Werkwijze	2
2.1	Wettelijke basis	2
2.2	Criteria	2
2.2.1	Grote drukte op het fietspad	2
2.2.2	Veiligheid op de weg	5
2.2.3	Bruikbaarheid van de weg	6
2.3	Afweegschema	6
2.4	Dataverzameling	8
2.4.1	GIS-kaart	8
2.4.2	Fietspaden per type	8
2.4.3	Breedtes fietspaden	8
2.5	Verkeersongevallen	8
3	Resultaat analyse	11
3.1	Basisnetwerk fietspaden voor verkenning	11
3.2	Selectie fietspaden buiten scope afweging	11
3.3	Waar kan de snorfiets naar de rijbaan of moet worden omgeleid?	13
4	Verdiepingsslag en controle op netwerkniveau	15
4.1	Traject 1 – Kerklaan Haren en Helperzoom Groningen	16
4.2	Traject 2 – Hereweg	17
4.3	Traject 3 – Paterswoldseweg en Peizerweg:	18
4.4	Traject 4 – Zuiderpark, Trompsingel en Griffeweg	19
4.5	Traject 5 – Friesestraatweg en Aweg	20
4.6	Traject 6 – Siersteenlaan	21
4.7	Traject 7 – Wilhelminakade, Prinsesseweg en Zonnelaan	22
4.8	Traject 8 – Eikenlaan en Asingastraat	23
4.9	Traject 9 – Korreweg	24
4.10	Traject 10 – Petrus Campersingel	25
4.11	Traject 11 – Friesestraatweg	26
5	Maatregelen en kosten	27
5.1	Soort maatregelen	27
5.2	Kerklaan Haren en Helperzoom Groningen	28

5.3	Wilhelminakade, Prinsesseweg en Zonnelaan	28
6	Conclusies	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de gemeenteraad van de gemeente Groningen is in december 2017 de motie 'onderzoek scootervrije fietspaden' aangenomen. In die motie verzoekt de gemeenteraad te onderzoeken of de Groningse infrastructuur zich, ook qua verkeersveiligheid, leent voor het scheiden van fietsers en scooterrijders door scooters naar de rijbaan te verplaatsen. Een scooter is één van de typen snorfietsen. Bromfietsen rijden grotendeels al op rijbaan. Ook wordt in de motie verzocht te onderzoeken of het verplaatsen van scooters naar de rijbaan kan bijdragen aan schone lucht. Alhoewel in de motie wordt gesproken over 'scooters' is 'snorfietsen' bedoeld, conform de term uit de Wegenverkeerswet.

1.2 Doel

De gemeente Groningen heeft Royal HaskoningDHV opdracht verleend om een verkenning uit te voeren naar het zoveel mogelijk verplaatsten van snorfietsen van fietspaden naar de rijbaan. De verkenning moet met betrekking tot de wens om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen duidelijkheid geven over:

- Welke aspecten van belang zijn bij de afweging;
- Waar in Groningen snorfietsen naar de rijbaan kunnen;
- Welke maatregelen nodig zijn;
- Hoeveel de kosten bedragen.

Het verplaatsen van snorfietsen van fietspaden naar de rijbaan moet formeel worden geregeld in een verkeersbesluit. In de verkenning ligt de focus daarom op de bewijslast die nodig is voor de onderbouwing van dat verkeersbesluit. Het gaat daarbij om de juridische basis die nodig is voor het verkeersbesluit, die volledig is geënt op verkeersveiligheid.

De verkenning vormt input voor de bestuurlijke en politieke discussie over dit onderwerp.

2 Werkwijze

2.1 Wettelijke basis

De snorfiets kan onder bepaalde omstandigheden op de rijbaan van het gemotoriseerd verkeer rijden. Hiertoe is op 6 juni 2018 het Besluit genomen tot wijziging van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en het Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels (RVV 1990). De aanpassingen bieden mogelijkheden om in bepaalde gevallen de snorfiets te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets).

Op 1 juli 2018 is dit Besluit in werking getreden en geeft de wegbeheerder de mogelijkheid om bij verkeersbesluit de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen vanwege grote drukte op een fietspad of op plaatsen binnen het stelsel van in het verkeersbesluit betrokken fietspaden. Bij het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan is de verplichting toegevoegd dat de bestuurder van de snorfiets dan een helm moet dragen.

Aanpassingen BABW

Door middel van een toevoeging aan artikel 8, tweede lid van het BABW, onderdeel f wordt het voor het bevoegd gezag mogelijk gemaakt om via een aanduiding bij het verkeersbord G11 het gebruik van het fietspad voor snorfietsen niet langer toe te staan.

Het nieuwe artikel 14a van het BABW bepaalt dat het verkeersbesluit van het bevoegd gezag de bijzondere redenen voor de maatregel moet aangeven. Die bijzondere redenen hebben betrekking op het vanwege **grote drukte op een fietspad of op plaatsen binnen het stelsel** van de in het verkeersbesluit betrokken **fietspaden**:

- Verzekeren van de **veiligheid op de weg**;
- Waarborgen van de **bruikbaarheid van de weg**.

2.2 Criteria

De drie punten die in de BABW, artikel 14a, zijn genoemd (grote drukte, veiligheid op de weg en bruikbaarheid van de weg) vormen de basis voor het uitwerken van nadere criteria om te bepalen of verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan mogelijk is. Als volgt is invulling gegeven aan deze drie punten.

2.2.1 Grote drukte op het fietspad

Grote drukte op het fietspad leidt tot vermindering van de doorstroming op het fietspad met mogelijk verkeersonveiligheid tot gevolg indien daar ook grote snelheidsverschillen aan de orde zijn. De snorfiets rijdt sneller dan een normale fietser en wil inhalen. In het BABW, artikel 14a, is geen nadere invulling gegeven aan "grote drukte". Daarom is dit begrip nader uitgewerkt met objectief meetbare criteria.

De ervaren drukte op het fietspad wordt bepaald door de volgende factoren:

- a) De hoeveelheid verplaatsingen;
- b) De (effectieve) breedte van het fietspad;
- c) Het type fietspad (1- of 2-richtingen, fietspad of fiets-/bromfietspad, parallelweg, tegengesteld aan autorichting);
- d) De verschillende types voertuigen die het fietspad gebruiken (grootte, snelheid, etc.).

Hieronder worden deze factoren nader toegelicht.

Ad a) en ad b) De hoeveelheid verplaatsingen in relatie tot de (effectieve) breedte

De richtlijnen van CROW voor de minimale breedte van fietspaden zijn onderscheiden naar de drukte in het spitsuur en naar type fietspad (1- of 2-richtingen, fietspad, fiets-/bromfietspad of onverplicht fietspad). CROW houdt daarbij voor de werkelijke breedte rekening met de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers, de onderlinge hinder, de mogelijke onderlinge snelheidsverschillen en het illegaal tegen de richting in fietsen (bij eenrichtingsverkeer).

Dit leidt tot een bepaalde maatvoering, maar in de werkelijkheid is de bruikbare breedte kleiner vanwege de benodigde obstakelvrije ruimte, aangehouden objectafstand door de (brom)fietsers en mogelijk dicht bij het fietspad geparkeerde voertuigen waar afstand tot bewaard wordt. De effectieve breedte is zodoende kleiner dan de werkelijke breedte. In deze verkenning is vanwege praktische zaken uitgegaan van de werkelijke breedte van de fietspaden.

CROW heeft diverse schema's voor de bepaling van de breedte van de fietspaden en fiets-/bromfietspaden. Deze zijn overgenomen in . Het betreft de samenvatting van figuren V2 en V16 uit de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

Intensiteit spitsuur fietsers/uur	Solitair fietspad		Vrijliggend fietspad	
	2 richtingen	1 richting	1 richting	2 richtingen
0-50	1,50			2,50
0-150		2,00		
50-100				2,50-3,00
50-150	2,50			
75-375				
100-300				
150-350	3,50			3,50-4,00
150-750		2,50-3,00		
>300				
>350	4,50			4,50
>375				
>750		3,50-4,00		

Tabel 2-1 Samenvatting maatvoering fietspaden bij verschillende intensiteiten [CROW, Ontwerpwijzer Fietsverkeer]

Uit tabel 2-1 blijkt dat de minimale grenzen aan breedtes zijn gesteld (roze gekleurde cellen):

- Fietspaden smaller dan 2,00 meter (eenrichtingsverkeer) of 2,50 meter (twee richtingsverkeer) zijn feitelijk te smal;
- Fietspaden breder dan 4,00 meter (eenrichtingsverkeer) of 4,50 meter (twee richtingsverkeer) zijn voldoende breed;
- Bij fietspaden tussen 2,00/2,50 en 4,00/4,50 meter hangt het van de intensiteiten op het fietspad af of zij voldoende breed zijn.

Tevens blijkt uit tabel 2-1 dat de fietsintensiteit een criterium is voor de breedte. Af te leiden is dat bij meer dan 350 of meer dan 750 fietsers per uur een 'grens' wordt overgegaan. Vergelijkbaar aan de vuistregel

voor gemotoriseerd verkeer dat rond 10% van het verkeer zich in de spitsuren afwikkelt, kan dit ook gelden voor het aantal fietsers in het spitsuur. Dit houdt in dat > 3.500 respectievelijk > 7.500 fietsers per etmaal gestelde grenzen zijn voor toepassing van een breder fietspad. In deze verkenning is, alhoewel arbitrair, een gemiddelde grens van 5.000 fietsers per etmaal aangehouden als 'druk fietspad'. De gemeente Amsterdam heeft tevens 5.000 fietsers per etmaal als grens aangehouden.

Ad c) Het type fietspad

In Groningen zijn diverse typen fietsvoorzieningen gerealiseerd:

- Fietsstroken aan één zijde of aan beide zijden van de rijbaan;

RVV-bord G11, zie Figuur 2-1:

- Fietspaden die in één richting mogen worden bereden en aan beide zijden van de weg liggen;
- Fietspaden die in twee richtingen mogen worden bereden en aan één of aan beide zijden van de rijbaan liggen;
- Fietspaden die in twee richtingen mogen worden bereden en niet langs een rijbaan liggen (solitaire fietspaden).

RVV-bord G12a, zie Figuur 2-1:

- Fiets-/ bromfietspaden die in één richting mogen worden bereden en aan beide zijden van de weg liggen;
- Fiets-/ bromfietspaden die in twee richtingen mogen worden bereden en aan één of aan beide zijden van de rijbaan liggen;
- Fiets-/ bromfietspaden die in twee richtingen mogen worden bereden en niet langs een rijbaan liggen (solitaire fietspaden).

RVV-bord G13, zie Figuur 2-1:

- Onverplicht fietspad.

VRAAGHETDEPOLITIE.NL VOOR JOUW VEILIGHEID		OP WELK FIETSPAD MAG JE RIJDEN?		
		G13	G11	G12a
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.				
		niet verplicht	verplicht	verplicht
		verboden (tenzij elektrisch aangedreven)	verplicht	verplicht
		verboden	verboden	verplicht

Figuur 2-1: Wie mag op welk type fietspad rijden?

Ad d) De verschillende types voertuigen die het fietspad gebruiken (grootte, snelheid, etc.)

Snorfietsen bestaan in verschillende uitvoeringsvormen. De traditionele snorfiets zoals weergegeven in Figuur 2-1 is van een andere orde dan de snorscooter. In Figuur 2-1 is deze vergelijkbaar aan de afgebeelde bromfiets (max. 30 km/uur binnen de kom op fiets-/bromfietspad en 45 km/uur op de rijbaan) met enig verschil het verzekeringsplaatje en de maximaal toegestane rijsnelheid (altijd max. 25 km/uur).

2.2.2 Veiligheid op de weg

De vaak beperkte fysieke breedte van het fietspad en de omvang van de fietsstroom met daartussen snorfietsen leidt tot het onderling willen inhalen. De constructiesnelheid van snorfietsen is 25 km/uur. Uit snelheidsmetingen in de gemeente Amsterdam bleek dat de gemiddelde rijsnelheid van snorfietsen 32 km/uur was. Totaal 80% van de snorfietsen rijdt daar te hard.

Dit betekent dat op het drukke, vaak smalle fietspad, grote snelheidsverschillen (32 km/uur versus 15 á 20 km/uur) zullen ontstaan omdat op het fietspad ook kleine kinderen fietsen. Daarnaast is het verschil in massa van het vervoermiddel groot (± 100 kg versus ± 20 kg) en stuurbreedte (± 70 cm. versus ± 62 cm.) tussen snorfiets/ snorscooter en gewone fiets. Deze factoren bepalen de veiligheid op het fietspad en zijn daarmee belangrijke uitgangspunten.

Daarnaast kent verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan ook een zeker veiligheidsrisico. De langzame snorfiets rijdt dan tussen het gemotoriseerd verkeer dat met ± 50 km/uur rijdt. Ervaring met de maatregel Bromfiets op de Rijbaan (eind 1999 ingevoerd), leert dat de bromfietser zich als een motorrijder gedraagt of zou moeten gedragen: hij/zij rijdt in het midden van de rijstrook waardoor de bromfietser door het overige verkeer goed wordt waargenomen. Dit heeft aantoonbaar tot een grotere totale verkeersveiligheid geleid. De (snelle) bromfietser werd immers op kruispunten niet meer over het hoofd gezien. De bromfietser mocht bij invoering maximaal 30 km/uur rijden. Enige tijd later is dit verhoogd naar 45 km/uur.

Verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan zal eenzelfde effect hebben. De snorfiets rijdt in het midden van de rijstrook, vergelijkbaar aan de bromfietser. De gemiddelde rijsnelheid is 32 km/uur en vergelijkbaar aan de snelheid die de brommer bij invoering in 1999 mocht rijden. Voorkomen moet worden dat de rijsnelheden van het gemotoriseerd verkeer structureel hoger ligt dan de maximumsnelheid van 50 km/uur. Als op de rijbaan door 15% van het gemotoriseerd verkeer sneller dan 50 á 55 km/uur wordt gereden dan is het uit oogpunt van verkeersveiligheid niet verstandig de snorfiets daar naar de rijbaan te verplaatsen. Dan dienen eerst maatregelen te worden getroffen om de rijsnelheden terug te dringen.

Samengevat wordt gesteld dat:

- Snelheidsverschillen op het fietspad zijn hoog. Snorfietsen rijden gemiddeld 32 km/uur (terwijl 25 de maximumsnelheid is) en fietsers tussen 15 en 20 km/uur.
- De verschillen in massa tussen snorfietsen (gewicht snorfiets is ± 100 kg) en een fiets (± 20 kg) op het fietspad én breedte van beiden leidt tot ernstiger afloop bij ongevallen dan tussen 2 fietsers.
- Bepaalde typen verkeersveiligheidsconflicten nemen af, bijvoorbeeld afslaande auto met rechtdoorgaande snorfiets op fietspad. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid toe, net als bij de invoering van Bromfiets op de Rijbaan.

Deze punten zijn in het afweegschema (zie paragraaf 2.3) niet meegenomen omdat het algemene beleidsuitgangspunten zijn om de snorfiets mogelijk naar de rijbaan te verplaatsen.

Verder speelt op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer:

- De snorfiets dient zich als 'motor' op de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer te gedragen: rijdt in het midden van de rijstrook en niet aan de zijkant van de rijbaan.
- Dit gedrag is vergelijkbaar aan de bromfietser op de rijbaan dat in 1999 is ingevoerd.
- De evaluatie van de bromfiets op de rijbaan leerde dat het risico op ongevallen structureel is afgenomen omdat de bromfietser op kruispunten beter wordt gezien.
- Dit effect zal bij snorfiets op de rijbaan naar verwachting ook te zien zijn.
- Aandachtspunt zijn de snelheidsverschillen tussen snorfietsen en gemotoriseerd verkeer. Als op de rijbaan door gemotoriseerd verkeer sneller dan 50 á 55 km/uur wordt gereden dan is het niet verstandig de snorfiets daar naar de rijbaan te verplaatsen. Het snelheidsverschil met de snorfietsen is dan te groot en leidt daardoor tot meer verkeersonveiligheid; snorfietsen zijn kwetsbaar ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

2.2.3 Bruikbaarheid van de weg

De doorstroming van het gemotoriseerd verkeer mag niet te veel worden beperkt doordat men achter een langzamere snorfiets moet blijven. Verder is de doorstroming van de hulpdiensten van belang; zij moeten immers de opkottijden halen. Tot slot dient het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) zo min mogelijk beperkt te worden in de afwikkeling.

Voor de snorfietsen die niet meer op fietspaden mogen rijden dient een zodanig stelsel van wegen te resteren dat zij ook veilig van de weg gebruik kunnen maken. Dit betekent dat doorsteekjes en solitaire fietspaden voor snorfietsen open moeten blijven indien voor die doorsteekjes of routes geen alternatief is óf men te ver moet omrijden. Ook het aantal wisselingen van en naar de rijbaan moet beperkt worden omdat elk wisselpunt een potentieel gevarenpunt is.

Vanuit de invoering van Bromfiets op de Rijbaan is destijds bepaald dat de omrijdroute maximaal 40% langer mag zijn dan de originele route. Verder diende het aantal wisselingen beperkt te worden tot minimaal 1.000 meter. Dit betekent dat, als de bromfiets naar de rijbaan werd verwezen, deze niet binnen een afstand van 1.000 meter weer terug naar het fiets-/bromfietspad wordt geleid. Elke wisseling van/naar de rijbaan geeft uiteraard een zeker verkeersveiligheidsrisico. Voor snorfietsen dient een logisch netwerk van routes te resteren waar men op langere trajecten op de rijbaan óf op het fietspad kan rijden.

2.3 Afweegschema

De beschreven criteria in paragraaf 2.2 zijn vertaald naar een afweegschema. Hierbij is het 'vertrekpunt' de keuze van een fietspad (RVV-bord G11). Dat houdt in dat voorafgaand aan de start van het afweegschema een aantal fietspaden niet wordt meegenomen. De snorfiets gaat daar niet naar de rijbaan omdat:

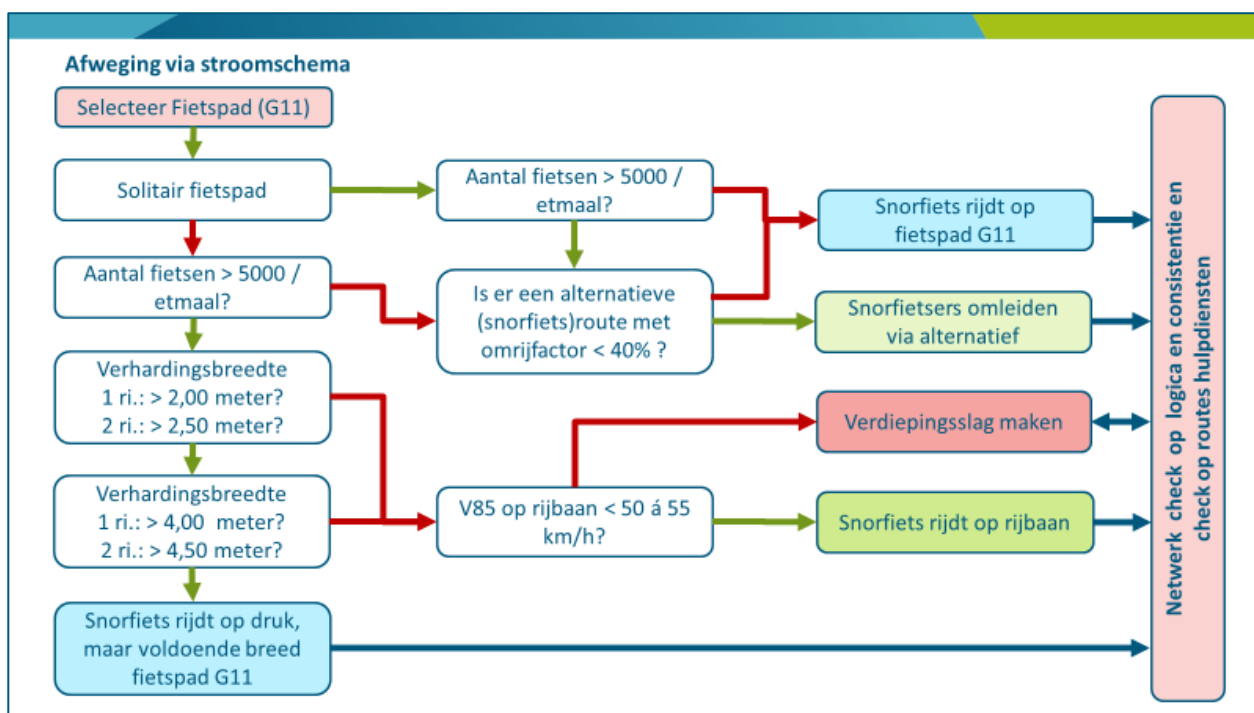
- a) Het fietspad buiten de bebouwde kommen van Groningen, Haren of Ten Boer ligt. Snorfiets naar de rijbaan gaat alleen over fietspaden binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is de snelheid van het gemotoriseerde verkeer hoger dan binnen de bebouwde kom. De snorfiets buiten de bebouwde kom naar de rijbaan brengen, zou leiden tot meer verkeersonveiligheid als gevolg van grote snelheidsverschillen (groter dan binnen de bebouwde kom);

- b) Het een onverplichte fietspad betreft. Daar mogen snorfietsen nu ook al niet komen;
- c) Het is een fiets-/bromfietspad G12a (binnen de bebouwde kom): binnen de bebouwde kom rijdt de bromfietser op het fiets-/bromfietspad en de snorfiets 'dus' ook;
- d) De fietsvoorziening is een fietsstrook: de snorfiets rijdt hier al op de rijbaan en mag kiezen of hij wel of niet op de fietsstrook rijdt;
- e) De rijbaan is onderdeel van een "inrikker/ doorstroomweg" met hoge intensiteiten en snelheden: deze wegen zijn van belang voor de ontsluiting van de stad. Snorfietsen op de rijbaan zullen de doorstroming van het verkeer frustreren;
- f) Op de rijbaan rijdt HOV in de vorm van Q-link bussen: de snelheid van de Q-link buslijnen moet ertoe leiden dat autogebruikers de overstap maken naar de bus. Snorfietsen op de rijbaan van deze buslijnen zullen de doorstroming van het busverkeer frustreren waardoor de rijtijden uit de dienstregeling onder druk komen te staan.

De criteria uit paragraaf 2.2 zijn voor deze verkenning vertaald naar de volgende vragen om antwoord te geven op de hoofdvraag "Kan de snorfiets naar de rijbaan?". De deelvragen zijn als volgt:

- 1 Is het een solitair fietspad?
- 2 Is de fietsintensiteit meer of minder dan 5.000/etmaal?
- 3 Wat is de verhardingsbreedte van een eenrichtingsfietspad: < 2.00 / 2.00-4.00 / >4.00 meter?
- 4 Wat is de verhardingsbreedte van een tweerichtingsfietspad: < 2.50 / 2.50-4.50 / >4.50 meter?
- 5 Ligt de rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer, de V85 gelijk of lager dan 50 á 55 km/uur?
- 6 Is er een alternatieve route met minder dan 40% omrijden?

Tot slot is een controle uitgevoerd op logica van het snorfietsnetwerk dat ontstaat als alle stappen doorlopen zijn. Dit heeft geleid tot het afweegschema weergegeven in Figuur 2-2. De groene pijlen zijn een "ja" en de rode pijlen een "nee" antwoord.



Figuur 2-2: Afweegschema Snorfiets naar Rijbaan voor Gemeente Groningen

Uit het afweegschema blijkt dat de volgorde van afwegen belangrijk is. Zo worden (te) smalle (<2.00 of <2.50 meter), maar rustige fietspaden, feitelijk niet beschouwd. De snorfiets blijft op het smalle fietspad of rijdt via een alternatieve route. Het eerste criterium bij de afweging om de snorfiets naar de rijbaan te verwijzen is dus de omvang van het aantal fietsers op het fietspad en daarna het criterium breedte van het fietspad.

Ten aanzien van het kenmerk “V85 op rijbaan < 50 á 55 km/h?” het volgende. De V85 is de rijnsnelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Voorbeeld: als V85 = 54 km/uur is, dan rijdt 85% van het verkeer niet sneller dan 54 km/uur en 15% rijdt wel sneller. De marge van “50 á 55 km/uur” is opgenomen omdat in de metingen altijd een zekere foutmarge zit.

2.4 Dataverzameling

2.4.1 GIS-kaart

Alle ontvangen en verzamelde informatie is in een Geografisch Informatie Systeem (GIS) opgenomen. Hierdoor is het mogelijk kaartlagen aan en uit te zetten en, indien andere grenzen binnen de diverse criteria worden gesteld, daardoor direct een andere kaart te maken. De basiskaart is door de gemeente Groningen aangeleverd.

2.4.2 Fietspaden per type

Vanuit de gemeente zijn de diverse typen fietspaden aangeleverd en opgenomen in de GIS-database. Deze informatie was niet volledig en bevatte enkele foutjes. Ontbrekende informatie is aangevuld en onjuiste informatie is hersteld. Daardoor is een kaart beschikbaar met alle typen fietspaden (G11, G12a en G13) alsook of deze in één of in twee richtingen mogen worden bereden én aan welke zijde van de rijbaan deze ligt. Tevens zijn de fietsstroken op de GIS-kaart opgenomen. Op grond van luchtfoto's en streetview (Streetsmart van Cyclomedia) is de actuele stand van zaken compleet gemaakt.

2.4.3 Breedtes fietspaden

De breedtes van de fietspaden konden niet uit de ontvangen bestanden worden gedestilleerd. Daarom is voor alle fietspaden (G11 en G13) de breedte opgemeten aan de hand van de BGT. Dit heeft een nauwkeurigheid van enkele centimeters. Aldus is van alle fietspaden de breedte in het GIS-bestand opgenomen.

2.5 Verkeersongevallen

Om een beeld te krijgen van het aantal verkeersongevallen met snorfietsen is gebruikt gemaakt van de verkeersongevallendatabase van ViaStat Online van de jaren 2014-2018. Het betreft alle ongevallen waarbij een snorfietsers betrokken was. Daarin zijn alle geregistreerde verkeersongevallen opgeslagen. Voor deze verkenning is het volgende onderscheid gemaakt:

- Totaal aantal verkeersongevallen in de gemeente Groningen, verdeeld naar afloop: dodelijke ongevallen, ongevallen met letsel en ongevallen met uitsluitende materiële schade (UMS-ongevallen);
- Verkeersongevallen waar een snorfiets bij betrokken was in de gemeente Groningen, verdeeld naar afloop;

De resultaten zijn weergegeven in de tabellen 2-1 tot en met 2-3.

Jaar	Totaal aantal ongevallen		
	Totaal gemeente	Met snorfiets	
		Aantal in gemeente	
		aantal	%
2014	1425	98	6,9%
2015	1533	101	6,6%
2016	1562	111	7,1%
2017	1568	112	7,1%
2018	1388	90	6,5%
Totaal	7476	512	6,8%

Tabel 2-1: Totaal aantal verkeersongevallen gemeente Groningen per jaar en met snorfietsen

Uit tabel 2-1 blijkt dat bij 6,8% van alle verkeersongevallen in de periode 2014-2018 een snorfiets betrokken was. Dit aandeel verandert al jaren nauwelijks. Het absolute aantal varieert van 90 in 2018 tot 112 in 2017. Hoewel de cijfers voor 2019 nog niet definitief zijn (en daarom nog niet opgenomen in tabel 2-1), is al bekend dat er in 2019 een verdere afname te zien van het aantal verkeersongevallen met snorfietsen.

Uit nadere analyse blijkt dat er geen dodelijke verkeersongevallen met snorfietsen hebben plaatsgevonden.

Jaar	Letsel ongevallen		
	Totaal gemeente	Met snorfiets	
		Aantal in gemeente	
		aantal	%
2014	373	47	12,6%
2015	342	46	13,5%
2016	374	43	11,5%
2017	350	42	12,0%
2018	269	39	14,5%
Totaal	1708	217	12,7%

Tabel 2-2: Totaal aantal letselongevallen gemeente Groningen per jaar en met snorfietsen

Uit tabel 2-2 blijkt dat bij 12,7% van alle letselongevallen in de periode 2014-2018 een snorfiets betrokken was. Dit aandeel varieert van 11,5% in 2016 tot 14,5% in 2018. Het absolute aantal varieert van 39 in 2018 tot 47 in 2014.

Jaar	UMS ongevallen		
	Totaal gemeente	Met snorfiets	
		Aantal in gemeente	aantal
2014	1052	51	4,8%
2015	1191	55	4,6%
2016	1188	68	5,7%
2017	1218	70	5,7%
2018	1119	51	4,6%
Totaal	5768	295	5,1%

Tabel 2-3: Totaal aantal UMS ongevallen gemeente Groningen per jaar en met snorfietsen

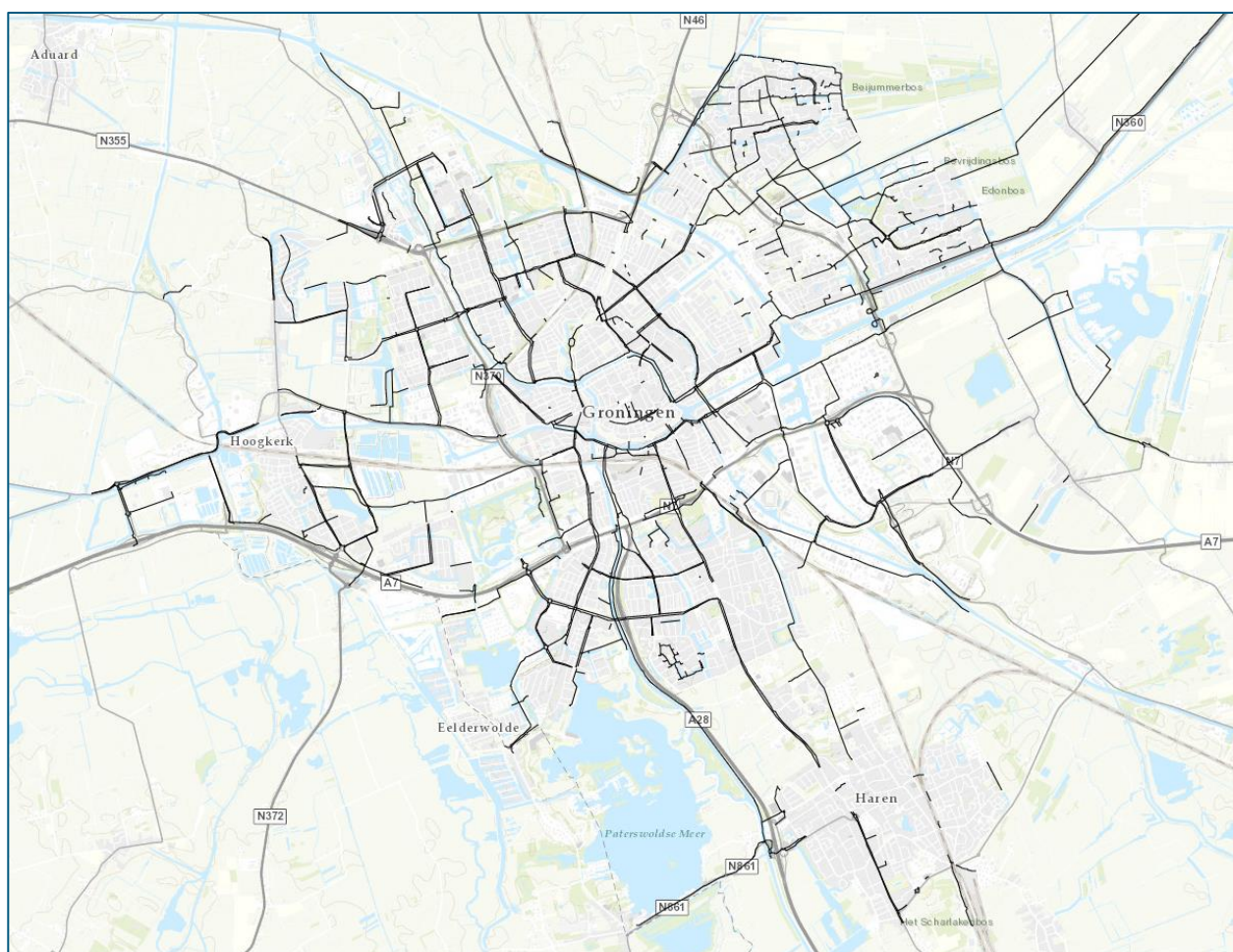
Uit tabel 2-3 blijkt dat bij 5,1% van alle UMS ongevallen in de periode 2014-2018 een snorfiets betrokken was. Dit aandeel varieert van 4,6% in 2016 en 2018 tot 5,7% in 2016 en 2017. Het absolute aantal varieert van 51 in 2014 en 2018 tot 70 in 2017.

3 Resultaat analyse

Alle informatie in dit hoofdstuk is gebaseerd op de gegevens die zijn benoemd in hoofdstuk 2 en vastgelegd in een GIS-bestand. Het GIS-bestand is vertaald naar een interactieve kaart. Die kaart is via deze [link](#) te benaderen.

3.1 Basisnetwerk fietspaden voor verkenning

Vertrekpunt is de kaart waarop alle fietsvoorzieningen in de gemeente Groningen zijn opgenomen. De zwarte lijnen in Figuur 3-1 geven de fietsstroken, fietspaden (G11), fiets-/ bromfietspaden (G12a) en onverplichte fietspaden (G13) weer.



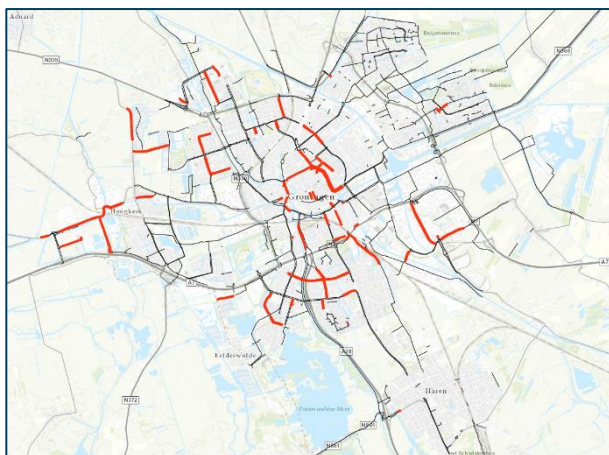
Figuur 3-1: Alle fietsvoorzieningen in de gemeente Groningen

3.2 Selectie fietspaden buiten scope afweging

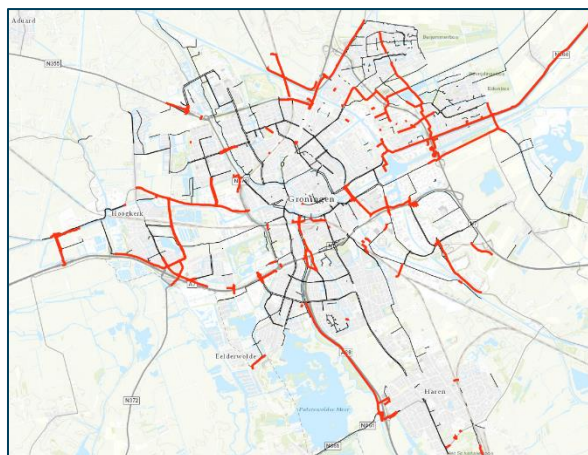
In paragraaf 2.3 zijn de fietsvoorzieningen benoemd die niet meedoen in het afweegschema. Deze vallen buiten de scope van Snorfiets naar de Rijbaan. De voorzieningen vallen buiten de scope als:

- Het fietspad buiten de bebouwde kommen van Groningen, Haren of Ten Boer ligt. Snorfiets naar de rijbaan gaat alleen over fietspaden binnen de bebouwde kom;
- Het een onverplichte fietspad betreft (Figuur 3-2A). Daar mogen snorfietsen nu ook al niet komen;

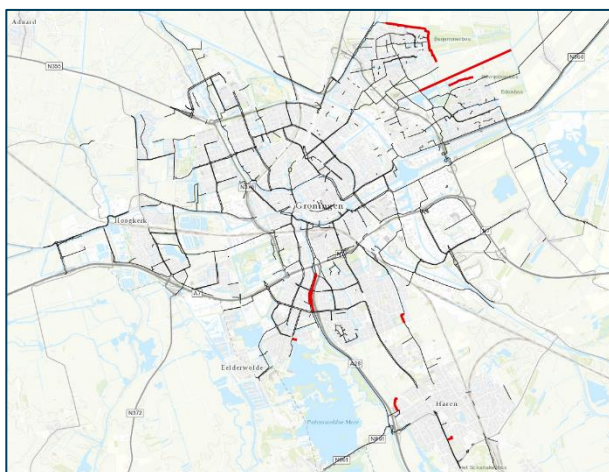
- c) Het is een fiets-/bromfietspad G12a (Figuur 3-2A): binnen de bebouwde kom rijdt de bromfietser op het fiets-/bromfietspad en de snorfiets 'dus' ook;
- d) De fietsvoorziening een fietsstrook is (Figuur 3-2A): de snorfiets rijdt hier al op de rijbaan en mag kiezen of hij wel of niet op de fietsstrook rijdt;
- e) De rijbaan onderdeel is van een "inprikker/ doorstroomweg" met hoge intensiteiten en snelheid (Figuur 3-2A): de snorfietsen zullen de doorstroming van het verkeer te veel frustreren;
- f) Op de rijbaan rijdt HOV in de vorm van Q-link bussen (Figuur 3-2B): de snorfietsen zullen de doorstroming van het busverkeer te veel frustreren waardoor de rijtijden uit de dienstregeling onder druk komen te staan.



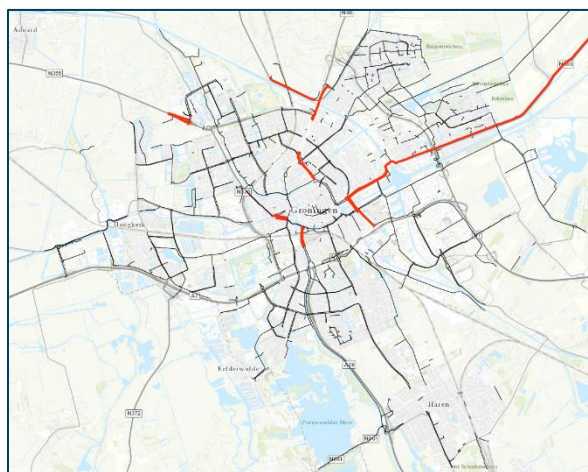
Buiten scope: Fietsstroken



Buiten scope: Fiets-/ bromfietspaden (G12a)

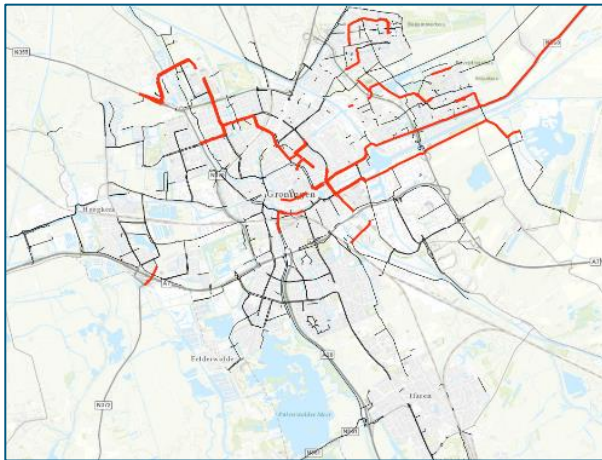


Buiten scope: onverplichte fietspaden (G13)



Buiten scope: fietspaden langs "inrikkers"

Figuur 3-2A: Fietsvoorzieningen 'buiten scope' van snorfiets naar de rijbaan

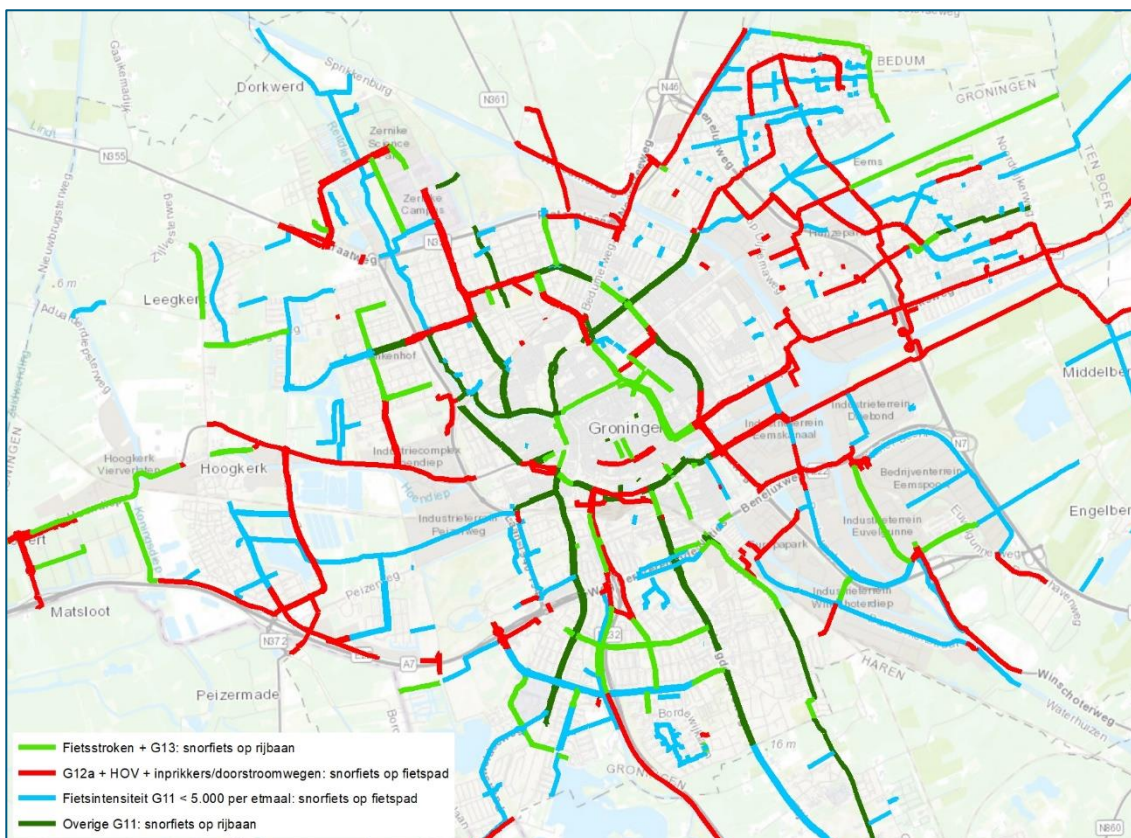


Buiten scope: fietspaden langs wegen met Q-link

Figuur 3-2B: Fietsvoorzieningen "buiten scope" van snorfiets naar de rijbaan

3.3 Waar kan de snorfiets naar de rijbaan of moet worden omgeleid?

Naast de fietsvoorzieningen uit paragraaf 3.2, die buiten de scope vallen, zijn er ook fietsvoorzieningen waar het gebruik lager is dan 5.000 fietsers per etmaal. Daar hoeft de snorfiets niet naar de rijbaan of andere route. Deze zijn in Figuur 3-3 toegevoegd aan de fietsvoorzieningen uit Figuur 3-2A/B. Op de lichtgroene, rode en blauwe fietsvoorzieningen uit Figuur 3-3 verandert er voor de snorfietsers niets.

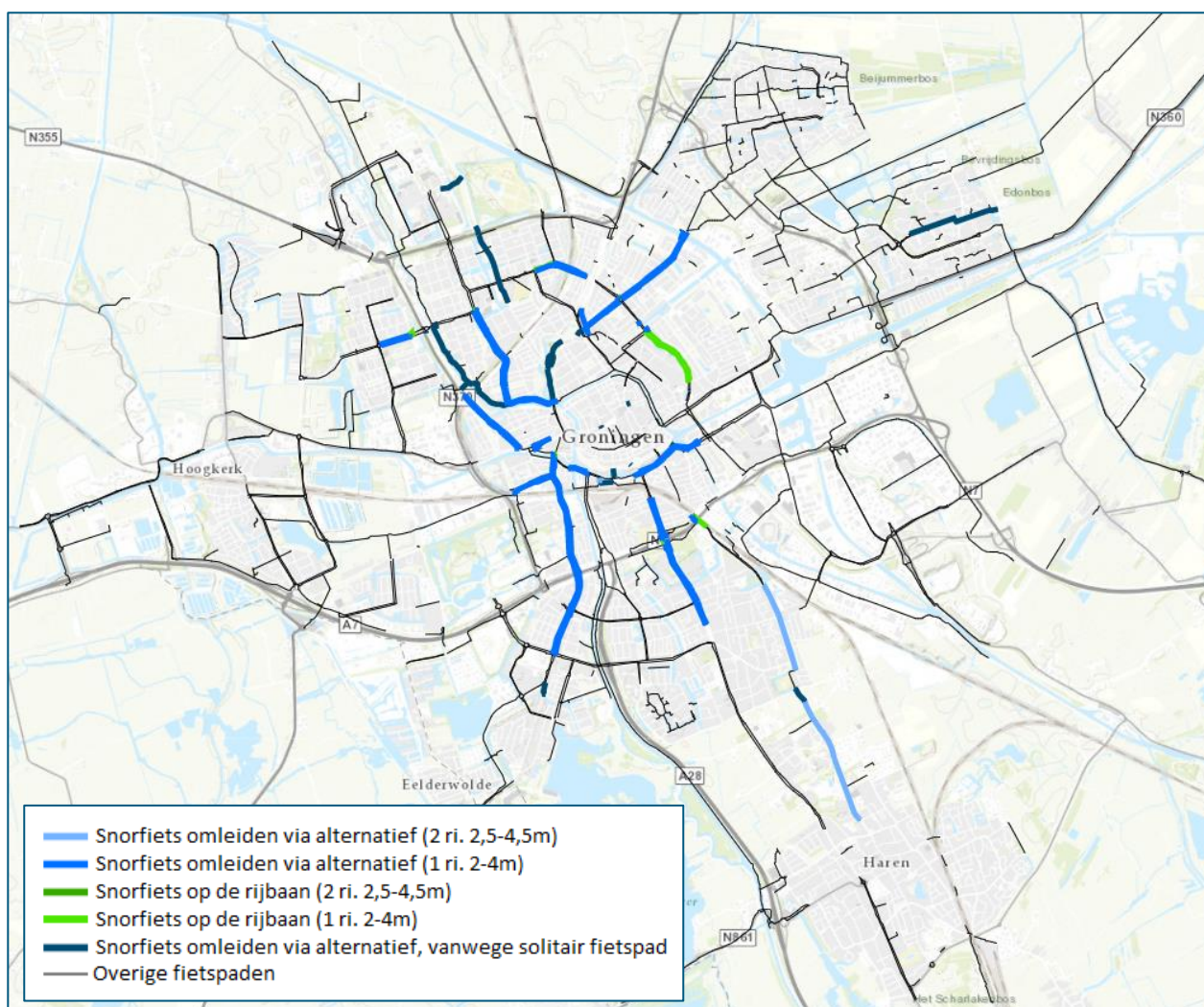


Figuur 3-3: Totaaloverzicht met positie van de snorfiets

Op basis van het afweegschema resteert een aantal fietspaden:

- Drukke fietspaden met meer dan 5.000 fietser per etmaal;
- Zijn te smal of hebben een breedte tussen 2.00 en 4.00 meter c.q. 2.50 en 4.50 meter;
- Die niet langs drukke inprickers/doorstroomwegen liggen;
- En waarover geen HOV (Q-link) routes lopen;
- Zowel solitaire fietspaden als fietspaden langs wegen.

De resterende fietspaden zijn weergegeven in Figuur 3-4 (dit zijn dezelfde als de donkergroen gekleurde fietspaden uit Figuur 3-3). Snorfietsen op de fietspaden uit Figuur 3-4 zouden omgeleid moeten worden via een alternatieve route of, als die er niet is, rijdt de snorfietsen hier op de rijbaan. Bij deze fietspaden verandert de situatie dus wel ten opzichte van de huidige situatie.

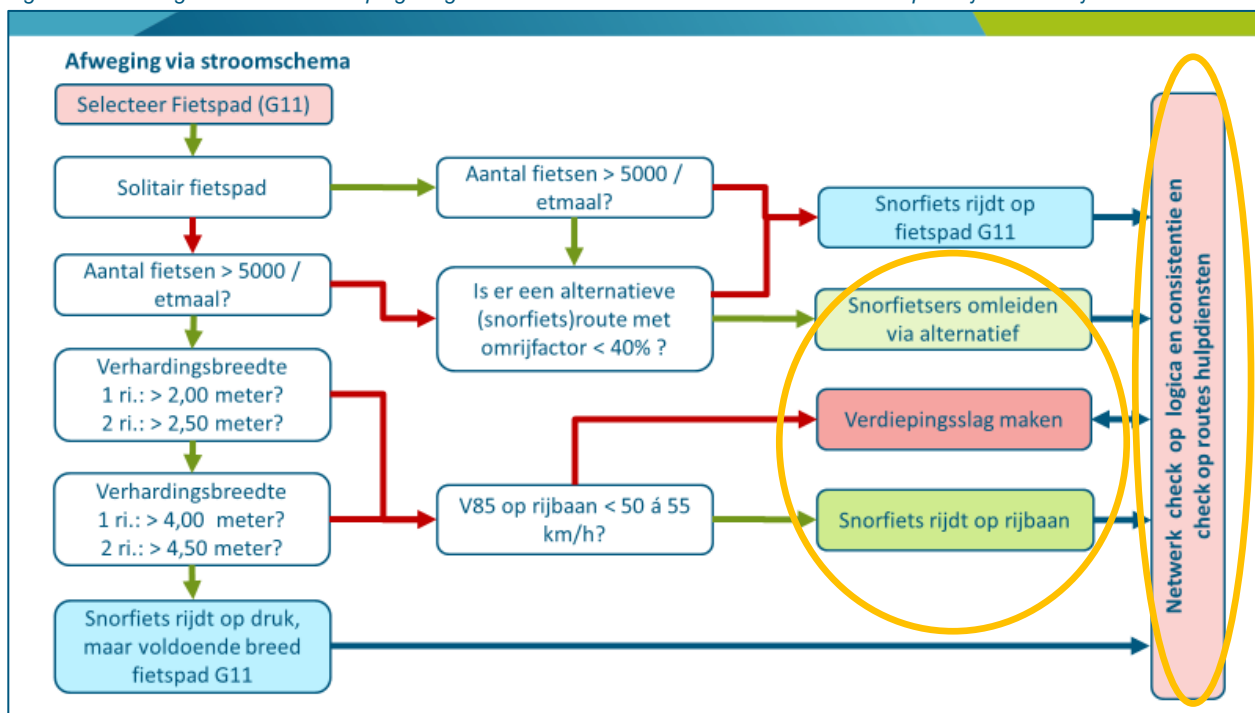


Figuur 3-4: Resultaat: hier kan snorfiets naar de rijbaan vanwege drukte op het fietspad of gaat naar alternatieve route

4 Verdiepingsslag en controle op netwerkniveau

In deze paragraaf wordt voor 11 geselecteerde fietspaden uit Figuur 3-4 beschouwd of er op netwerkniveau een logisch en consistent geheel ontstaat. Het betreft dan de geel omcirkelde blokken in het afweegschema (Figuur 4-1).

Figuur 4-1: Afweegschema met verdiepingsslag ten behoeve van eindconclusie waar snorfiets op de rijbaan kan rijden



Voor alle trajecten uit Figuur 3-44 wordt een verdiepingsslag gemaakt, ook al kan de snorfiets op basis van het afweegschema naar de rijbaan verplaatst worden.

4.1 Traject 1 – Kerklaan Haren en Helperzoom Groningen

Beschrijving traject: Het traject (Figuur 4-2) bestaat uit drie gedeeltes: de twee lange trajectdelen zijn vrijliggende fietspaden die in twee richtingen bereden worden; het korte stukje daar tussenin is een solitair fietspad. De ontbrekende schakel tussen beide delen betreft een onverplicht fietspad (G13) waar snorfietsen al door de woonwijk ten westen van het traject moeten rijden. Het traject dient als één traject te worden beschouwd: het is een druk bereden route tussen Haren en Groningen. Snorfietsen rijden in Haren op de fietsstraat. Het traject ten noorden van de Helperzoom heeft fietsstroken.

Controle netwerk en logica: De snorfietsen rijden in Groningen en Haren al op de rijbaan. Voor de snorfietsen is het gemakkelijk om de route te vervolgen via de rijbaan. Tevens betreft het een lang traject waardoor snorfietsen in tegenstelling tot korte trajecten eerder geneigd zijn om op de rijbaan te rijden. Enige onlogische schakel in het netwerk is het onverplichte fietspad langs de begraafplaats Esserveld (snorfietsen moeten hier via de Esserlaan rijden).

Voorstel: Snorfietsen kunnen op de rijbaan rijden voor dit traject..

Aandachtspunt: Als de Helperzoom tunnel en de zuidelijke ringweg gereed zijn, is er een toename van het verkeer op de Helperzoom. Dit heeft consequenties voor de intensiteiten en de V85. Deze moeten bij de verdere uitwerking van snorfiets op de rijbaan nader worden beschouwd.



Figuur 4-2: Traject Kerklaan Haren en Helperzoom Groningen

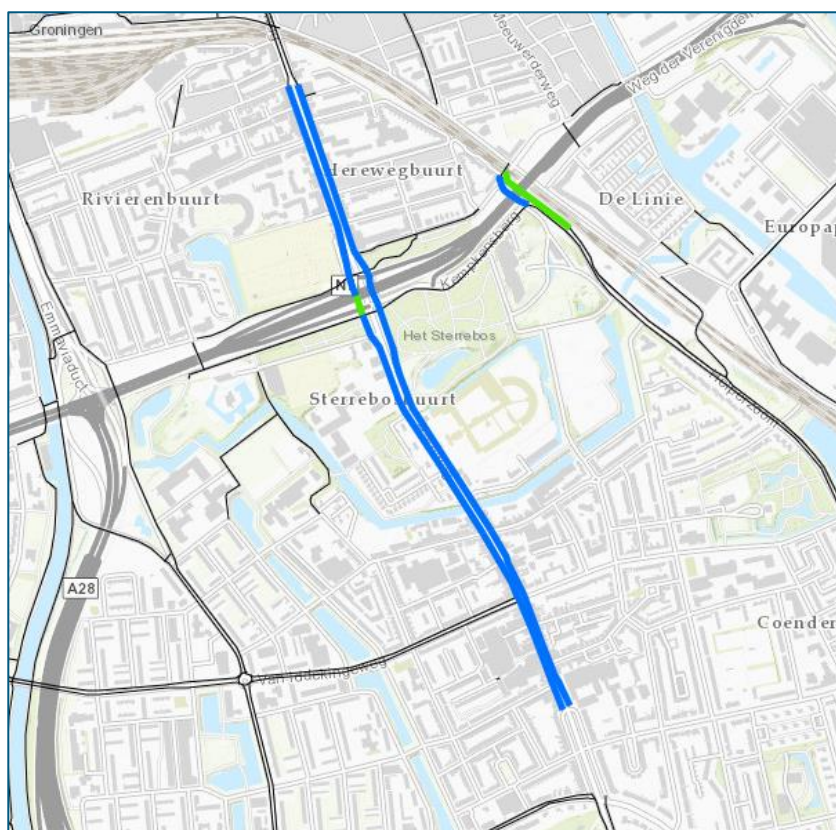
4.2 Traject 2 – Hereweg

Beschrijving traject: De Hereweg heeft aan beide zijden vrijliggende fietspaden waarop in één richting gereden wordt. Op het traject tussen het Helperdiep tot aan het Hereweg viaduct zijn aanliggende busbanen aanwezig.

Controle netwerk en logica: De Hereweg heeft een brede rijbaan waar ook bussen op rijden (geen HOV, Q-link). Tussen Helpman en het Hereweg viaduct zijn aanliggende busstroken aanwezig, indien snorfietsen op de rijbaan rijden, worden ze rechts ingehaald door bussen die wel 50km/h rijden. Deze bussen zijn elektrisch aangedreven en daardoor stiller. Ze worden daardoor minder snel opgemerkt door snorfietsen. Tevens betreft het een kort traject. Indien traject langer was richting Haren en geen aanliggende busstroken aanwezig waren zou de snorfiets naar de rijbaan kunnen.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.

Tip: In het kader van Aanpak Ring Zuid verandert de aansluiting op de Zuidelijke Ringweg en als gevolg daarvan de verkeersintensiteiten. Bij de verdere uitwerking van snorfiets op de rijbaan moeten de effecten van die verandering voor traject Hereweg worden beschouwd.



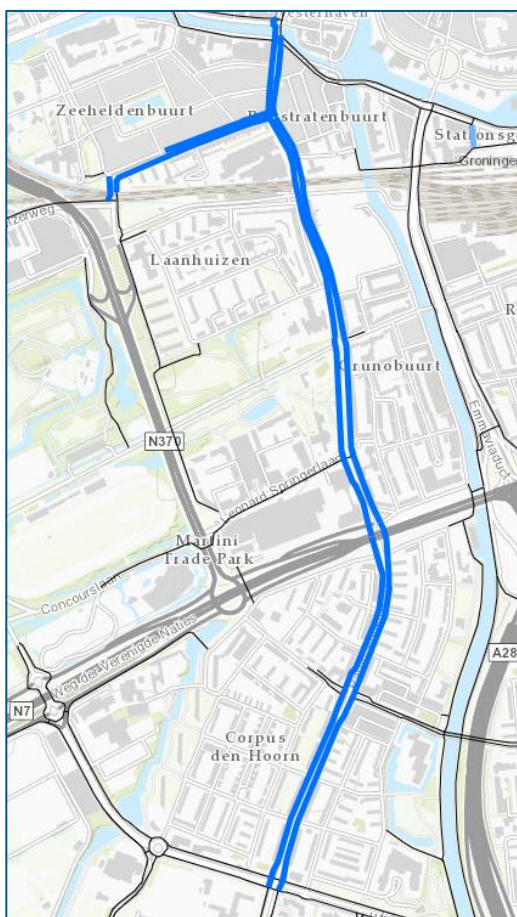
Figuur 4-3: Traject Hereweg

4.3 Traject 3 – Paterswoldseweg en Peizerweg:

Beschrijving traject: De Paterswoldseweg en de Peizerweg hebben elk aan beide zijden vrijliggende fietspaden waarop in één richting gereden wordt. Aan de noordzijde van de Paterswoldseweg wordt aangesloten op HOV-netwerk (Q-link) waar snorfietsen op het fietspad blijven. Het zuidelijke deel van de Paterswoldseweg heeft aanliggende busstroken.

Controle netwerk en logica: Tussen Laan Corpus den Hoorn en de Parkweg zijn aanliggende busstroken aanwezig, indien snorfietsen op de rijbaan rijden worden ze rechts ingehaald door bussen die wel 50km/h rijden. Deze bussen zijn elektrisch aangedreven en daardoor stiller. Ze worden daardoor minder snel opgemerkt door snorfietsen. Het trajectdeel ten noorden van de Parkweg heeft geen aanliggende busstroken en daar zouden de snorfietsen over een lengte van 800 meter naar de rijbaan kunnen. De beperkte lengte leidt voor de snorfiets tot tweemaal wisselen naar de rijbaan en weer terug naar het fietspad. Het is daardoor minder logisch om alleen op dit wegvak snorfietsen naar de rijbaan te laten gaan.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.



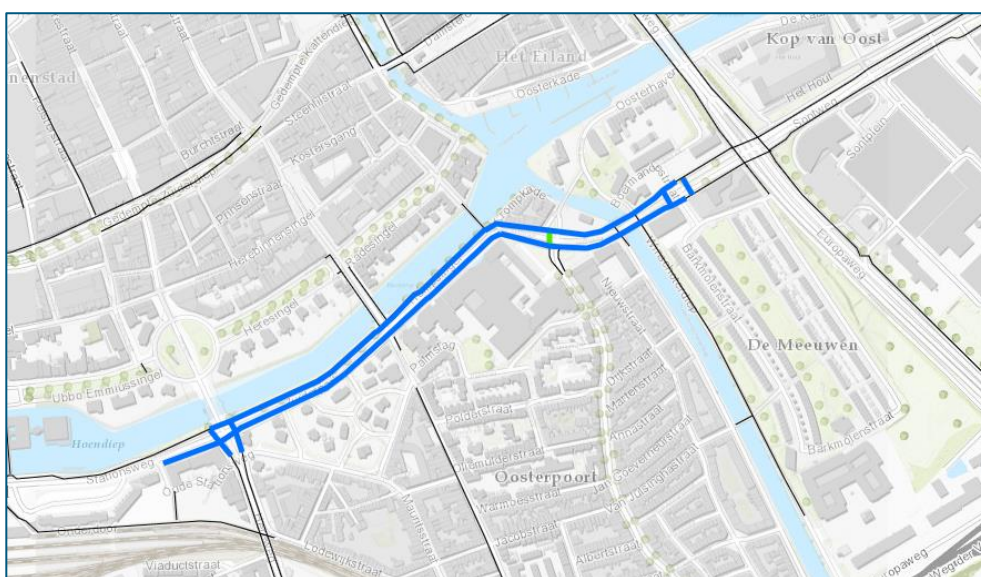
Figuur 4-4: Traject Paterswoldseweg en Peizerweg

4.4 Traject 4 – Zuiderpark, Trompsingel en Griffeweg

Beschrijving traject: De drie wegen Zuiderpark, Trompsingel en Griffeweg hebben elk aan beide zijden vrijliggende fietspaden waarop in één richting gereden wordt.

Controle netwerk en logica: De route is een drukke route (vooral in de spitsuren) met busverkeer (geen HOV route). De lengte van het traject is 800 meter. Deze beperkte lengte leidt voor de snorfiets tot tweemaal wisselen naar de rijbaan en weer terug naar het fietspad. Ook in het netwerk als geheel is dit een (te) korte schakel. Door de korte afstand en drukte in de spits (met veel stilstaand verkeer als gevolg van verkeerslichten) is ook de handhaafbaarheid moeilijk en zijn snorfietsen sneller geneigd om toch via het fietspad te rijden vanwege de drukte op de rijbaan.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.



Figuur 4-5: Traject Zuiderpark, Trompsingel en Griffeweg

4.5 Traject 5 – Friesestraatweg en Aweg

Beschrijving traject: De Friesestraatweg en Aweg kennen elk aan beide zijden vrijliggende fietspaden waarop in één richting gereden wordt. Het trajectdeel tussen beide wegen is onderdeel van een “inprikker” voor het gemotoriseerd verkeer. Daardoor valt dit tussenstuk buiten de scope van de afweging.

Controle netwerk en logica: De korte lengte waarover de snorfietsen op beide wegen naar de rijbaan kunnen, leidt voor de snorfiets tot viermaal wisselen naar de rijbaan en weer terug naar het fietspad. Ook in het gehele netwerk zijn dit twee (te) korte schakels.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.



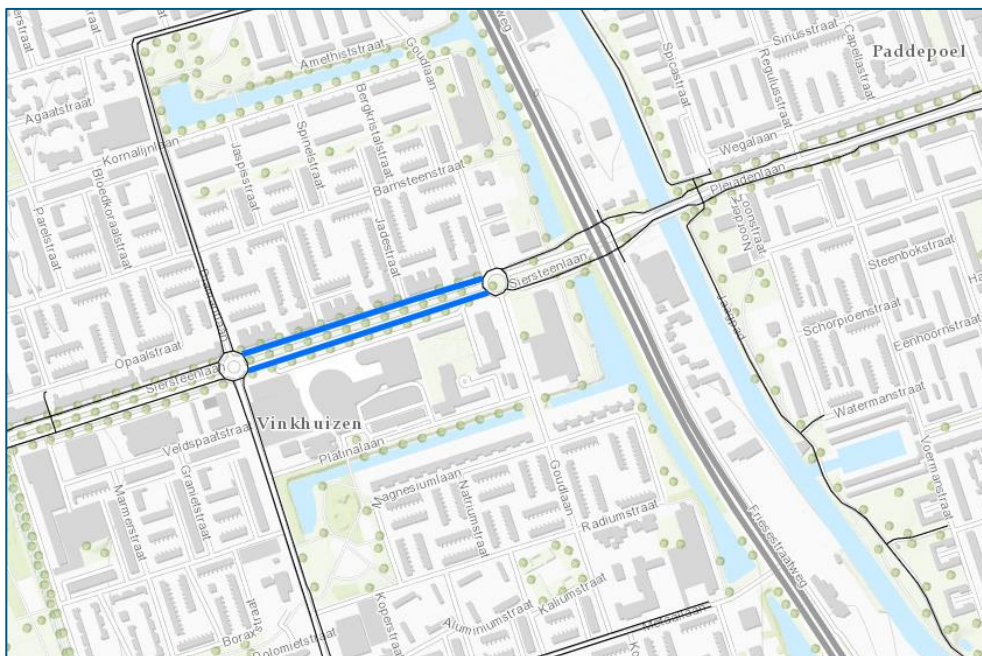
Figuur 4-6: Traject Friesestraatweg en Aweg

4.6 Traject 6 – Siersteenlaan

Beschrijving traject: De Siersteenlaan heeft aan beide zijden vrijliggende fietspaden waarop in één richting gereden wordt. Het betreft een kort traject waarbij aan de oostzijde (brom)fietsers al via de fietstunnels onder de Westelijke Ringweg moeten rijden. Aan de westzijde van het traject is het rustiger (dan 5.000 fietsers/etmaal) waardoor de noodzaak ontbreekt om snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen.

Controle netwerk en logica: De korte lengte waarover de snorfietsen op beide wegen naar de rijbaan kunnen leidt voor de snorfiets tot tweemaal wisselen naar de rijbaan en weer terug naar het fietspad. Ook in het gehele netwerk is dit een (te) korte schakel.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.



Figuur 4-7: Traject Siersteenlaan

4.7 Traject 7 – Wilhelminakade, Prinsesseweg en Zonnelaan

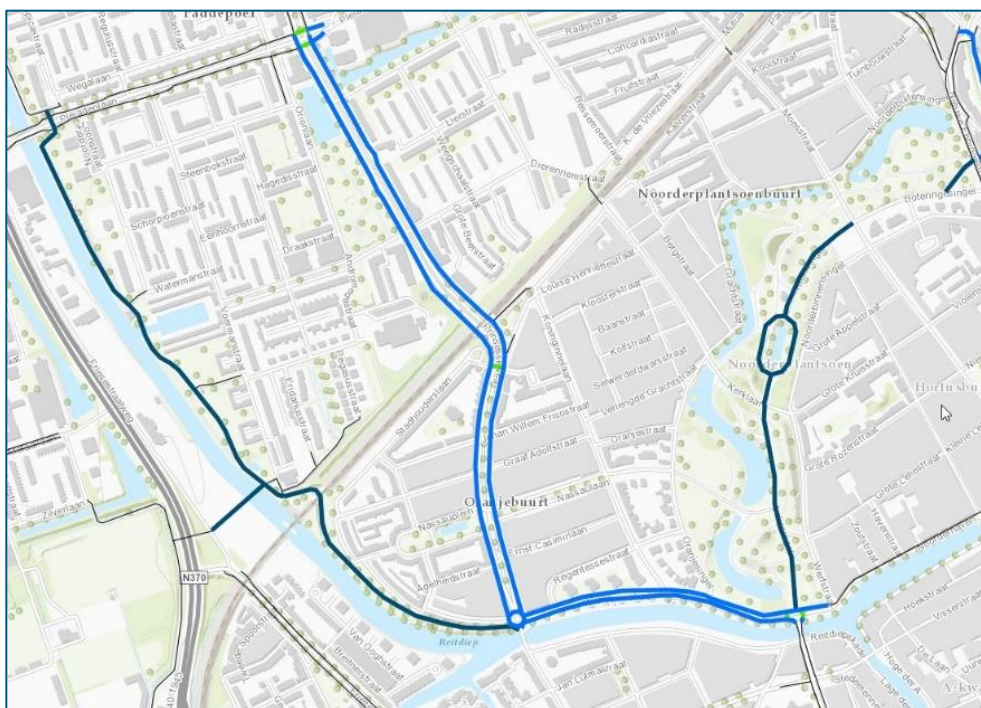
Beschrijving traject: De drie wegen zijn aaneen geschakeld en hebben elk aan beide zijden vrijliggende fietspaden waarop in één richting gereden wordt. In Figuur 4-8 zijn met donker blauw de solitaire drukke fietspaden aangegeven waar volgens het afwegingsschema ook de snorfietsen omgeleid dienen te worden. De westelijke solitaire route is tevens onderdeel van de “Slimme Route Zernike”, de oostelijke solitaire route gaat door het Noorder Plantsoen.

Controle netwerk en logica: Het betreft een lang traject waardoor snorfietsen in tegenstelling tot korte trajecten eerder geneigd zijn om op de rijbaan te rijden. Rondom de kruising bij het Noorder Plantsoen zijn fietsstroken aanwezig, waardoor snorfietsen al op de rijbaan rijden. Aan de noordzijde van de Zonnelaan dienen snorfietsen van en naar het fietspad geleid te worden. Nadeel van het traject is dat het grotendeels twee enkele rijbanen met een groenstrook er tussen betreft, hierdoor is inhalen van snorfietsen niet mogelijk.

Voorstel: Snorfietsen kunnen op de rijbaan rijden voor dit traject.

Aandachtspunt: De rijbanen van de Prinsesseweg en Zonnelaan kennen een 2x1 profiel met een brede groene middenberm. Verkeer kan hierdoor de langzaam rijdende snorfietsen niet inhalen en dient achter deze te blijven rijden. Ook zijn deze wegen onderdeel van een busroute (geen HOV) waardoor vertraging kan ontstaan in de rijtijden.

Tip: Het Jaagpad en het Noorderplantsoen kunnen ‘snorfietsvrij’ worden gemaakt door van dit pad een onverplicht fietspad (G13) te maken.



Figuur 4-8: Traject Wilhelminakade, Prinsesseweg en Zonnelaan

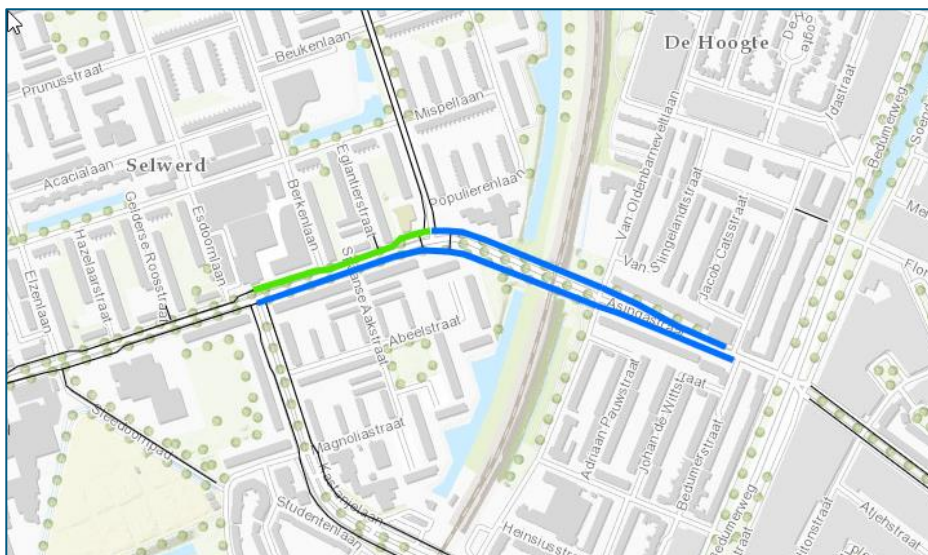
4.8 Traject 8 – Eikenlaan en Asingastraat

Beschrijving traject: De Eikenlaan en Asingastraat liggen in elkaars verlengde en hebben elk aan beide zijden vrijliggende fietspaden waarop in één richting gereden wordt. De Eikenlaan noordzijde is in Figuur 4-9 groen gekleurd. Dit houdt in dat volgens het afwegingsschema snorfietsen hier naar de rijbaan kunnen: het fietspad is daar te smal en de rijsnelheden van het verkeer zijn niet te hoog. Aan de westzijde van de Eikenlaan ligt een HOV traject (Q-link) en aan de oostzijde van de Asingastraat zijn fietsstroken aanwezig danwel parallelwegen langs de Bedumerweg.

Controle netwerk en logica: De korte lengte waarover de snorfietsen op beide wegen naar de rijbaan kunnen, leidt voor de snorfiets tot tweemaal wisselen naar de rijbaan en weer terug naar het fietspad. Ook in het gehele netwerk is dit een (te) korte schakel.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.

Tip: Nader onderzoek starten naar mogelijkheden voor verbreding van de fietspaden.

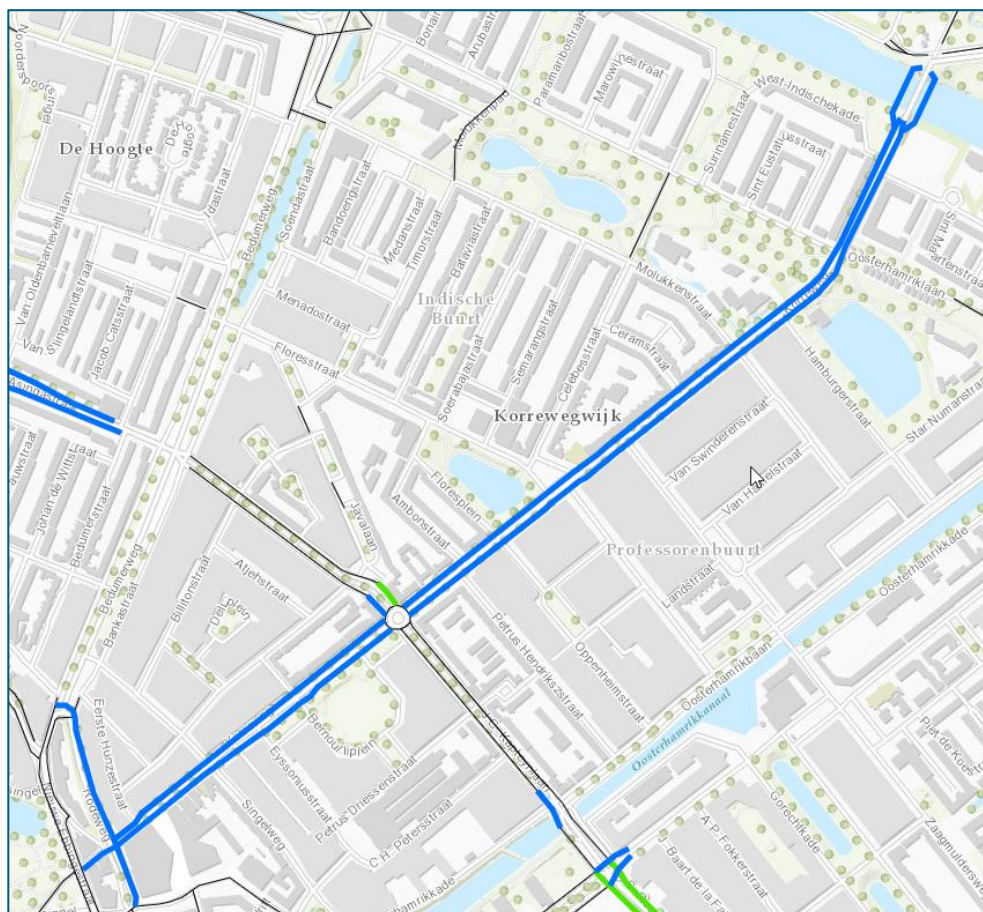


Figuur 4-9: Traject Eikenlaan en Asingastraat

4.9 Traject 9 – Korreweg

Beschrijving traject: De Korreweg staat op de planning om binnen enkele jaren volledig opnieuw te worden ingericht. In dat project dient ook de aanwezigheid van de snorfiets meegenomen te worden.

Voorstel: Vooralsnog de snorfiets niet nu al naar de rijbaan verplaatsen. Wel aandacht geven voor de positie van de snorfietsen in het ontwerp van de Korreweg.



Figuur 4-10: Traject Korreweg

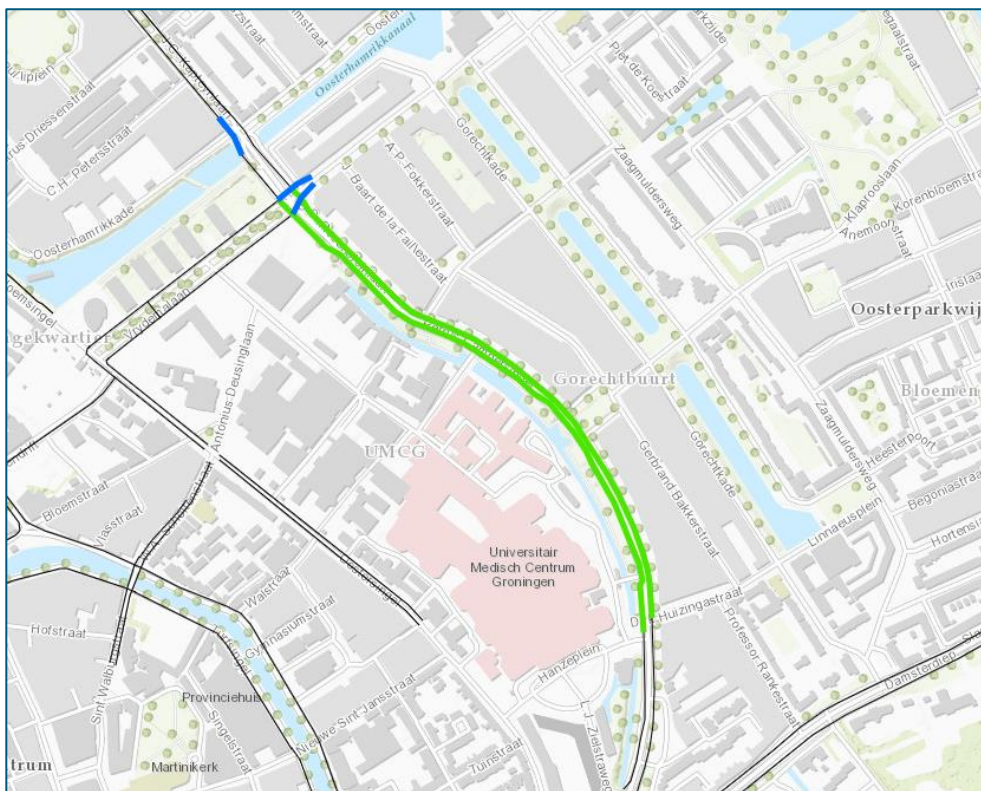
4.10 Traject 10 – Petrus Campersingel

Beschrijving traject: Langs de Petrus Campersingel liggen vrijliggende fietspaden die in één richting worden bereiden. Dit traject komt naar voren als locatie waar snorfietsen naar de rijbaan kunnen doordat de fietspaden smal zijn en de snelheid op de rijbaan niet te hoog is. Wel is de Petrus Campersingel in de spitsuren een drukke route voor gemotoriseerd verkeer, rijdt de bus via deze weg (geen HOV route) en vormt de weg een belangrijke route voor hulpdiensten van/naar het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG). Zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van het traject rijdt HOV (Q-link) waardoor die beide gedeelten buiten de scope van de afweging vallen.

Controle netwerk en logica: Vanwege de smalle fietspaden dient de snorfiets naar de rijbaan te worden verplaatst. Echter, doordat de Petrus Campersingel een belangrijke route is voor ambulances en in de spitsuren druk is, is het niet verstandig de snorfiets over de relatief korte lengte naar de rijbaan te verwijzen. Dat leidt voor hen tot tweemaal wisselen naar de rijbaan en weer terug naar het fietspad. Ook in het gehele netwerk is dit een (te) korte schakel.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.

Tip: Onderzoek starten naar mogelijkheden voor verbreding van de fietspaden.



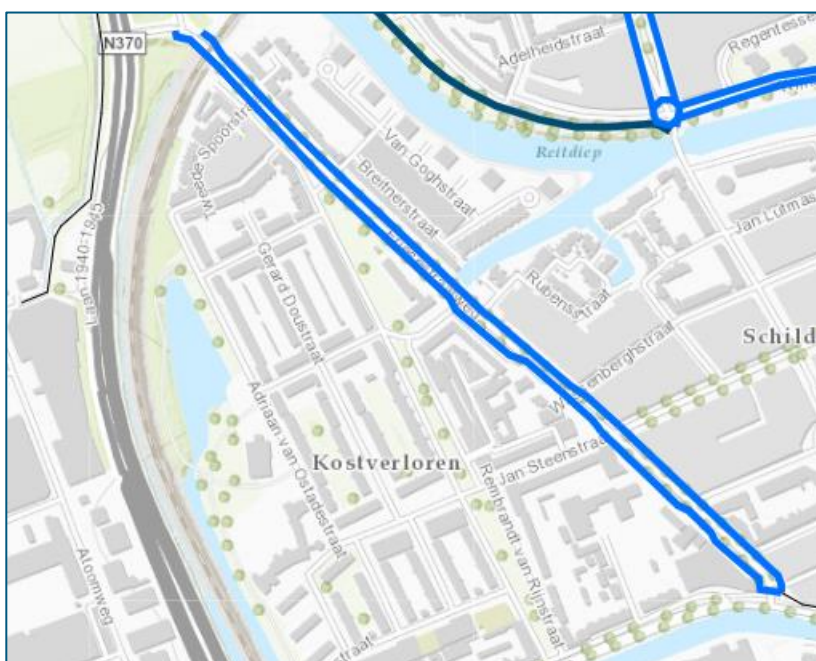
Figuur 4-11: Traject Petrus Campersingel

4.11 Traject 11 – Friesestraatweg

Beschrijving traject: Langs de Friesestraatweg liggen vrijliggende fietspaden die in één richting worden bereiden. Dit traject komt naar voren als locatie waar snorfietsen naar de rijbaan kunnen doordat de fietspaden smal zijn en de snelheid op de rijbaan niet te hoog is. Wel rijdt de bus via deze weg (geen HOV route).

Controle netwerk en logica: Vanwege de smalle fietspaden dient de snorfiets naar de rijbaan te worden verplaatst. In het hele netwerk is dit een korte schakel.

Voorstel: Snorfietsen blijven op het fietspad rijden.



Figuur 4-12: Traject Friesestraatweg

5 Maatregelen en kosten

Uit hoofdstuk 4 blijkt dat voor de volgende trajecten is geconcludeerd dat de snorfiets naar de rijbaan kan:

- 1: Kerklaan Haren en Helperzoom Groningen;
- 7: Wilhelminakade, Prinsesseweg en Zonnelaan.

5.1 Soort maatregelen

Om dit de snorfiets naar de rijbaan te brengen, is een aantal maatregelen nodig. Deze zijn per traject bepaald. De maatregelen betreffen het aanpassen van bebording en maatregelen om de snorfiets veilig van/naar de rijbaan te leiden.

Bebording



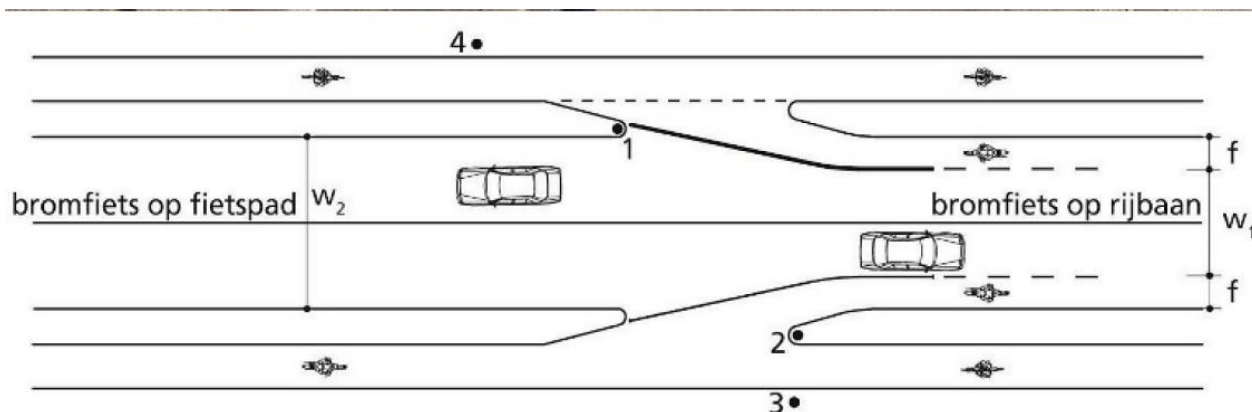
Onderbouwing aantal borden per kruising:

- Bij fietspad: Onderborden bij bestaande borden, beide richtingen 2x;
- Bij rijbaan: Waarschuwborden let op vanuit beide zijstraten 2x;
- Bij ingang fietspaden en bij doorsteken rode bebording 1x;
- Totaal per kruising maximaal 5 borden.

Voor de kosten per bord (alleen aanschaf) is gerekend met een bedrag van € 300,00 excl. B.T.W.

Principe oplossing snorfiets naar de rijbaan

Hiervoor wordt, conform de richtlijn van het CROW, een standaard oplossing voorgesteld (Figuur 5-2). Deze is gelijk aan de maatregelen die voor bromfiets van en naar de rijbaan is gehanteerd.



De investeringskosten zijn per locatie globaal geraamd op € 67.000,00 excl. B.T.W. De directe bouwkosten bedragen € 32.500 excl. B.T.W.

5.2 Kerklaan Haren en Helperzoom Groningen

Er zijn geen fysieke maatregelen nodig omdat de snorfietsen in Groningen en Haren op deze wegdelen al op de rijbaan rijden. Aanbrengen nieuwe en vervangen bestaande bebording kan volstaan:

- Aantal kruisingen: 22;
- Aantal borden per kruising: 5;
- Totaal aantal borden: 110.

De investeringskosten zijn per locatie globaal geraamd op € 82.000,00 excl. B.T.W. De directe bouwkosten bedragen € 63.000 excl. B.T.W.

5.3 Wilhelminakade, Prinsesseweg en Zonnelaan

Er zijn geen fysieke maatregelen nodig omdat de snorfietsen aan de zuidzijde al op de rijbaan rijden en aan de noordzijde al mogelijkheden zijn om van en naar de rijbaan te gaan. Het betreft dus alleen het aanbrengen van nieuwe en vervangen bestaande bebording:

- Aantal kruisingen: 14;
- Aantal borden per kruising: 5;
- Totaal aantal borden: 70.

De investeringskosten zijn per locatie globaal geraamd op € 52.000,00 excl. B.T.W. De directe bouwkosten bedragen € 40.000 excl. B.T.W.

6 Conclusies

De uitgevoerde verkenning moet met betrekking tot de wens van verplaatsten van de snorfietzen naar de rijbaan duidelijkheid geven over:

- Welke aspecten van belang zijn bij de afweging;
- Waar in Groningen snorfietzen naar de rijbaan kunnen;
- Welke maatregelen nodig zijn;
- Hoeveel de kosten bedragen.

Uit een verkenning van de geregistreerde verkeersongevallen blijkt dat gemiddeld in de periode 2014-2018 bij 6,8% van allen ongevallen een snorfietser was betrokken. Bij de letselongevallen is dit aandeel 12,7%. Ondanks dat de cijfers over 2019 nog niet definitief zijn, is al wel bekend dat er een verdere afnamen is van het aantal verkeersongevallen met snorfietzen.

In deze verkenning is op basis van de volgende criteria uitgezocht waar de snorfiet naar de rijbaan kan, danwel naar een andere route moet worden verwezen:

- 1 Is het een solitair fietspad?
- 2 Is de fietsintensiteit meer of minder dan 5.000/etmaal?
- 3 Wat is de verhardingsbreedte van een eenrichtingsfietspad: < 2.00 / 2.00-4.00 / >4.00 meter?
- 4 Wat is de verhardingsbreedte van een tweerichtingsfietspad: < 2.50 / 2.50-4.50 / >4.50 meter?
- 5 Ligt de V85 rijsnelheid van het gemotoriseerd verkeer gelijk of lager dan 50 á 55 km/uur?
- 6 Is er een alternatieve route die niet meer dan 40% extra reistijd vergt dan de originele route?

Tot slot is een controle uitgevoerd op logica van het snorfietzenetwerk dat ontstaat als alle stappen doorlopen zijn.

Geconcludeerd wordt dat op het overgrote deel van de beschouwde fietspaden de snorfiet beter op het fietspad kan blijven rijden. De tien trajecten waar snorfietzen op basis van de afweging naar de rijbaan moeten danwel naar een ander route, zijn nader onderzocht. Geconcludeerd is dat er dan twee trajecten resteren waar de snorfiet naar de rijbaan kan of naar een andere route moet worden verwezen. Deze twee trajecten zijn:

- 1 Kerklaan Haren en Helperzoom Groningen. De investeringskosten bedragen circa € 82.000,00 excl. B.T.W.
- 2 Wilhelminakade, Prinsesseweg en Zonnelaan. De investeringskosten bedragen circa € 52.000 excl. B.T.W.

Bij deze conclusies worden de volgende kanttekeningen gemaakt:

- Als alleen op deze twee trajecten van het totale fietsnetwerk de snorfiet niet meer op het fietspad mag rijden, dan zijn dit twee uitzonderingen binnen het netwerk. Dit is niet consistent en waarschijnlijk lastig te handhaven. Voor de snorfietzen en alle overige weggebruikers is het logischer als ook op deze twee trajecten de situatie onveranderd blijft, met snorfietzen op het fietspad. Op die manier geldt overal in de stad dezelfde situatie voor snorfietzen.

- Bij de selectie van te beschouwen fietspaden is een aantal criteria gehanteerd. Het niet beschouwen van fietspaden die samenvallen met/liggen langs HOV-routes (Q-link) en inprikkers (belangrijke invalswegen) leidt ertoe dat een flink deel van het fietsnetwerk “niet meedoet”. Dit heeft dus grote consequenties voor het te beschouwen netwerk van fietspaden en daarmee op het netwerk van potentiële wegen waar de snorfiets naar de rijbaan zou kunnen.