

Onderwerp Gezondheidszone voor snor- en bromfietsen

Steller Jaap Valkema



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8980 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 

Datum 16-9-2020 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de vergadering van 12 februari 2020 heeft uw raad de motie ‘Gezondheidszone scooters binnenstad’ aangenomen. In deze motie vraagt uw raad met een voorstel te komen hoe er in 2022 een gezondheidszone voor vervuilende scooters in de binnenstad ingesteld kan worden. En om belanghebbenden, zoals ondernemers en mensen die afhankelijk zijn van de scooter, hier nauw bij te betrekken.

Om uitvoering aan uw motie te geven, hebben wij de afgelopen tijd onderzocht welke juridische mogelijkheden er zijn om (vervuilende) snor- en bromfietsen zoveel mogelijk te weren in de binnenstad. In deze brief geven wij aan welke mogelijkheden dit zijn en hoe wij de besluitvorming rond een eventuele invoering daarvan vorm willen geven. Daarbij zoeken wij overigens zoveel mogelijk de koppeling met uw motie waarin u snorfietsen op zoveel mogelijk fietspaden wilt weren (‘Zo snel mogelijk zoveel mogelijk snorfietsen van het fietspad’).

Aangezien de definitie van ‘scooter’ tot verwarring kan leiden, gebruiken we in deze brief de officiële termen uit de Wegenverkeerswet, te weten:

- *Snorfietsen. Deze zijn voorzien van een blauwe kentekenplaat en mogen maximaal 25 km/uur rijden;*
- *Bromfietsen. Deze zijn voorzien van een gele kentekenplaat, mogen binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/uur op (brom)fietspaden en 45 km/uur op de rijbaan rijden en 40 km/uur op fietspaden buiten de bebouwde kom. Verder geldt er voor bromfietzers een helmplicht. Sinds 1 juli 2017 vallen speed-pedelecs (snelle e-bikes) ook onder deze categorie.*

Brom- en snorfietsen zoveel mogelijk weren in de binnenstad

Juridisch gezien zitten er grote verschillen tussen het instellen van een milieuzone of een gezondheidszone voor snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor. Hieronder lichten we beide instrumenten nader toe.

Een milieuzone voor snor- en bromfietsen in de binnenstad is niet mogelijk

Het instellen van een milieuzone voor snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor in de binnenstad stuit op juridische bezwaren. In Groningen (en zeker in onze verkeersluwe binnenstad) hebben we geen problemen met de luchtkwaliteit. We voldoen hier al jaren ruimschoots aan de wettelijke normen: de concentraties fijnstof liggen hier zelfs al rond de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO (World Health Organization). Bovendien wordt de concentratie fijnstof in de binnenstad in zeer grote mate bepaald door de zogenaamde achtergrondconcentraties. Hiervan wordt het leeuwendeel van elders aangevoerd met de wind. Wat dit betreft zijn we in Groningen afhankelijk van maatregelen die elders in Nederland en Europa worden genomen om de uitstoot van fijnstof te verminderen.

Voor de juridische houdbaarheid van een milieuzone (in dit geval voor snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor) is het essentieel dat nut en noodzaak hiervan uit oogpunt van milieu – specifiek voor luchtkwaliteit – goed kan worden onderbouwd. Voor (de binnenstad van) Groningen valt zo'n onderbouwing niet te leveren. Ook zitten er nog andere, vooral juridische, haken en ogen aan het instellen van een formele milieuzone. Daarom willen wij de uitvoering van uw motie aanvliegen vanuit een andere invalshoek. Niet vanuit milieuoogpunt, maar vanuit verkeers- en gezondheidsoogpunt (zoals geluid en verkeersveiligheid), bijvoorbeeld in de vorm van een 'gezondheidszone'.

Een 'gezondheidszone' voor snor- en bromfietsen is wel mogelijk

Het doel van een gezondheidszone in de binnenstad is een verbetering van de leefbaarheid en het verblijfsklimaat en een vermindering van het aantal verkeersongevallen waarbij snor- en bromfietzers betrokken zijn. Met een gezondheidszone wordt grotendeels hetzelfde doel bereikt als met een milieuzone: namelijk minder vervuilende snor- en bromfietsen in de binnenstad.

Voor de invoering van een gezondheidszone voor snor- en bromfietsen is allereerst een verkeersbesluit nodig. Het betreft hier een zonaal verbod voor snor- en bromfietsen. Juridisch en feitelijk gaat het om een verkeersmaatregel. Als motivering voor het verkeersbesluit gebruiken we het argument dat we snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor zoveel mogelijk uit de binnenstad willen weren vanwege verkeersveiligheid en de overlast door stank, herrie en uitlaatgassen. We kunnen volstaan met de vaststelling dat deze verkeersmaatregel vooralsnog de enige mogelijkheid is

om snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor uit de binnenstad te weren.

Voor het nemen van een verkeersbesluit dienen alle bij het besluit betrokken belangen tegen elkaar te worden afgewogen. Het verkeersbesluit zal voldoende gemotiveerd moeten worden. Daarbij dienen wij inzichtelijk te maken waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt en op welke manier de bij het besluit betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Op basis van objectieve gegevens en te verrichten onderzoeken dient te worden aangetoond dat het belang van een verbod voor snor- en bromfietsen opweegt tegen alle overige bij het besluit betrokken belangen.

Het instellen van een verbod voor snor- en bromfietsen in de binnenstad wordt op straat zichtbaar gemaakt door toepassing van verkeersbord C13, ofwel 'Gesloten voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen, met in werking zijnde motor' (zie figuur 1). Een dergelijk verbod kan per straat worden ingevoerd, maar ook zonaal en daarmee voor een groter gebied. Aan de randen van het gebied waar vervuilende snor- en bromfietsen niet langer zijn toegestaan, komen in dat geval zonale C13-borden te staan.



Figuur 1: verkeersbord C13

Voor wat betreft de gehandicaptenvoertuigen geldt dat hiervoor een uitzondering kan worden gemaakt op basis van artikel 8, lid 2 sub b van het BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer). Met de toepassing van een onderbord geldt het verbod alleen voor brom- en snorfietsen en dus niet voor gehandicaptenvoertuigen. Omdat een brommobiel een andere wettelijke definitie kent dan een gehandicaptenvoertuig – namelijk die van een bromfiets – is een brommobiel niet toegestaan bij toepassing van bord C13. Ook kan er door toepassing van een onderbord een uitzondering gemaakt worden voor elektrische brom- en snorfietsen en speed pedelecs.

Met behulp van een onderbord kunnen er dus uitzonderingen gemaakt worden voor zowel gehandicaptenvoertuigen als voor elektrische snor- en bromfietsen inclusief speed pedelecs (zie figuur 2). In ons definitieve voorstel leggen wij deze keuzes aan u voor.



Figuur 2: mogelijke gezondheidszone voor vervuilende snor- en bromfietsen

Het uiteindelijke verkeersbesluit dient altijd ter advisering te worden voorgelegd aan de politie.

Handhaving van het zonale verbod

Het verbod voor snor- en bromfietsen met een verbrandingsmotor is zowel door de politie als door onze eigen bijzondere opsporingsambtenaren (boa's) handhaafbaar, afhankelijk van de gronden waarop een dergelijk besluit wordt genomen. Als een verkeersbesluit vanwege verkeersveiligheidsredenen wordt genomen, is alleen de politie bevoegd hierop te handhaven, maar het is anders als het om redenen van leefbaarheid en gezondheid is ingegeven. Overigens plaatst de politie bij een verbod voor snor- en bromfietsen in de binnenstad wel de kanttekening dat handhaving van deze maatregel voor hen (op dit moment althans) geen prioriteit heeft.

Een zonaal verbod werkt alleen goed wanneer de handhaving voldoende geborgd is. Over het algemeen geldt namelijk dat mensen bij geen of weinig controle zich minder goed aan de regels houden. De haalbaarheid van voldoende handhaving vormt in onze ogen een belangrijk zorgpunt, aangezien dit veel capaciteit vergt en dus veel kosten met zich mee brengt. Zeker in het begin zal er intensief gehandhaafd moeten worden. Op jaarbasis verwachten wij op basis van een eerste inschatting een kostenpost van 300.000 tot 500.000 euro. Misschien kan het goedkoper als de handhaving kan plaatsvinden met behulp van de ANPR-camera's (Automatic Number-Plate Recognition) die we mogelijk willen inzetten voor handhaving van de zero-emissiezone voor stadslogistiek.

Ten slotte is het bij zowel fysieke als digitale handhaving nodig om ontheffingen te regelen. Dit betekent een extra taak voor het Parkeerbedrijf, die daar kosten voor zal maken. In de nadere uitwerking komen we hiervoor met een kostenoverzicht.

Vervolg

Zoals uit het bovenstaande blijkt, is het mogelijk een gezondheidszone in te stellen. De komende tijd werken wij de consequenties van een eventuele invoering van een gezondheidszone voor snor- en bromfietsen in de binnenstad nader uit. Daarbij kijken we naar de omvang van het gebied waar een verbod voor snor- en bromfietsen van kracht zou kunnen zijn. Maar we treden ook in overleg met bijvoorbeeld inwoners en ondernemers in de binnenstad, eigenaren van snor- en bromfietsen, en de politie. Tevens brengen we de (on)mogelijkheden voor fysieke en/of digitale handhaving van het verbod en eventuele ontheffingen daarvoor in beeld. Met als resultaat een overzicht van de maatregelen die nodig zijn, maar ook van alle (financiële) consequenties daarvan.

Binnenkort willen we starten met dit proces. Hiervoor stellen we een projectgroep samen. Omdat een verkeersmaatregel als deze voor betrokkenen vrij ingrijpend is en we tijdens het proces veel aandacht willen besteden aan inspraak en participatie, verwachten we in de tweede helft van 2021 een definitief voorstel inclusief een dekkingsvoorstel voor te kunnen leggen aan uw raad.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.