

Onderwerp Beantwoording motie 'onderzoek scooterrijde binnenstad en fietspaden'

Steller Jaap Valkema/Willem de Boer



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 3678980

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 6935379

Datum 30-5-2018

Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de vergadering van 20 december 2017 heeft uw raad de motie 'onderzoek scooterrijde binnenstad en fietspaden' aangenomen. In de eerste plaats heeft u ons verzocht te onderzoeken of het mogelijk is vervuilende scooters eerder dan 2023 en in een groter gedeelte van de binnenstad te weren dan wordt voorgesteld in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2018-2021. En in de tweede plaats of onze infrastructuur zich leent voor het scheiden van fietsers en scooterrijders door scooters naar de rijbaan te verplaatsen.

Op basis van het onderzoek dat we de afgelopen maanden hebben uitgevoerd, zien we mogelijkheden om vervuilende scooters in de binnenstad te weren door de invoering van zonale verboden voor brom- en snorfietzen. En om de overlast op fietspaden te verminderen, is het mogelijk om deze categorie op een groot deel van de fietspaden te weren.

Achtergrond

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

- *Snorfietzen. Deze zijn voorzien van een blauwe kentekenplaat en mogen maximaal 25 km/uur rijden;*
- *Bromfietzen. 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.*

De snorfiets is de afgelopen jaren erg populair geworden. Sinds 2008 is het aantal snorfietsen in Groningen bijna verdubbeld, van 4.900 in 2008 naar 8.600 in 2017. Daarentegen is het aantal bromfietsen met zo'n 4.000 stuks ongeveer gelijk gebleven. Overigens staat het snorfietsbezit in geen verhouding ten opzichte van het fietsbezit. Onderzoek heeft uitgewezen dat alle Stadgers bij elkaar zo'n 350.000 fietsen bezitten.

Een deel van de snorfietsers heeft bewust gekozen voor dit vervoermiddel, omdat ze niet op de rijbaan willen of durven rijden, of omdat ze geen ander vervoermiddel tot hun beschikking hebben. Dit betekent dat een deel van de gebruikers simpelweg niet zonder kan. Daartegenover staat wel dat de problematiek van de snorfiets hardnekkig is. Menig Stadger ervaart geluid- en stankoverlast en veel fietsers voelen zich onveilig op het fietspad vanwege de snelheid van snorfietsers.

Mogelijke oplossingen

In deze brief worden de resultaten van beide onderzoeken beschreven:

1. het weren van brom- en snorfietsen uit de binnenstad;
2. het weren van snorfietsen op fietspaden.

Ad 1. Het weren van brom- en snorfietsen uit de binnenstad

Om de leefbaarheid in de binnenstad te verbeteren (bijvoorbeeld ten behoeve van de verkeersveiligheid en/of het verblijfsklimaat) willen we hier zonale verboden voor brom- en snorfietsen instellen. Dit verbod geldt dan voor een bepaalde straat en/of een bepaald gebied. Hierbij kan trouwens geen onderscheid worden gemaakt tussen schone (elektrische) brom- en snorfietsen én die met een verbrandingsmotor. Voor een zonaal verbod is een verkeersbesluit nodig dat voldoende gemotiveerd moet worden waarbij alle bij het besluit betrokken belangen tegen elkaar dienen te worden afgewogen.

De invoering van zonale verboden voor brom- en snorfietsen willen we meenemen bij de verdere uitvoering van de Binnenstadsvisie. Tegelijkertijd willen we ook de consequenties voor handhaving in beeld brengen. Uiteraard voeren we zonale verboden alleen in na goed overleg met betrokkenen en belanghebbenden. Aangezien dit zorgvuldig dient te gebeuren, kunnen we op dit moment (nog) niet aangeven waar en wanneer we hiermee kunnen starten.

Met een zonaal verbod voor brom- en snorfietsen denken we met minder middelen hetzelfde doel te kunnen bereiken als met de invoering van een milieuzone. Bovendien blijkt het instrument 'milieuzone', dat we ook onderzocht hebben, juridisch en uitvoeringstechnisch veel complexer te zijn.

Het instellen van een milieuzone vindt plaats op basis van een verkeersbesluit, dat onderbouwd moet worden met onderzoek. Weliswaar hoeft de absolute noodzaak van een milieuzone niet te worden aangetoond, maar de specifieke situatie in Groningen is juist dat het hier relatief heel goed is gesteld met de luchtkwaliteit. Zie hiervoor het '*Verslag luchtkwaliteit 2016 gemeente*

Groningen' en de bijbehorende digitale luchtkwaliteitskaarten op: <https://gemeente.groningen.nl/luchtkwaliteitskaart>. Het zal dan ook heel moeilijk worden om de nut en noodzaak van een milieuzone voor brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor te kunnen onderbouwen. Alles overwegend denken wij dat de beoogde effecten met de huidige regelgeving beter kunnen worden bereikt met een zonaal verbod in plaats van met een algehele milieuzone.

Ten slotte is in het regeerakkoord het voornemen opgenomen om (net als in Duitsland) één systeem in te voeren met eenduidige categorieën en verkeersborden voor milieuzones, zodat automobilisten in iedere gemeente de regels snappen. De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat schrijft in haar brief van 5 april 2018 aan de Tweede Kamer nog voor de zomer met plannen te komen voor harmonisering van milieuzones. Daarbij vraagt zij gemeenten nadrukkelijk de kabinetsplannen af te wachten alvorens over te gaan tot het invoeren van nieuwe milieuzones.

Ad 2. Het weren van snorfietsen op fietspaden

Om de overlast van snorfietsen op fietspaden tegen te gaan, willen we deze categorie op zoveel mogelijk fietspaden weren. Dit doen we door verplichte fietspaden (bord G11) te wijzigen in onverplichte fietspaden (bord G13) (zie figuur 1). Alleen wanneer de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer in het geding komen, er geen alternatieve route beschikbaar is of bepaalde bestemmingen niet meer bereikt kunnen worden, blijven snorfietsen ook in de toekomst toegestaan op het fietspad. Een voorbeeld hiervan zijn de fietspaden langs belangrijke invalswegen en gebiedsontsluitingswegen (zoals Hereweg, Damsterdiep en Paterswoldseweg) met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het snelheidsverschil tussen de snorfiets – ervan uitgaande dat deze zich aan de maximumsnelheid van 25 km/uur houdt – en het overige gemotoriseerde verkeer is hier (te) groot. Met naar verwachting nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming van het autoverkeer en het openbaar vervoer.



Figuur 1: Fietspadborden (van links naar rechts G12a, G11 en G13)

Op 14 december 2017 heeft de Tweede Kamer trouwens ingestemd met de mogelijkheid om de snorfiets te verplaatsen naar de rijbaan. De Raad van State heeft hier onlangs positief over geadviseerd. Daardoor krijgt de wegbeheerder met ingang van 2019 de mogelijkheid om de snorfiets vanwege grote drukte op een fietspad naar de rijbaan te verplaatsen en niet vanwege bijvoorbeeld overlast. Het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan moet worden aangegeven door een onderbord bij bord G11. Bovendien geldt op dergelijke locaties de wettelijke verplichting tot het dragen van een helm.

In hoofdlijnen komt ons voorstel overeen met de situatie zoals die met ingang van 1 januari 2019 in Amsterdam van kracht zal worden. De politie heeft aangegeven dat de handhaving hiervan (op dit moment althans) weinig prioriteit heeft. Om de effectiviteit van de maatregel toch te kunnen garanderen, zou dit kunnen betekenen dat er vaker een beroep op Stadstoezicht moet worden gedaan met gevolgen voor de capaciteit.

Nog voor de zomer starten we met de inventarisatie van fietspaden waar we snorfietzen willen weren. Dit maken we onder andere visueel inzichtelijk. De uitkomsten van ons onderzoek bespreken we met belanghebbenden zoals de Fietsersbond en de politie. Begin 2019 informeren we uw raad over de uitkomsten van deze inventarisatie.

Tot slot

We verwachten dat we met het instellen van zonale verboden voor brom- en snorfietzen in de binnenstad én het weren van snorfietzen op het overgrote deel van onze fietspaden de hinder en overlast van brom- en snorfietzen in Groningen sterk kunnen verminderen. De komende tijd werken we beide voorstellen hiervoor verder uit.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten". The signature is stylized with a large initial "P" and a horizontal line at the end.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

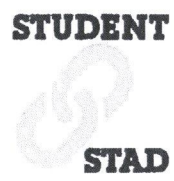
A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink". The signature is stylized with a large initial "P" and a horizontal line at the end.

de secretaris,
Peter Teesink

COLAGE

AAZ VAN D
30 v 9T

M5 I



| | |
|-----------------|-------------|
| GRIFFIE | |
| reg.nr. | 6746508 |
| ingek. | 9 JAN. 2018 |
| class. | |
| te beh. door: | GR |
| kopie gez. aan: | |

Motie: Onderzoek scooterrijde binnenstad en fietspaden

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op 20 december 2017, besprekende het meerjarenprogramma verkeer en vervoer.

Constateernde dat:

- Sommige scooters 20 tot 2.700 keer de hoeveelheid fijnstof van een bestelbus uitstoten.
- Volgens onderzoek van de GGD dit grote impact heeft op de volksgezondheid en in het bijzonder op mensen die al een longaandoening hebben.
- Volgens GGD een iets grotere afstand tussen fietser en scooterrijder op het fietspad al een enorm verschil maakt.
- Dit pleidooi wordt onderschreven door tientallen wetenschappers en medici van diverse instellingen, ook door experts op de expertmeeting van onze raad op 30/11.
- Groningen de gezondste stad van Nederland wil worden.

Overwegende dat:

- Vooral oudere type scooters vervuilen vanwege een oudere emissiestandaard.
- De binnenstad de drukste plek van Groningen is.
- Het beperken van toegang tot de binnenstad de transitie naar schonere scootertypes kan versnellen.
- Groningen wil werken aan een emissievrije binnenstad.
- De focus daarbij niet alleen moet liggen op duurzaamheid, maar óók op volksgezondheid.
- Er tijdens de expertmeeting van onze raad 30/11 twee scenario's besproken zijn: zonerings en scooterrijde fietspaden.

Spreekt uit dat:

- Het vanwege onder meer milieueffecten in wil zetten op minder scooters op drukke stedelijke fietsroutes en voetgangerszones.

Verzoekt het college:

- In aanvulling op het voorstel uit het meerjarenprogramma om vanaf 2023 geen brommers/scooters met verbrandingsmotor toe te staan in de vanaf 2019 auto- en busvrije gebieden te onderzoeken of het mogelijk is vervuilende scooters eerder en in een groter gebied in de binnenstad te weren.
- Te onderzoeken of het besluit van de Tweede Kamer om gemeenten de mogelijkheid te geven scooters naar de rijbaan te verplaatsen kan bijdragen aan schone lucht en of onze infrastructuur zich – ook qua verkeersveiligheid – leent voor het scheiden van fietser en scooterrijder.

En gaat over tot de orde van de dag.

Tom Rustebiel
D66

Sebastiaan Ruddijs
PvdA

Bennt Loonhuis
Groenlinks

Marjet Woldhuis
100%

Inge Jongman
ChristenUnie

Amrut Sijboets
Stadspartij

Robbert Lammers
Student&Stad