

Onderwerp Snorfiets op de Rijbaan (SNOR)

Steller Jaap Valkema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8980 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk



Datum 15-1-2020

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Al langere tijd leeft bij uw raad de wens om scooters van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. Vooral vanwege de uitstoot van fijnstof en het nadelige effect hiervan op de gezondheid van fietsers. Een grotere afstand tussen fietsers en scooterrijders – door scooters te verplaatsen naar de rijbaan – kan dit nadelige effect volgens uw raad fors verkleinen.

De termen scooter, snorfiets en bromfiets worden vaak door elkaar gebruikt. En dat is verwarrend. Een scooter is feitelijk niet meer dan een verschijningsvorm en kan een snorfiets of een bromfiets zijn. Aangezien bromfietsen binnen de bebouwde kom van Groningen bijna overal op de rijbaan rijden, richten we ons in deze brief op de snorfiets. Snorfietsen hebben een blauwe kentekenplaat (zie figuur 1), mogen maximaal 25 km/uur rijden, rijden in principe op het fietspad en er is geen helmplicht. Bromfietsen hebben een gele kentekenplaat, mogen 45 km/uur rijden, rijden op de rijbaan en er is een helmplicht.



Figuur 1: Snorfietsen

Zoals wij in onze brief van 30 mei 2018 (met kenmerk 6935379) al hebben aangegeven, hebben wegbeheerders sinds kort de (juridische) mogelijkheid snorfietsen te weren van het fietspad als sprake is van grote drukte op het fietspad en daarmee de verkeersveiligheid in het geding is. Naast Groningen overwegen ook diverse andere gemeenten snorfietsen te verplaatsen van het fietspad naar de rijbaan. Tot nu toe is de gemeente Amsterdam echter de enige die deze maatregel op grote schaal heeft ingevoerd (zie bijlage).

Het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan kan niet zomaar. Het heeft gevolgen voor de snorfietser zelf, maar ook voor de andere weggebruikers waaronder het openbaar vervoer en de hulpdiensten. We hebben laten onderzoeken waar snorfietsen in Groningen mogelijkwijs van het fietspad naar de rijbaan verplaatst zouden kunnen worden. Uit dit onderzoek blijkt dat dit op veel plaatsen niet mogelijk is. Bovendien ontstaat een diffuus netwerk van fietspaden waar snorfietsen wel en niet mogen rijden en daardoor veel plekken waar snorfietzers van het fietspad naar de rijbaan moeten en andersom. We stellen daarom voor om op korte termijn diverse solitaire fietspaden aan te wijzen als onverplichte fietspaden. Het gaat dan bijvoorbeeld om de fietsroutes door Park Selwerd en het Noorderplantsoen en het Jaagpad langs het Reitdiep. Ten slotte verwachten we dat het aantal snorfietsen de komende jaren daalt en dat de snorfiets zelf steeds schoner wordt.

Ontwikkelingen met betrekking tot snorfietsen

Hoewel de populariteit van de snorfiets in de afgelopen tien jaar is toegenomen, zien we de laatste jaren juist een kentering. Bovendien heeft een aantal ontwikkelingen in meer of mindere mate invloed op het toekomstige snorfietsbezit, maar ook op de aandrijving van snorfietsen.

Aantal snorfietsen

De afgelopen jaren is de snorfiets populair geworden. In tien jaar tijd is het aantal snorfietsen in de gemeente Groningen met ruim 40% toegenomen, van 6.820 in 2010 naar 9.764 in 2019. Sinds 2018 daalt de landelijke verkoop van nieuwe snorfietsen. Zo werden in 2018 landelijk ruim 30% minder nieuwe snorfietsen verkocht dan in 2017. En in de eerste negen maanden van 2019 lag het aantal nieuw verkochte snorfietsen opnieuw een kwart lager dan in dezelfde periode in 2018.

Het aantal geregistreerde bromfietsen in de gemeente Groningen is in de periode 2010-2019 met 8% gedaald, van 4.612 naar 4.264. Overigens staan het brom- en snorfietsbezit in geen verhouding tot het fietsbezit in Groningen. Onderzoek heeft uitgewezen dat alle Groningers bij elkaar zo'n 400.000 fietsen bezitten.

Elektrische snorfietsen

De elektrische snorfiets wint momenteel terrein. Van alle nieuw verkochte snorfietsen is inmiddels 12% elektrisch. In 2018 was dit nog 9% en in 2017 bleef de teller steken op 4%. Van alle snorfietsen die in Nederland geregistreerd staan, was begin 2019 iets meer dan 5% elektrisch. De komende jaren zal het aandeel elektrische snorfietsen toenemen. Onder meer omdat in het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 alleen nog maar elektrische snorfietsen verkocht mogen worden. Daarmee lijken de problemen met betrekking tot geluid- en stankoverlast door snorfietsen en de nadelige gevolgen voor de volksgezondheid binnen afzienbare tijd te verdwijnen.

Algemene helmplicht

Gebruikers van een snorfiets hoeven op dit moment geen helm te dragen. Dit gaat echter veranderen, want er komt een algemene helmplicht voor snorfietzers. De wetswijziging die daarvoor nodig is, wordt op dit moment voorbereid. Er wordt rekening mee gehouden dat door de helmplicht het snorfietsbezit zal afnemen (uit onderzoek blijkt meer dan 50%), mogelijk met als gevolg een toename van het bromfietsbezit. Zo valt een half jaar na de invoering van Snorfiets op de Rijbaan (SNOR) in Amsterdam, waarbij snorfietzers

óók een helm moeten dragen wanneer zij op de rijbaan rijden, een daling te constateren van het snorfietsbezit met 30%.

Ongevallen met snorfietsen

Naast het milieu/gezondheidsaspect zijn ongevallen tussen fietsers en snorfietsen op het fietspad of tussen fietsers en (afslaande) motorvoertuigen één van de belangrijkste argumenten om snorfietsen te verplaatsen naar de rijbaan. Met behulp van VIASTAT hebben wij inzicht in het aantal ongevallen in onze gemeente. Voor wat betreft het aantal ongevallen tussen snorfietsen en fietsen en snorfietsen en motorvoertuigen beschikken we over gegevens over de periode 2014-2019.

Uit deze gegevens blijkt dat er sprake is van een trendbreuk als het gaat om het aantal verkeersongevallen waarbij snorfietzers betrokken zijn. In de periode 2014-2017 is het aantal snorfietsongevallen in Groningen vrijwel gelijk gebleven, maar vanaf 2018 valt een daling van het aantal snorfietsongevallen waar te nemen. En, hoewel de cijfers van 2019 nog niet definitief zijn, zien we dat ook terug in 2019.

Snorfietsen verplaatsen naar de rijbaan

Het invoeren van Snorfiets op de Rijbaan (SNOR) lijkt eenvoudig, maar is het niet. De gemeente Amsterdam, waar deze maatregel op 8 april 2019 ter verbetering van de verkeersveiligheid is ingevoerd, bevestigt dat het een complexe en tijdrovende opgave is die niet te vergelijken is met andere verkeersopgaven. De invoering van SNOR moet dan ook niet worden onderschat.

Juridisch: wat kan wel en wat niet?

Het verplaatsen van de snorfiets van het verplichte fietspad (bord G11) naar de rijbaan is sinds 1 juli 2018 mogelijk. Volgens de regels die zijn vastgelegd in de Wegenverkeerswet kan dat echter alleen als sprake is van grote drukte op het fietspad. De gezondheid van fietsers of een verbeterde luchtkwaliteit vormen daarbij geen argumenten. In geval van het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan wordt een onderbord met de tekst 'snorfietsen niet toegestaan' geplaatst onder het fietspadbord G11. De uitvoering hiervan is vastgelegd in het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer ofwel de BABW.

Een andere mogelijkheid – die al veel langer bestaat – is om een verplicht fietspad (bord G11) te wijzigen in een onverplicht fietspad (bord G13). Deze optie wordt niet of nauwelijks gebruikt, omdat fietsers daarmee ook de mogelijkheid krijgen op de rijbaan te gaan fietsen. Er is dan immers sprake van een niet-verplicht fietspad. Deze mogelijkheid kan bijvoorbeeld wel worden toegepast op fietspaden door bijvoorbeeld groen of langs kanalen. We stellen daarom voor om op korte termijn diverse solitaire fietspaden aan te wijzen als onverplichte fietspaden. Het gaat dan bijvoorbeeld om de fietsroutes door Park Selwerd en het Noorderplantsoen en het Jaagpad langs het Reitdiep.



Figuur 2: Fietspadborden (van links naar rechts G12a, G11 en G13)

Voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan dient de wegbeheerder een verkeersbesluit te nemen. De motivering hiervan is erg belangrijk; wegbeheerders kunnen niet zomaar een verkeersbesluit nemen. Wettelijk gezien mogen snorfietsen alleen naar de rijbaan verplaatst worden als sprake is van grote drukte op fietspaden. Het begrip ‘grote drukte’ is echter niet gedefinieerd. Wel zijn er verschillende factoren die de (ervaren) drukte op fietspaden bepalen. Het gaat dan uiteraard over de fietsintensiteit, maar ook over de (effectieve) breedte van het fietspad, het type fietspad (één of twee richtingen) en de verschillende types voertuigen die het fietspad gebruiken (grootte, snelheid, etc.). Voor de onderbouwing van het verkeersbesluit zijn deze gegevens noodzakelijk. Zijn deze gegevens niet beschikbaar, dan dient hier onderzoek naar te gebeuren.

Voor het verplaatsen van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan is per fietspad een verkeersbesluit of een verzamelverkeersbesluit voor alle fietspaden gezamenlijk nodig. Een dergelijk verkeersbesluit dient voldoende gemotiveerd te worden waarbij alle bij het besluit betrokken belangen tegen elkaar dienen te worden afgewogen. Een verkeersbesluit wordt altijd ter advisering voorgelegd aan de politie.

De politie heeft aangegeven dat vanuit de politie – op dit moment althans – negatief geadviseerd zal worden op de verplaatsing van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan. Het op bepaalde fietspaden verplaatsen van snorfietsers naar de rijbaan en op andere fietspaden niet, zorgt voor een gebrek aan uniformiteit. Daarmee worden de drie E's, ofwel *Engineering* (de inrichting van de weg), *Education* (voorlichting/communicatie) en het sluitstuk *Enforcement* (handhaving), niet op een manier toegepast die uitvoerbaar is. De verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan moet zorgen voor een zelfregulerend systeem waarbij de weginrichting leidend is. Door de snorfietsers op bepaalde wegen op de rijbaan toe te staan, wordt uit de inrichting niet duidelijk wat van de snorfietsers verwacht mag worden. En als de inrichting van de weg niet conform de inrichtingseisen is ingericht, wordt door de politie niet gehandhaafd. De weg is namelijk niet ingericht voor de snorfiets.

Hoe kan het netwerk eruit zien?

Op verzoek van uw raad hebben we de afgelopen tijd geïnventariseerd waar snorfietsen in Groningen eventueel verplaatst kunnen worden van het fietspad naar de rijbaan. Daarbij is gekeken naar fietspaden langs de rijbaan, maar ook naar alle solitaire fietspaden zoals door het groen. Dit onderzoek is in opdracht van ons uitgevoerd door Royal Haskoning/DHV in opdracht van ons. Daarbij heeft afstemming plaatsgevonden met de politie, Ambulancezorg Groningen, OV Bureau Groningen-Drenthe, Qbuzz, CROW Fietsberaad, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond.

In het onderzoek dat is uitgevoerd door Royal Haskoning/DHV is gekeken naar alle verplichte fietspaden (bord G11) binnen de bebouwde kom. Fietspaden buiten de bebouwde kom zijn buiten beschouwing gelaten vanwege het grote snelheidsverschil tussen snorfietsen en motorvoertuigen. Ook de bromfiets rijdt om die reden buiten de bebouwde kom altijd op het fietspad.

Binnen de bebouwde kom is een aantal fietsvoorzieningen buiten beschouwing gelaten:

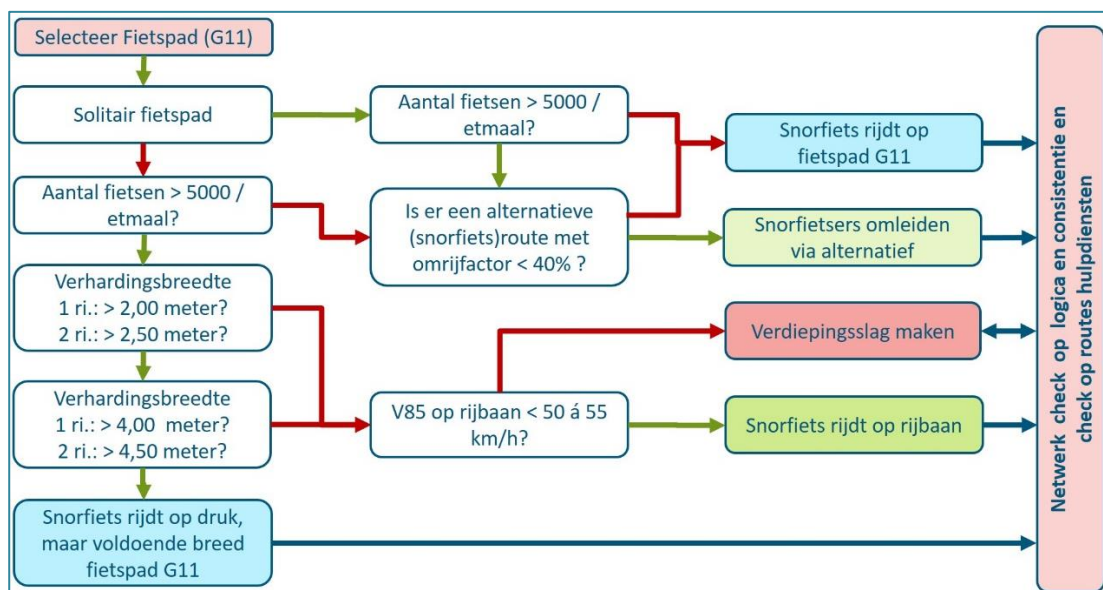
- *Fietsstroken*
Er zijn geen juridische mogelijkheden om snorfietsen op fietsstroken te weren. Bovendien rijden snorfietsen in de praktijk vanwege de beperkte breedte van fietsstroken toch vaak al op de rijbaan.
- *Verplichte (brom)fietspaden (bord G12a)*
Sinds 15 december 1999 rijden bromfietsen binnen de bebouwde kom van Groningen in principe overal op de rijbaan. Er zijn enkele uitzonderingen: om te voorkomen dat bromfietsen de ringweg of de snelweg op rijden, zijn bromfietsen toegestaan op een aantal fietspaden. En om te voorkomen dat de bromfiets ver om moet rijden, is een aantal fietsdoorsteekjes voor hen opengesteld. Op de fietspaden waar bromfietsen zijn toegestaan, zijn snorfietsen ook toegestaan.
- *Onverplichte fietspaden (bord G13)*
Op onverplichte fietspaden zijn snorfietsen met een brandstofmotor niet toegestaan.

Zoals hierboven aangegeven is, is de motivering van het verkeersbesluit om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen essentieel. Snorfietsen kunnen alleen naar de rijbaan verplaatst worden als sprake is van grote drukte op het fietspad en alleen als dit op een verkeersveilige manier kan. Om te kunnen bepalen of snorfietsen wel of niet van het verplichte fietspad (bord G11) naar de rijbaan verplaatst kunnen worden, zijn verschillende verkeerskundige afwegingscriteria bepaald die grotendeels ook door de gemeente Amsterdam gebruikt zijn, namelijk:

- Het aantal fietsers dat gebruik maakt van het betreffende fietspad. Bij minder dan 5.000 fietsers per dag is geen sprake van 'grote drukte'. De snorfiets blijft dan gebruik maken van het fietspad. Bij meer dan 5.000 fietsers per dag kan de snorfiets mogelijk wel verplaatst worden naar de rijbaan.
- De (effectieve) breedte van het fietspad. Op fietspaden die breder zijn dan 4 meter is voldoende ruimte voor de snorfiets. Op fietspaden die smaller zijn, kan de snorfiets wellicht wel worden verplaatst naar de rijbaan, afhankelijk van de snelheid van het autoverkeer.
- De snelheid van het autoverkeer op de rijbaan waarnaar de snorfiets verplaatst wordt, mag niet te hoog zijn. Bij een gemiddelde snelheid van maximaal 50 à 55 km/uur kan de snorfiets mogelijk verplaatst worden naar de rijbaan.
- Als het wegvak onderdeel uitmaakt van het hoogwaardig openbaar vervoernetwerk (Qlink) blijven snorfietsen gebruik maken van het fietspad. Daarmee blijft de doorstroming van de belangrijkste openbaar vervoerlijnen in onze regio gewaarborgd. Dit criterium is in Amsterdam niet toegepast, omdat de Amsterdamse situatie erg verschilt van de Groningse. Zo beschikt Amsterdam binnen de Ring A10 over een uitgebreid metro- en tramnetwerk en sluiten veel hoogwaardige buslijnen van en naar de regio aan op openbaar vervoerknooppunten die buiten de Ring A10 liggen. Binnen de Ring A10 rijden vooral stadsbussen.
- Als het wegvak onderdeel is van de belangrijke invalswegen Bedumerweg, Damsterdiep/Rijksweg, Europaweg, Emmaviaduct of Hoendiep blijven snorfietsen gebruik maken van het fietspad.
- De omrijfactor die ontstaat voor snorfietsers mag niet te groot zijn. Als de route tussen herkomst en bestemming groter wordt dan 40% (dit is in 1999 ook toegepast bij de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan), mag de snorfiets gebruik blijven maken van het fietspad.

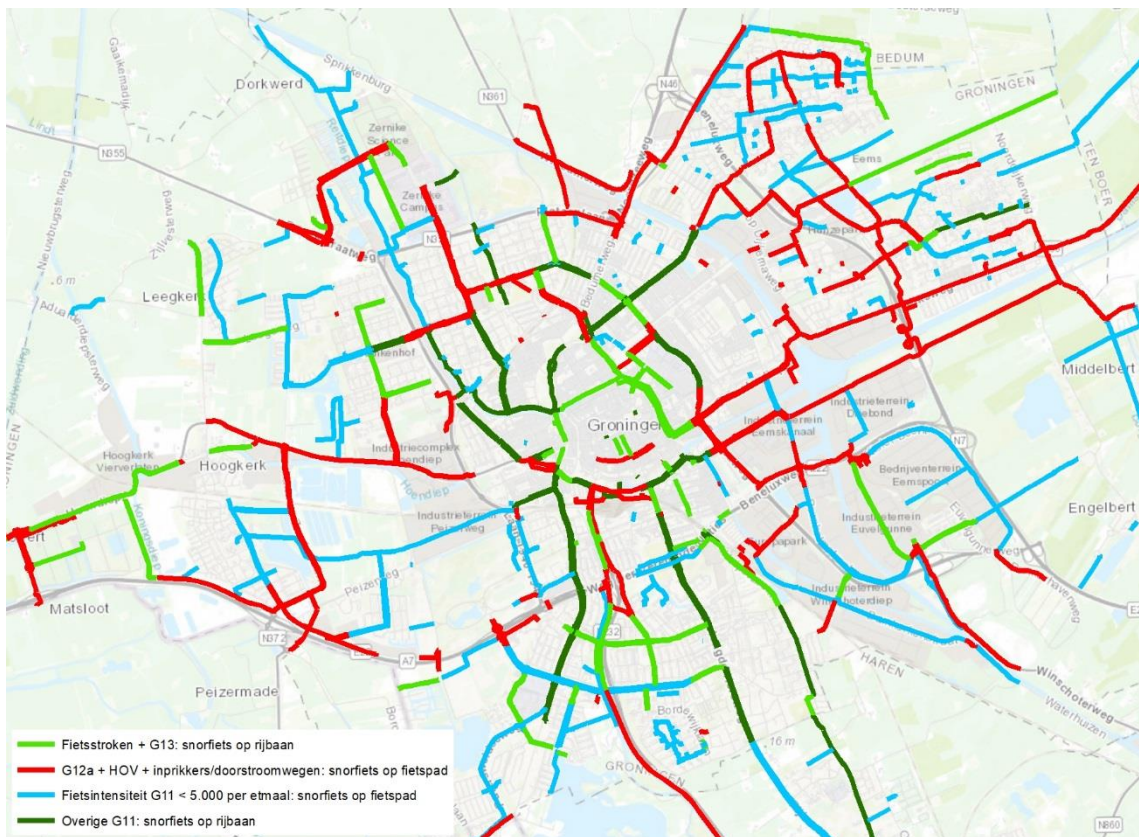
Tot slot is een check gedaan op logica en consistentie van het netwerk voor snorfietsen. Het aantal wisselingen voor snorfietsen dient beperkt te blijven, omdat voorkomen moet worden dat snorfietsen continu van het fietspad naar de rijbaan en weer terug naar het fietspad worden geleid. Iedere wisseling van/naar de rijbaan geeft namelijk een zeker verkeersveiligheidsrisico. Ook is rekening gehouden met de belangrijkste (uitruk)routes van hulpdiensten.

Aan de hand van bovenstaande criteria is voor ieder verplicht fietspad (bord G11) afzonderlijk bekeken of de snorfiets naar de rijbaan verplaatst kan worden of niet. Daarbij is gebruik gemaakt van een stroomschema (zie figuur 3).



Figuur 3: Stroomschema afweging Snorfiets naar de Rijbaan

Aan de hand van het stroomschema blijkt dat op een groot deel van de beschouwde fietspaden binnen de bebouwde kom van Groningen de snorfiets er beter op het fietspad (bord G11) kan blijven rijden dan dat deze naar de rijbaan verplaatst wordt. Redenen daarvoor zijn dat het fietspad niet druk genoeg is, het fietspad voldoende breed is, het autoverkeer te snel rijdt of onderdeel is van een hoogwaardige openbaar vervoerroute. Op een beperkt aantal fietspaden lijkt het mogelijk de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan te kunnen verplaatsen (de donkergroene lijnen in figuur 4).



Figuur 4: Drukke fietspaden waar de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan verplaatst zou kunnen worden

Een verdere verdiepingsslag laat echter zien dat dit genuanceerder ligt. Zo liggen er langs de Paterswoldseweg en Hereweg bijvoorbeeld busbanen (waarover elektrische bussen rijden die snorfietzers rechts inhalen), heeft de Zonnelaan/Prinsesseweg een middenberm (waardoor automobilisten de snorfietser niet voorbij kunnen) en staat het autoverkeer op de route Zuiderpark/Griffeweg geregeld stil voor de verkeerslichten (waardoor snorfietzers alsnog zullen kiezen voor het fietspad).

Tot slot

Op vrijdag 10 januari jl. hebben we gesproken met vijf artsen van het UMCG. Een aantal van hen is intensief betrokken geweest bij het wetgevingsproces voor de algemene helmplicht voor snorfietzers. Van hen hebben we achtergrondinformatie gekregen over de gevolgen van een snorfietsongeval zonder helm, wat de uitstoot van snorfietzen betekent voor de gezondheid van fietsers op het fietspad en de gezondheidswinst voor snorfietzers zelf wanneer zij overstappen op een (elektrische) fiets. De artsen pleitten er gezamenlijk voor dat wij als wegbeheerder maatregelen nemen die het snorfietgebruik ontmoedigen.

Uit het onderzoek dat in opdracht van ons is uitgevoerd door Royal Haskoning/DHV blijkt dat het verplaatsen van de snorfiet naar de rijbaan niet eenvoudig is. Gezien de complexiteit van de maatregel om snorfietzen naar de rijbaan te verplaatsen, gaan we

graag met u in gesprek en stellen we voor deze brief te agenderen voor een raadscommissie.

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.