

Raadsvoorstel

Onderwerp **Snorfietsen weren van het fietspad en uit binnenstad**
Steller/telnr. E. Timmerman/ 8869 Bijlagen 2

Classificatie Openbaar Geheim
 Vertrouwelijk

Portefeuillehouder Philip Broeksma

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: Maand juni Jaar 2021
Raad LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit de kosten van € 200.000,- voor het wijzigen van de aangegeven solitaire fietspaden in onverplichte fietspaden, te dekken uit extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen', jaarschijf 2021 (€ 100.000,-) en jaarschijf 2022 (€ 100.000,-).

Samenvatting

Al langere tijd leeft de wens om fietsers en voetgangers te behoeden voor de uitstoot van fijnstof van brom- en snorfietsen en het nadelige effect hiervan op de gezondheid. Het is mogelijk om dit effect te verkleinen, door snorfietsen met verbrandingsmotor te weren op solitaire fietspaden. Hiervoor kunnen fietspaden die liggen in een park, groenstructuur, of zijn onderdeel van recreatieverbindingen worden gewijzigd in onverplichte fietspaden. Om vervuilende brom- en snorfietsen uit de binnenstad te weren is het mogelijk om een gezondheidszone in te voeren. Deze maatregel kan vanwege de anticipatietijd pas in 2025 kan worden uitgevoerd. Omdat het effect van deze maatregel daarmee afneemt en de investeringskosten hoog zijn, wordt voorgesteld om geen gezondheidszone in te voeren, maar mee te nemen in de planvorming voor de binnenstad en uitwerking van de Binnenstadvisie.

B&W-besluit d.d.: 18 mei 2021

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Al langere tijd leeft bij uw raad de wens om fietsers en voetgangers te behoeden voor de uitstoot van fijnstof van brom- en snorfietsen en het nadelige effect hiervan op de gezondheid. Het weren van snorfietsen op solitaire fietspaden en uit de binnenstad kan dit effect verkleinen.

Op 12 februari 2020 heeft uw raad hiervoor twee moties aangenomen met als uiteindelijke doel om de nadelige effecten van brom- en snorfietsen met een in werking zijnde verbrandingsmotor te beperken voor de omgeving. In de motie 'Zo snel mogelijk zoveel mogelijk snorfietsen van het fietspad (SNOR)' wordt gevraagd om, daar waar mogelijk, snorfietsen met in werking zijnde verbrandingsmotor te weren van solitaire fietspaden. In de motie 'Gezondheidszone scooters binnenstad' wordt verzocht om met een voorstel te komen waarmee een brom- en snorfietsen met schadelijke uitstoot uit de binnenstad kunnen worden geweerd met een gezondheidszone. Binnen een dergelijke zone kunnen vervuulende snor- en bromfietsers worden geweerd.

Kader

Het terugdringen van brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor van fietspaden en uit de binnenstad sluit aan bij de volgende beleidskaders:

Gezondheidsbeleid Groningen Gezond

"Hoofdonderdelen zijn het verbeteren van de luchtkwaliteit en het beperken van verkeerslawaaï. 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)lawaaï met als resultaat een aangenamer en gezonder woon- en verblijfsklimaat in de stad."

Omgevingsvisie The Next City

"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 en geven we de fiets meer ruimte op verschillende locaties."

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."

Argumenten en afwegingen

Om meer inzicht te krijgen in de mogelijkheden en consequenties van het weren van snorfietsen op solitaire fietspaden en het invoeren van een gezondheidszone voor de binnenstad is een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek richt zich op:

- het in kaart brengen van de beleidsbasis en de randvoorwaarden;
- juridische analyse;
- in beeld brengen van effecten en consequenties;
- gesprekken met stakeholders.

De resultaten van het onderzoek zijn weergegeven in twee rapportages, namelijk 'Weren snorfiets met verbrandingsmotor van solitaire fietspaden' (bijlage 1) en 'Gezondheidszone Binnenstad Groningen' (bijlage 2).

Snorfietsen met verbrandingsmotor weren van fietspaden

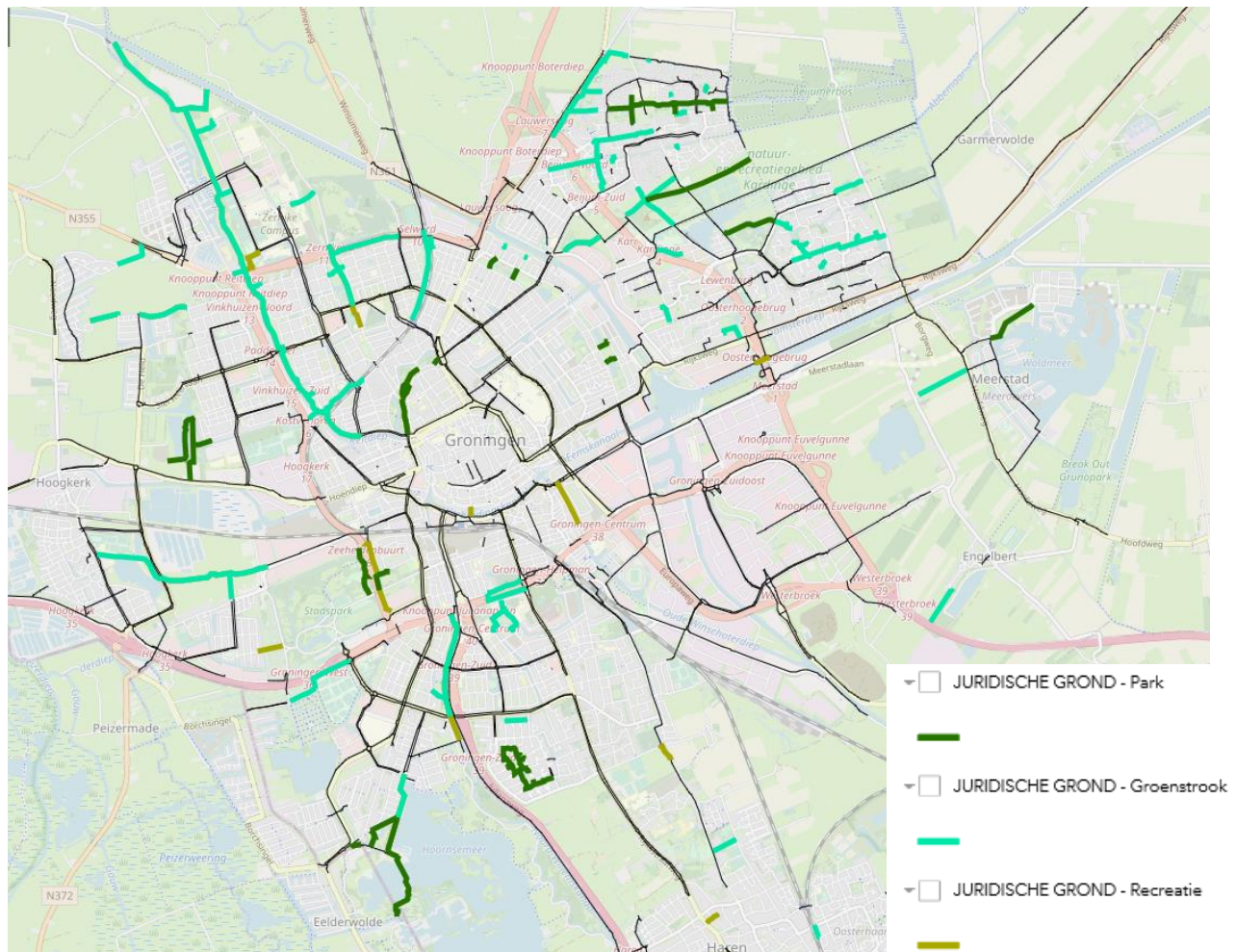
Er zijn drie varianten (verkeersmaatregelen) onderzocht op basis waarvan snorfietzers (met in werking zijnde verbrandingsmotor) van solitaire fietspaden geweerd kunnen worden, namelijk:

1. G11 (verplicht fietspad) met onderbord;
2. G13 (onverplicht fietspad) evt. met toelichtend onderbord;
3. G07 of G07zb (=zone) Voetgangerszonegebied met onderbord(en).

Uit het onderzoek blijkt dat variant 2 het meest voor de hand ligt, omdat een onderbord hierbij niet noodzakelijk is. Bij deze variant worden solitaire fietspaden gewijzigd in onverplichte fietspaden (bord G13), waar snorfietsen met een in werking zijnde verbrandingsmotor niet zijn toegestaan. De juridische grond om een dergelijk verkeersbesluit te kunnen nemen richt zich met name op (geluids)overlast en hinder in specifieke gebieden, waaronder parken, groenstroken of fietspaden die een recreatieve functie hebben (zie bijlage 1).

Om een beeld te krijgen van de solitaire fietspaden die hiervoor in aanmerking komen, zijn in het onderzoek eerst alle fietspaden in beeld gebracht. Vervolgens zijn paden weggelaten op basis van een aantal criteria, zoals bijvoorbeeld paden die korter zijn dan 50 meter omdat een verbod op korte paden lastig te handhaven is. Daarna is gekeken voor welke fietspaden voldoende juridische grond is voor het nemen van een verkeersbesluit. Dit zijn solitaire fietspaden die liggen in een park, groenstructuur, of onderdeel zijn van recreatieverbindingen zoals drukke wandelroutes, het Pieterpad, knooppuntenroute ANWB en de 4 mijl oefenrondjes.

Op basis van deze analyse heeft 43 km van de 53 km aan solitaire fietspaden voldoende juridische grond om aan te wijzen als onverplicht fietspad. Op onderstaande kaart zijn deze fietspaden weergegeven. Het gaat daarbij om alle groene lijnen (drie tinten). De zwarte lijnen zijn alle overige fietspaden, waaronder fietspaden langs de rijbaan en de solitaire fietspaden die op basis van de criteria zijn afgevallen.



Solitaire fietspaden waar snorfietsen kunnen worden geweerd (groene paden)

Uitvoering

De eerste stap in de uitvoering is een meer nauwkeurige analyse van de fietspaden die in het proces worden meegenomen. Het is denkbaar dat er enkele fietspaden zijn, die wel aan de eisen voldoen, maar waarbij het wijzigen van het fietspad toch een onlogische keuze lijkt. Bijvoorbeeld omdat de omrijdfactor te groot is. Het gaat waarschijnlijk om een klein aantal fietspaden waarvoor dit geldt. Om alle voorgestelde solitaire fietspaden te wijzigen in onverplichte fietspaden, moeten er vervolgens verkeersbesluiten worden opgesteld en vastgesteld. Daarbij moet rekening worden gehouden met de behandeling van eventuele bezwaren. Wanneer het besluit onherroepelijk is kan worden gestart met het vervangen van de bebording. Dit is een tijdrovende klus, waarbij geïnvesteerd wordt in een groot aantal nieuwe borden.

Bij het invoeren van de maatregel speelt goede communicatie een belangrijke rol. Om mensen te wijzen op de veranderde regels en de voordelen voor de gezondheid, is een communicatiecampagne wenselijk. Het voorstel is om met name communicatie-uitingen aan te brengen bij de entree van een fietspad. Daarnaast zal er vooral bij de invoering van de maatregel moeten worden gehandhaafd. Een samenwerking met boa's en politie zou meest wenselijk zijn, aangezien de politie ruimere bevoegdheden heeft. De politie heeft echter laten weten dat zij geen prioriteit zullen geven aan het handhaven van de maatregel, vanwege beperkte capaciteit. Mogelijk kan er wel bij de handhaving op meerdere feiten gecontroleerd worden door de politie, waarbij bijvoorbeeld ook het opvoeren van voertuigen wordt meegenomen.

Gezondheidszone binnenstad

Met het voorstel om vervuilende brom- en snorfietsen (BSF) uit het centrum te weren wordt gestreefd naar een gezonde en aangename binnenstad. Een dergelijke maatregel is eerder al in Amsterdam en Den Haag ingevoerd. In het onderzoek is gekeken naar de ervaringen uit deze steden om een inschatting te maken van de (on)mogelijkheden en consequenties. (zie bijlage 2).

Enkel oudere modellen of Zero-emissie

Er zijn twee varianten onderzocht waarmee de schadelijke uitstoot van brom- en snorfietsen in de binnenstad kunnen worden verminderd. De eerste variant richt zich op de meest vervuilende, oudere, voertuigen. Eigenaren van brom- en snorfietsen in de binnenstad moeten voldoende tijd krijgen om over te kunnen stappen. Deze anticipatietijd is korter bij deze maatregel die zich alleen richt op oudere voertuigen.

De tweede variant gaat uit van een zone waar alle vervuilende brom- en snorfietsen worden geweerd. Bij deze maatregel moeten eigenaren langer de tijd krijgen om over te kunnen stappen op een alternatief. Uit het onderzoek blijkt dat het reëel is om de maatregel in 2025 uit te voeren, wanneer het in 2021 wordt aangekondigd. Daarnaast ligt het voor de hand en is het van belang voor de juridische haalbaarheid om een tegemoetkoming in de kosten te hanteren.

Variante 2: Aansluiten bij logistieke zero-emissiezone

De tweede variant, het invoeren van een zero-emissiezone, sluit het best aan op de vraag om vervuilende brom- en snorfietsen uit de binnenstad te weren. Het levert de beste bijdrage aan een schone, gezonde binnenstad door het voorkomen van vervuilende stoffen en geluid. Daarnaast sluit het aan op het invoeren van een logistieke zero-emissiezone in 2025. Door gebruik te maken van de ervaring die hierbij is opgedaan, de inzet van cameratoezicht en het inzetten van handhaving, kunnen kosten worden gedeeld. Daarbij moet wel worden opgemerkt dat zich hierbij praktische problemen kunnen voordoen, bijvoorbeeld omdat camera's van de logistieke zero-emissiezone op de voorkant van voertuigen is gericht. Voor de handhaving van brom- en snorfietsen bevindt het kenteken zich aan de achterkant van het voertuig. Hiervoor kunnen mogelijk oplossingen worden gevonden, maar de praktijk moet uitwijzen of dit haalbaar is.

Kosten

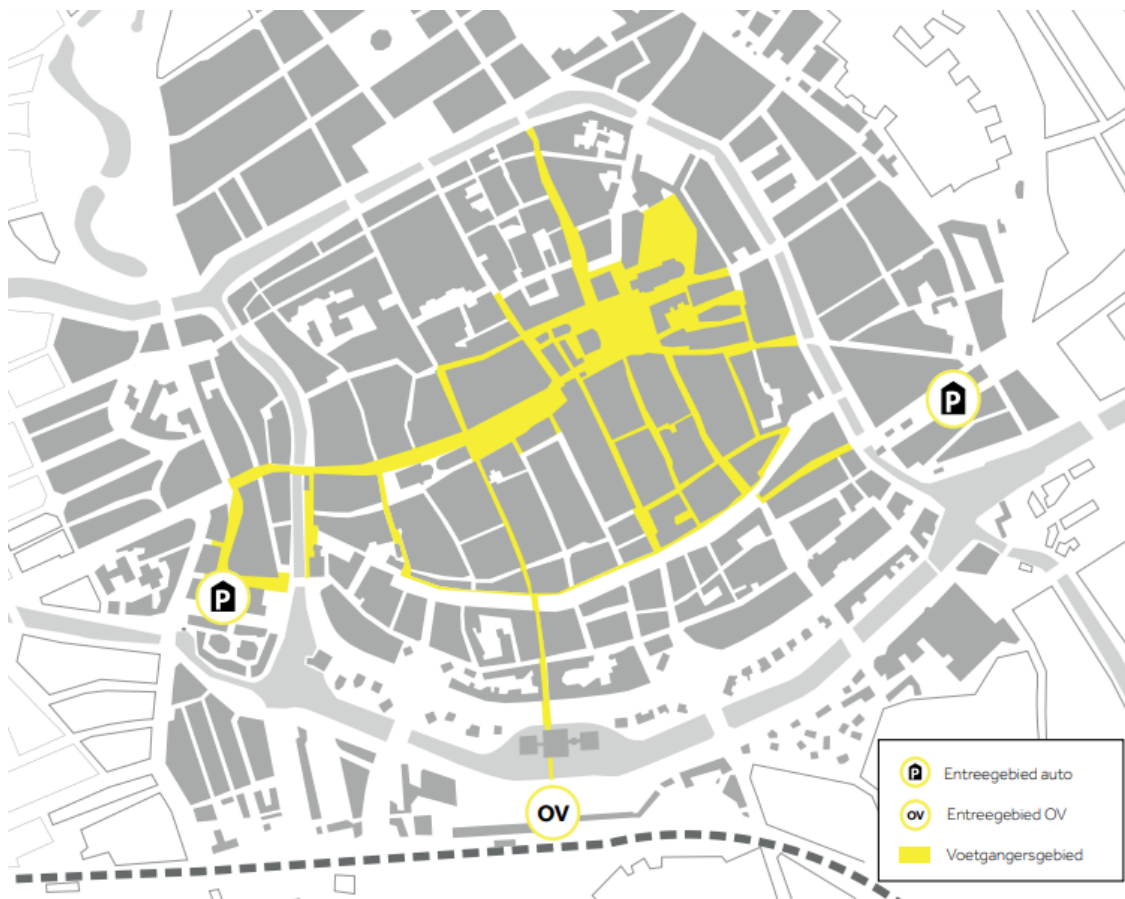
De kosten voor implementatie, communicatie en handhaving voor het invoeren van een gezondheidszone in de binnenstad zijn hoog. De implementatiekosten worden geschat op € 370.000,-, met daarnaast jaarlijkse exploitatiekosten van € 110.000,- (afnemend). Daarnaast lijkt een tegemoetkoming in de kosten voor eigenaren (bewoners en ondernemers) van brom- en snorfietsen in de binnenstad reëel. Met de ervaring uit Amsterdam wordt dit bedrag geschat op ca. € 400.000,-. Hierbij moet worden opgemerkt dat de hoogte van de tegemoetkoming een keuze is. De totale kosten worden daarmee geschat op meer dan 1 miljoen euro, rekening houdend met jaarlijkse exploitatiekosten. (bijlage 2, hoofdstuk 6 en 7)

Aantal vervuilende snorfietsen neemt af

Voor snorfietsers wordt een algemene helmplicht voorgesteld, waardoor het snorfietsbezit waarschijnlijk zal afnemen. Ten opzichte van snorfietsen met verbrandingsmotor is de elektrische snorfiets in opkomst. Van alle nieuw verkochte snorfietsen is inmiddels 22% elektrisch. Vanaf 2025 mogen alleen nog maar elektrische snorfietsen verkocht worden. Met deze ontwikkelingen lijken de problemen met betrekking tot geluid- en stankoverlast door snorfietsen en de nadelige gevolgen voor de volksgezondheid op termijn te verdwijnen.

Geen gezondheidszone maar aansluiten bij planvorming binnenstad

Door de toename van verkoop van elektrische brom- en snorfietsen en het voorstel voor de helmplicht, zullen ook zonder een gezondheidszone steeds meer vervuilende brom- en snorfietsen uit het straatbeeld verdwijnen. Na 2025 zal dit aantal nog verder dalen, omdat er dan geen brom- en snorfietsen met verbrandingsmotor verkocht mogen worden. Het is de vraag of de forse investering voor het invoeren van de maatregel en de jaarlijkse exploitatiekosten opwegen tegen het effect van minder uitstoot van een beperkt aantal brom- en snorfietsen in de binnenstad. Voor de binnenstad wordt erover nagedacht om het gebied dat kan worden gezien als kernwinkelgebied in de toekomst in te richten als voetgangersgebied (G7). Op onderstaande kaart is het voetgangersgebied weergegeven, zoals opgenomen in de Binnenstadsvisie. In dit gebied kan vervolgens de keuze worden gemaakt of fietsers en/of snorfietsen ook worden toegestaan. Het ligt voor de hand om deze afweging mee te nemen bij de lopende planvorming in de binnenstad (waaronder herinrichting Grote Markt, herinrichting Oosterstraat en actualisatie Binnenstadsvisie).



Voetgangersgebied in geel (bron: Binnenstadsvisie)

Voor een aantal straten wordt nu bekeken of het mogelijk is om hier op korte termijn brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor te weren. Voorbeelden daarvan zijn Folkingestraat en Brugstraat, die fysiek al als voetgangersgebied zijn ingericht, maar ook andere straten zijn denkbaar. De straten kunnen al op korte termijn worden gewijzigd in voetgangersgebied, waar brom- en snorfietsen niet welkom zijn. Vooraf moeten wel de mogelijke

consequenties in beeld worden gebracht en gesprekken met belanghebbenden worden gevoerd. Zonder belemmeringen kan vervolgens een verkeersbesluit worden genomen. Het op korte termijn wijzigen van straten in de binnenstad kan worden meegenomen bij de uitvoering van het weren van snorfietsen op solitaire fietspaden in Q2 2022.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat er rekening moet worden gehouden met een anticipatietijd en tegemoetkoming voor eigenaren. Dit zorgt er mede voor dat de investering hoog is en het effect van de maatregel afneemt. Uw raad wordt voorgesteld om geen gezondheidszone in te voeren in de binnenstad, maar het weren van brom- en snorfietsen met een verbrandingsmotor mee te nemen in de planvorming voor de binnenstad en op korte termijn de voertuigen in een aantal straten te weren.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Over het voorstel om snorfietsen met een verbrandingsmotor te weren zijn gesprekken gevoerd met RAI Vereniging sectie Scooters, Fietzersbond, BOVAG en de GCC. Daarnaast is het voorstel afgestemd met politie, aangezien zij adviseren over verkeersbesluiten en een rol hebben in het handhaving van het besluit. Deze organisaties kunnen zich vinden in het voorstel om snorfietsen te weren van fietspaden en brom- en snorfietsen te weren uit de binnenstad. De Fietzersbond had daarbij graag een bredere aanpak gezien, waarbij niet alleen de solitaire fietspaden worden meegenomen, maar waarbij daarnaast ook wordt gekeken naar elektrische snorfietsen. De GCC heeft gereageerd op het instellen van een gezondheidszone in de binnenstad en ook zij zien graag dat wordt gekeken naar het weren van elektrische snorfietsen.

Financiële consequenties

De totale kosten voor het wijzigen van solitaire fietspaden in onverplichte fietspaden worden geraamd op € 200.000,- en zijn als volgt opgebouwd.

| Omschrijving | Kosten |
|---|--------------------|
| Plankosten invoering maatregel | € 45.000,- |
| Vorbereiding verkeersbesluiten | € 17.000,- |
| Eventuele bezwaren en reacties op verkeersbesluiten | € 45.000,- |
| Communicatie omgeving | € 30.000,- |
| Vervangen bebording | € 35.000,- |
| Handhaving (intensieve handhaving in het begin ligt voor de hand) | € 28.000,- |
| Totaal | € 200.000,- |

Wij stellen voor om de kosten van € 200.000,- te dekken uit de extra beleidsmiddelen: 'Intensiveringsmiddelen voor Verplaatsen, onderdeel fietsmaatregelen' [verdeeld over de jaarschijven 2021 en 2022].

Overige consequenties

Uitwijken naar alternatieve routes

Met de voorgestelde maatregelen verdwijnen vervuilende brom- en snorfietsen niet uit het straatbeeld. De voertuigen worden geweerd van drukke locaties waar veel wordt gefietst, gewandeld en gerecreëerd. Hier zal de maatregel dan ook het meeste effect hebben. Bestuurders van brom- en snorfietsen moeten daarvoor uitwijken naar alternatieve routes. Op deze routes neemt het aantal vervuilende voertuigen toe.

Vervolg

De maatregel om snorfietsen met verbrandingsmotor van de solitaire fietspaden te weren is relatief eenvoudig en binnen een jaar te implementeren. Wanneer hier na de zomer mee wordt gestart, kunnen ruim voor de zomer van 2022 de voorgestelde solitaire fietspaden zijn gewijzigd in onverplichte fietspaden, waardoor vervuilende snorfietsen niet meer zijn toegestaan.

Lange Termijn Agenda

Juni 2021

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.