



Onderwerp Resultaat onderzoek snorfiets naar rijbaan	
Nummer	2023/221261
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Peerlkamp-Steltenpool, J.
Telefoonnummer	023-5115085
Email	jpeerlkamp@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>In Haarlem zijn veel fietspaden te druk door verschillende gebruikers met verschillende snelheden, dit kan leiden tot onveilige verkeerssituaties. Naar aanleiding van de motie van november 2020 <i>snorfiets naar de rijbaan</i> is er in het verkeersveiligheidsbeleid en de bijbehorende uitvoeringsagenda aangegeven onderzoek te doen naar de voor- en nadelen van het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in Haarlem. Deze nota informeert u over de resultaten.</p> <p>Uit het onderzoek blijkt dat de straten in en rondom het centrum geschikt zijn om de snorfietsers van de fietspaden te halen, buiten dit gebied is het niet veilig voor snorfietsers om zich te mengen in het gemotoriseerd verkeer op de rijbaan. De verwachting is echter dat de invoering van deze maatregel beperkt effect zal hebben omdat er naast snorfietsers verschillende andere snelle fietspadgebruikers zijn. Bovendien neemt de populariteit van de snorfiets af door de ingevoerde helmplicht per 1 januari 2023. Bij het verplaatsen van snorfietsers naar de rijbaan zal het fietspad dus nog steeds druk blijven. Daarnaast kost de maatregel snorfiets naar de rijbaan tijd om in te voeren en brengt het ook hoge kosten met zich mee. In plaats van het verplaatsen van de snorfiets zetten we in op maatregelen die voor alle fietspadgebruikers meer ruimte opleveren. Zoals het verbreden van fietspaden, verlagen van de maximumsnelheid naar 30km/u in combinatie met de aanleg van fietsstraten en het spreiden van fietsstromen door het ontvlechten van routes. Met deze maatregelen verwachten wij meer effect te bereiken op het gebied van verkeersveiligheid.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	<p>Het college stuurt de informatienota ter bespreking naar de commissie Beheer met het voorstel deze gelijktijdig met de voortgangsrapportage verkeersveiligheid (2023/8890) te agenderen.</p> <p>In de motie snorfiets naar de rijbaan is het college verzocht om het invoeren van een verbod van snorfietsen op fietspaden voor te bereiden. Bijgevoegd onderzoek</p>

	adviseert om andere maatregelen te nemen om de verkeersveiligheid op te smalle en drukke fietspaden te verbeteren.
Relevante eerdere besluiten	-Motie 14.1 Snorfietsen naar de rijbaan BIS (2020/1152538) in raadsvergadering 26 november 2020 -Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (2022/651763) in commissie Beheer 16 juni 2022
Besluit College d.d. 21 maart 2023	1. Het college stelt de informatienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

Inleiding

In Haarlem zijn veel fietspaden te druk door verschillende gebruikers met verschillende snelheden, dit kan leiden tot onveilige verkeerssituaties. In november 2020 is de motie snorfiets naar de rijbaan aangenomen (2020/1152538). Wij hebben destijds aangegeven dat wij vanuit de landelijke wetgeving voor helmplicht al een drempelverhogend effect op snorfietsbezit verwachtten, dat het niet per definitie een veilige maatregel is op wegen waar de maximumsnelheid (nog) 50 km/u is en dat invoering gepaard gaat met flinke kosten waar geen budget voor is gereserveerd. In het verkeersveiligheidsbeleid en de bijbehorende uitvoeringsagenda is opgenomen eerst een onderzoek te gaan doen naar de implementatiemogelijkheden in Haarlem en de voor- en nadelen van het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan tegen elkaar af te wegen.

Sinds 1 juli 2018 is het wettelijk mogelijk voor wegbeheerders om snorfietsers te verplichten van de rijbaan gebruik te maken in plaats van het fietspad. Tot nu toe hebben alleen de gemeenten Amsterdam in 2019 en Utrecht in 2021 deze maatregel ingevoerd. Snorfietsen zijn voertuigen met een blauw kentekenplaatje die gebruik maken van het verplichte fietspad. Van onverplichte fietspaden (recreatieve fietspaden, aangegeven met het rechthoekige bord met het woord fietspad) mogen ze alleen gebruik maken als ze geen ingeschakelde verbrandingsmotor hebben. Vanaf 1 januari 2023 zijn snorfietsers verplicht een helm te dragen. De maximumsnelheid van een snorfiets is 25km/u. Elektrische fietsen hebben ook een maximumsnelheid van 25km/u maar hebben geen blauw kentekenplaatje. Voor gebruikers van elektrische fietsen geldt geen helmplicht en er bestaat geen mogelijkheid voor wegbeheerders om ze te verplichten van de rijbaan gebruik te maken. De verwachting is dat deze mogelijkheid er wettelijk ook niet gaat komen.

Deze nota informeert u over de resultaten van de uitgevoerde quickscan SNOR Haarlem (bijlage 1), die wij u conform onze toezegging (2023/0066125) toesturen. Met deze nota willen wij ook de motie snorfiets naar de rijbaan afdoen. In de volgende paragraaf worden de conclusies van het onderzoek



toegelicht en daarna de consequenties van deze conclusies voor de positie van de snorfietzers in Haarlem beschreven.

2. Kernboodschap

Fietspaden in en rondom het centrum van Haarlem zijn over het algemeen te druk

Uit de drukteanalyse op pagina 28 en 29 in de quickscan komt naar voren dat de fietspaden in en rondom het centrum van Haarlem over het algemeen te smal zijn in verhouding tot het aantal fietspadgebruikers. Daarmee is er een juridische basis om de snorfiets van deze fietspaden af te halen en naar de rijbaan te verplaatsen. De situatie op de rijbaan is in en rondom het centrum ook dusdanig dat deze geschikt is voor snorfietzers. Voor de wegen die wat verder buiten het centrum gelegen zijn, ligt het minder voor de hand om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Aspecten die daarbij meespelen zijn de intensiteit en snelheid van het gemotoriseerd verkeer die het voor snorfietzers onveilig maken op de rijbaan. Dat betekent dat het niet mogelijk is om op alle wegen waar de bromfiets nu op de rijbaan rijdt, ook de snorfiets naar de rijbaan te brengen.

Snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam en Utrecht leidde tot verbetering verkeersveiligheid maar was kostbaar

Uit de ervaringen met het verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan op een deel van het Amsterdamse en Utrechtse wegennet blijkt dat de maatregel weliswaar de verkeersveiligheid heeft verbeterd, maar dat daar wel een complexe operatie waar veel tijd in ging zitten aan vooraf ging. De voorbereidingen in Amsterdam kostten ongeveer twee jaar en de projectkosten bedroegen daar zo'n zes miljoen euro (exclusief handhavingskosten). Omdat Haarlem kleiner is zullen de projectkosten lager liggen, maar is de benodigde voorbereidingstijd vergelijkbaar.

Invoering helmplicht zorgt voor afname snorfietsgebruik en toename andere soorten fietspadgebruikers

Het uitgangspunt in Haarlem is nu anders dan ten tijde van de invoering van de maatregel in Amsterdam en Utrecht. Er is sinds 1 januari 2023 een helmplicht. Een grote groep mensen koos voor de snorfiets, juist omdat ze geen helm hoefden te dragen. Sinds de aankondiging van de helmplicht stagneert de verkoop van snorfietzen en neemt het aantal andere soorten licht elektrische voertuigen zoals fatbikes, elektrische fietsen en speed-pedelecs en het aantal bromfietsen juist toe. De verwachting is dat de andere licht elektrische voertuigen ook in de toekomst op het fietspad blijven en er geen mogelijkheid komt voor lokale uitzonderingen voor deze voertuigcategorieën.

Inzet op andere maatregelen die tot een verlichting van de druk op de fietspaden leiden heeft meer effect

De snorfiets is slechts één van de vele fietspadgebruikers die zorgen voor drukte. Uit het onderzoek blijkt dat als wordt gekozen voor een gerichte aanpak op alleen de snorfiets maar een klein deel van het aantal voertuigen op het fietspad wordt aangepakt. Een effectievere aanpak is om in te zetten op andere maatregelen die tot een verlichting van de druk op de fietspaden leiden. Bijvoorbeeld door

het verbreden van fietspaden, het invoeren van 30km/u waardoor er geen apart fietspad meer nodig is al dan niet gecombineerd met de aanleg van fietsstraten en het spreiden van stromen over ontvlochten routes zoals opgenomen in het fietsbeleid.

3. Consequenties

Inzetten op andere maatregelen ter verbetering van verkeersveiligheid op drukke en smalle fietspaden

We volgen de aanbeveling uit de quickscan op en gaan geen voorbereidingen treffen om de snorfiets in en rond het centrum naar de rijbaan te verplaatsen. In plaats daarvan besteden we de schaarse uitvoeringscapaciteit en middelen aan maatregelen die voor alle fietspadgebruikers meer ruimte opleveren. Dat betekent dat fietspaden waar mogelijk worden verbreed, zoals langs de Boerhaavelaan. Daarnaast worden fietsstraten aangelegd om meer ruimte te creëren voor alle fietspadgebruikers, zoals op de Slaperdijkweg. En door het verbeteren van ontvlochten routes zoals met de aanleg van de fietsring verspreiden we de drukte. In het nog vast te stellen Actieplan Fiets 2023-2030 nemen we nog meer maatregelen op om de overlast op te smalle fietspaden te verlichten.

Door invoering van 30km/u meer mogelijkheden om alle fietspadgebruikers te mengen met autoverkeer

In het Mobiliteitsbeleid is besloten dat 30km/u de nieuwe norm is in Haarlem. Dat betekent dat op veel Haarlemse wegen de maximumsnelheid omlaag gaat van 50 naar 30km/u. Vaak zal dat betekenen dat er geen vrijliggend fietspad meer nodig is en alle fietspadgebruikers van de rijbaan (of fietsstraat) gebruik kunnen maken. In het plan van aanpak Haarlem 30km/uur (2022/902314) is opgenomen dat we een voorstel voor de zogenaamde grijze wegen doen nadat de inrichtingsrichtlijnen van het CROW voor de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u bekend zijn. De verwachting was dat deze richtlijnen eind 2022 bekend zouden zijn, inmiddels is dat opgeschoven naar het voorjaar 2023. Desondanks zijn de voorbereidingen gestart voor het opstellen van een voorstel voor een nieuw wegcategoryeringsplan. Het streven is om voor de zomer 2023 een voorstel vrij te geven voor inspraak voor de categorisering van deze grijze wegen. De uitvoering volgt de komende jaren gelijktijdig met groot onderhoud.

4. Vervolg

De geraadpleegde stakeholders tijdens de quickscan ontvangen het rapport over de uitgevoerde quickscan. De alternatieve maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op fietspaden worden opgenomen in het Actieplan Fiets 2023-2030. Besluitvorming hierover vindt voor de zomer plaats. Voor het nieuw op te stellen wegcategoryeringsplan inclusief de nieuwe categorie 'gebiedsontsluitingsweg 30' (GOW30) staat de vrijgave voor inspraak gepland voor de zomer van 2023.



5. Bijlage

Bijlage 1 SNOR Haarlem – Quick scan