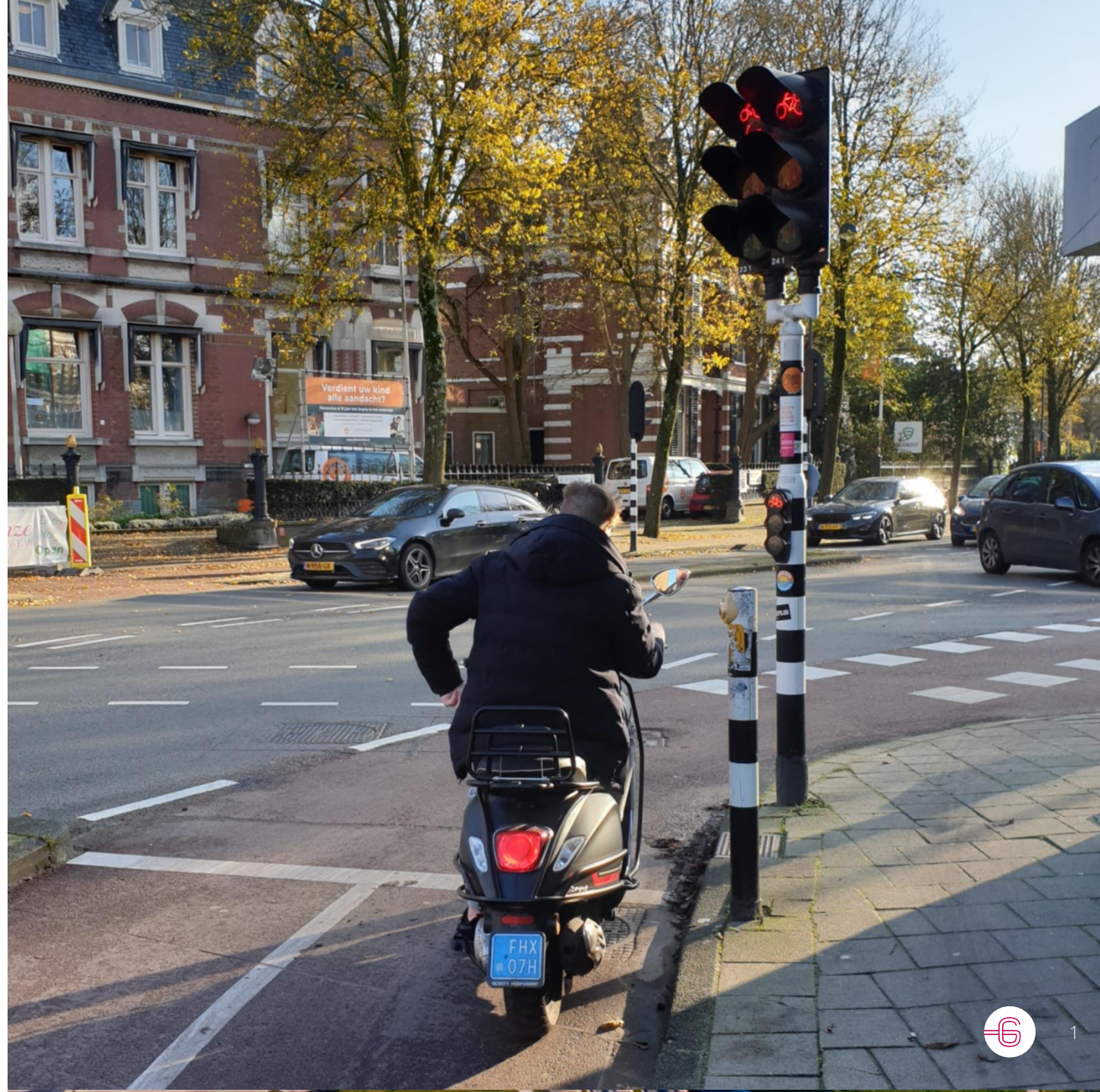


SNOR Haarlem

Quick scan

Kenmerk: SNOR Haarlem
Datum: feb-23



Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	5
2.	Onderzoeksopzet	8
3.	Beschouwde documenten en beleid	11
4.	Analyseresultaten	21
5.	Factsheets per straat en schouw	30
6.	Stakeholdergesprekken	34
7.	Effecten SNOR	38
8.	Conclusies en advies	42

Colofon

Titel: SNOR Haarlem
Datum: Februari 2023
Status: Definitief
Kenmerk: 013422.20230119.R1.03
Projectteam: Jeroen Loijen, Bas Alferink, Quin de Maat, Leonie Zengerink

Managementsamenvatting



Managementsamenvatting

De populariteit van de snorfiets leidt ertoe dat de overlast van snorfietsers op de fietspaden in Nederlandse steden de laatste jaren steeds verder toeneemt. Sinds 1 juli 2018 is het wettelijk mogelijk voor wegbeheerders om met een onderbord snorfietsers te verplichten van de rijbaan gebruik te maken en daarbij een helm te dragen. De gemeente wil graag weten in hoeverre het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan wel of niet verstandig is in Haarlem.

Uit de drukte analyse komt naar voren dat de fietspaden in en rondom het centrum van Haarlem over het algemeen te druk zijn. Daarmee is er een juridische basis om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. De verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan betreft een complexe operatie waar veel tijd in gaat zitten. In Amsterdam is men circa 2 jaar bezig geweest met de zorgvuldige voorbereiding van de maatregel. De projectkosten bedroegen hier circa 6 miljoen euro (excl. handhaving). In Haarlem gaat het om een kleiner gebied dan Amsterdam. Vandaar dat verwacht mag worden dat het hier om een lager bedrag gaat. In Amsterdam en Utrecht heeft de invoering van SNOR wel tot positieve resultaten qua verkeersveiligheid geleid.

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 kiest voor de snorfiets, juist omdat ze dan geen helm hoeven dragen. Hierdoor daalt enerzijds naar verwachting het aantal snorfietsen, anderzijds zorgt dit voor een toename in andere soorten licht elektrische voertuigen (LEV) zoals fatbikes, elektrische fietsen en speed-pedelecs. Indien nu wordt gekozen voor een gerichte aanpak op alleen de snorfiets wordt maar een klein deel van het aantal voertuigen op het fietspad aangepakt als gevolg van de groei van het aantal LEV's. Daarmee blijven de snelheidsverschillen op het fietspad in stand.

Advies is daarom om de snorfiets nu niet in een groot deel van Haarlem naar de rijbaan te verplaatsen. Een dergelijke invoering is ingrijpend en kost veel geld terwijl maar een deel van het probleem wordt aanpakt. Een meer voor de hand liggende aanpak is om in te zetten op andere maatregelen die tot een verlichting van de druk op de fietspaden leiden. Hierbij kan gedacht worden aan herinrichtingen naar 30 km/u (GOW30), waardoor er wellicht geen apart fietspad meer nodig is. Een andere beheersmaatregel betreft het spreiden van stromen, zoals het toepassen van de fietsring waar de gemeente nu actief mee bezig is.

1. Aanleiding

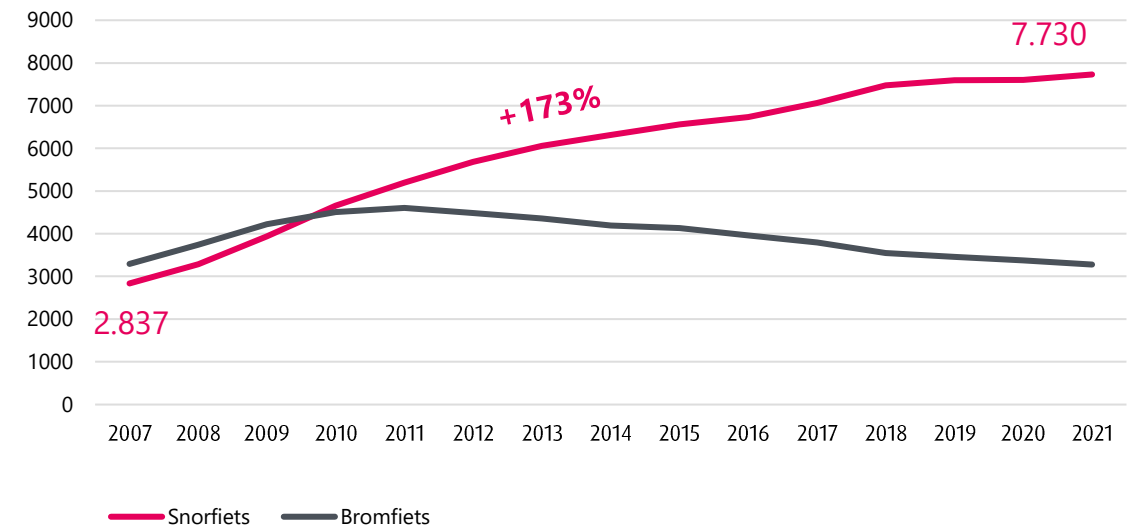


Aanleiding

Toenemende snorfietsoverlast in steden

De populariteit van de snorfiets leidt ertoe dat de overlast van snorfietzers op de fietspaden in Nederlandse steden de laatste jaren steeds verder toeneemt. Ook in Haarlem wordt deze overlast ervaren. Het aantal snorfietzen is in Haarlem de laatste jaren fors toegenomen; van circa 2.800 in 2007 tot ruim 7.700 in 2021; een toename van 170%. Fietzers hebben hinder van de relatief brede en snelle voertuigen op de smalle fietspaden in de stad. In andere steden (Amsterdam en Utrecht) komt naar voren dat het merendeel van de snorfietzen harder rijden dan de toegestane 25 km/u. Gezien de aantallen overtreders is handhaving hier niet meer tegen opgewassen. Ook in Haarlem wordt dit straatbeeld herkend.

Het gaat niet alleen om beleefde hinder door fietsers, snorfietzers zijn ook relatief vaak betrokken bij ongevallen. Verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan kan een oplossing zijn voor deze problemen, mits de veiligheid van de snorfietser op die rijbaan gewaarborgd is. Onder meer het snelheidsverschil tussen snorfietzers en overig verkeer op 50 km/u-wegen is daarbij een belangrijk aandachtspunt.



Figuur: ontwikkeling van het aantal snor-/bromfietsen in Haarlem (Bron: CBS, 2022)

Aanleiding

Wetgeving snorfiets naar de rijbaan

Sinds 1 juli 2018 is het wettelijk mogelijk voor wegbeheerders om met een onderbord snorfietsers te verplichten van de rijbaan gebruik te maken en daarbij een helm te dragen (lokale scheiding fiets en snorfiets). Voorwaarde is dat dit besluit genomen wordt vanwege de drukte op het fietspad (of een stelsel van fietspaden) en dat de veiligheid voor de snorfietser en andere weggebruikers gewaarborgd blijft.

De gemeente Amsterdam en Utrecht hebben als eerste steden in Nederland gebruik gemaakt van deze maatregel. Hier rijden sinds respectievelijk 2019 en 2021 in een deel van de stad snorfietsers op de rijbaan.

Landelijke helmplicht

Sinds 1 januari 2023 is er een helmplicht voor snorfietsers in heel Nederland. Uitgezonderd delen van Amsterdam en Utrecht moeten snorfietsers met deze helm op nog wel op het fietspad blijven rijden. Naar verwachting zal deze maatregel een groot effect hebben op het snorfietsgebruik. Enkel de helmplicht zorgt naar verwachting voor een afname van circa 5% van slachtoffers bij snorfietsongevallen (SWOV).



2. Onderzoeksopzet



Onderzoeksopzet

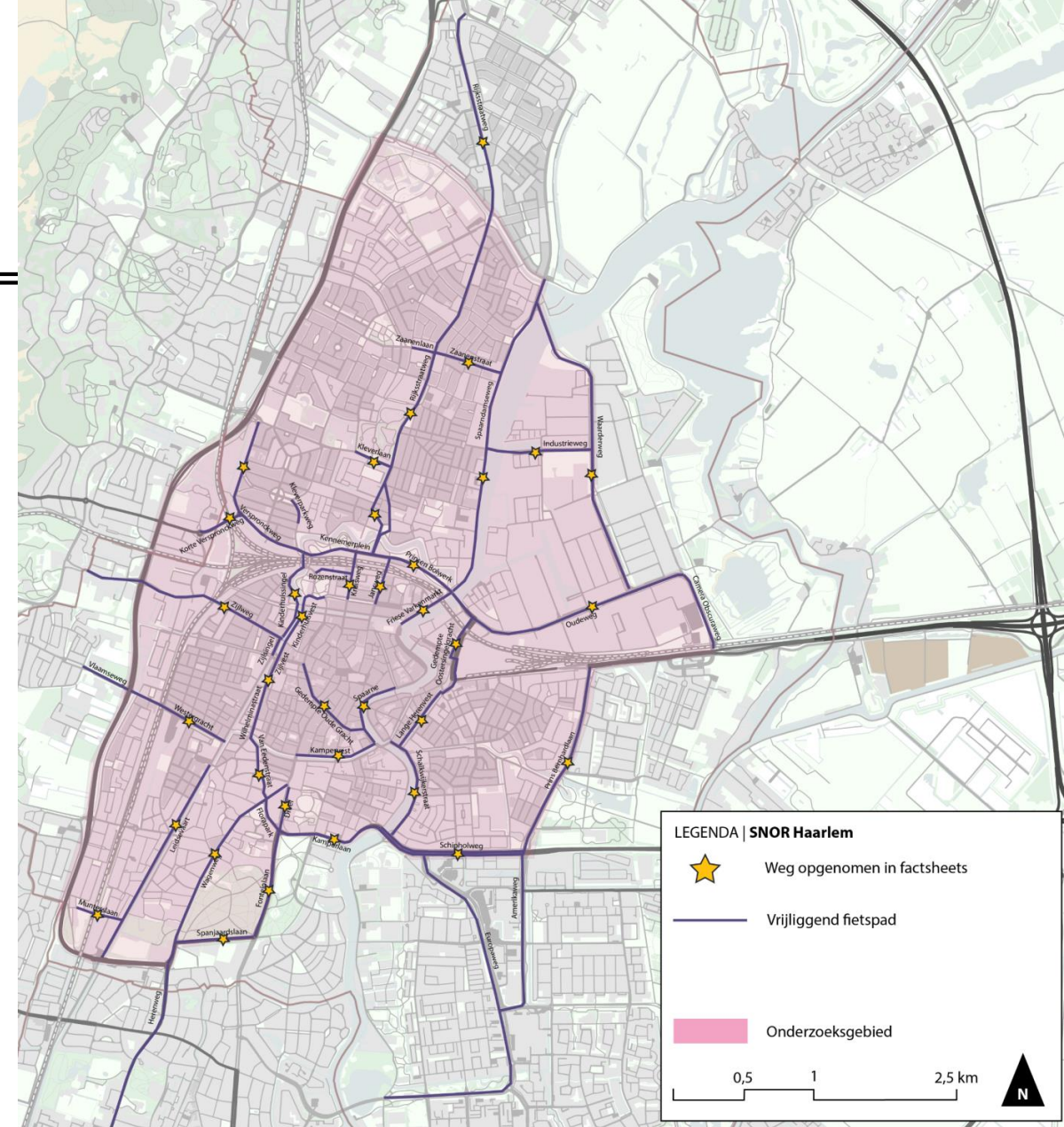
Doel en opzet quick scan

De populariteit van de snorfiets leidt ertoe dat het steeds drukker wordt met verschillende type voertuigen op de Haarlemse fietspaden. Zowel de snorfiets op de rijbaan als de snorfiets op het fietspad is geen ideale situatie gelet op de snelheidsverschillen tussen snorfietsers en ander verkeer. Nu de eerste positieve evaluatieresultaten uit Amsterdam en Utrecht beschikbaar zijn wil de Haarlemse gemeenteraad onderzoeken of het ook in Haarlem kan. Goudappel is gevraagd om een quick scan uit te voeren en daarin de vraag te beantwoorden in hoeverre het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan wel of niet verstandig is in Haarlem.

Samen met de gemeente Haarlem is een onderzoeksgebied bepaald waarbinnen de quick scan is uitgevoerd en factsheets zijn opgesteld. Dit gebied beslaat de meeste vrijliggende en drukste fietspaden in en rond het centrum. Het gebied is weergegeven in de figuur hiernaast en beslaat grofweg het gebied ten oosten van de N208, ten noorden van de N205, ten westen van Parkwijk / Zuiderpolder / Waarderweg en ten zuiden van de Jan Gijzenvaart. In de analyse en factsheets kijken we niet of de maatregel specifiek in dit gebied ingevoerd moet worden, maar worden de mogelijkheden per straat beschouwd.

De quick scan bestaat uit de volgende onderdelen:

- Het analyseren van de Haarlemse (beleids)context;



Onderzoeksopzet

- Het analyseren van gegevens over de Haarlemse netwerken voor fietsers, snorfietsers en bromfietsers;
- Opstellen van factsheets voor de wegen met een vrijliggend fietspad in het onderzoeksgebied;
- Het uitvoeren van een schouw op de wegen die mogelijk in aanmerking voor de maatregel kunnen komen;
- Houden van interviews met stakeholders;
- Het geven van een onderbouwd beleidsadvies.

Doel en opzet quick scan

Op basis van de quick-scan worden een aantal vragen beantwoord:

1. Is er voldoende (juridische) basis voor het invoeren van de maatregel snorfiets naar de rijbaan in Haarlem? Oftewel, zijn de fietspaden in (een deel van) Haarlem te druk?
2. Als Haarlem over gaat tot snorfiets naar de rijbaan, in welk deel van de stad is daar dan aanleiding voor? Is dat gebied logisch af te bakenen?
3. Hoeveel verbetert de verkeersveiligheid naar verwachting als Haarlem de maatregel snorfiets naar de rijbaan invoert? (rekening houdend met de invoering van de helmplicht die landelijk plaats gaat vinden vanaf 1 januari 2023)

4. Is er draagvlak onder stakeholders voor de maatregel? Om dit te onderzoeken hebben interviews plaatsgevonden met ANWB, RAI, deelscooteraanbieders, Fietsersbond, VVN, politie, Connexxion, provincie Noord-Holland en enkele buurgemeenten
5. Zijn er wegen in Haarlem (bijv. 2x2 rijstroken) waar extra maatregelen nodig zijn om de snorfiets veilig naar de rijbaan te brengen?
6. Welke kosten moet de opdrachtgever rekening mee houden voor het uitvoeren van de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan'? Denk daarbij aan zowel fysieke aanpassingen, handhaving en voorbereidingskosten. Dit mag een grove inschatting zijn op basis van ervaringen van andere gemeenten.
7. Alle antwoorden op bovenstaande vragen overwegend, wat is het advies ten aanzien van het al dan niet invoeren van snorfiets naar de rijbaan in Haarlem?

Leeswijzer

In hoofdstuk 3 starten we met het beschouwen van Haarlemse beleidsdocumenten. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een quick scan op de uitgevoerde analyses gedaan. Hoofdstuk 5 bevat een toelichting op de schouw en de factsheets die zijn opgesteld. De hoofduitkomsten van de stakeholdergesprekken zijn terug te vinden in hoofdstuk 6. De analyse wordt afgesloten met de effecten van het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan (hoofdstuk 7) en een conclusie en advies.

3. Beschouwde documenten en beleid



Beschouwde documenten en beleid

In het kader van deze quick scan zijn de volgende documenten en beleidsonderwerpen beschouwd:

- Mobiliteitsbeleid
- Verkeersveiligheidsbeleid
- Fietsbeleid
- Evaluaties Amsterdam en Utrecht

Op de pagina's hierna geven we de voor deze quick scan relevante informatie over bovengenoemde documenten en onderwerpen weer.



Foto: Kruisstraat in Haarlem. Bron: NH Nieuws

Mobiliteitsbeleid Haarlem

Belangrijkste aspecten

- Het bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een grote uitdaging, waarop oude oplossingen als het verbreden of toevoegen van wegen en parkeerplaatsen geen afdoende antwoord meer bieden.
- Om een groenere en gezondere stad te kunnen creëren die ook bereikbaar blijft is een transitie nodig waarin voorrang wordt gegeven aan schone vervoermiddelen. Daarnaast wordt ingezet op minder auto's in het straatbeeld.
- De transitie is erop gericht dat in 2030 bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft (60%) de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden.
- De snelheidsnorm wordt om veiligheidsredenen 30 km/u. Enkel op hoofdroutes voor autoverkeer en (H)OV blijft een maximumsnelheid van 50 of 70 km/u gelden. Voor wijkontsluitingswegen met hogere intensiteiten gaat de gemeente onderzoek doen naar de vormgeving en inpassing van de wegcategorie GOW30.
- In navolging op het mobiliteitsbeleid is uit het plan van aanpak 30km/u gebleken dat 32 wegen in Haarlem, op basis van de huidige inrichting, zich lenen om 30 km/u in te stellen. Daarnaast zijn er zo'n 100 wegen waar een

inrichting als gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30km/u overwogen wordt.

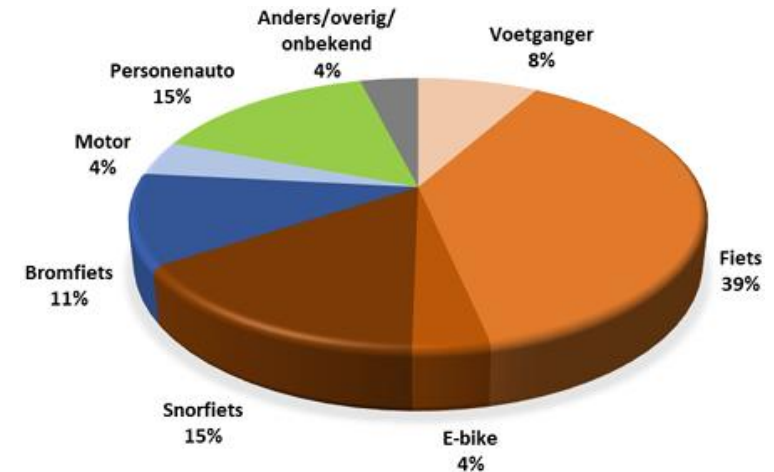
- Met ingang van 1 januari 2023 is middels een verkeersbesluit het toegestane gebruik van de voetgangerszone door snorfietzers in het centrum van Haarlem opgeheven.



Verkeersveiligheidsbeleid Haarlem

Belangrijkste aspecten

- De toenemende drukte op wegen en fietspaden heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid. De snorfiets heeft een aandeel van 15% in het totaal aantal verkeersslachtoffers (Veilig op weg in Haarlem, 2018).
- Op de fietspaden worden tevens de snelheidsverschillen groter. Met het oog op deze ontwikkelingen heeft de gemeente Haarlem een gestructureerde aanpak opgesteld (zichtjaar 2040).
- In het verkeersveiligheidsbeleid is gekozen om de fietser centraal te stellen. De meeste ongevallen komen voor bij fietsers. In het beleid is daardoor de focus gelegd op maatregelen voor de deze groep verkeersdeelnemers.
- Het uitgangspunt is dat de infrastructuur zorgvuldig is vormgegeven, waardoor onbewust wordt gestuurd op verkeersveilig gedrag. De infrastructuur moet op orde zijn, anders heeft investeren in educatie en handhaving weinig impact.
- In het verkeersveiligheidsbeleid is één van de beschreven maatregelen de uitvoering van het voorliggende onderzoek naar de mogelijkheid om de snorfietser naar de rijbaan te verwijzen met in ogenschouw nemend de verkeersveiligheidsaspecten. Hierbij speelt de invoering van de landelijke helmplicht per 1 januari 2023 een rol.



Figuur: aandeel snorfietzers in het aantal verkeersslachtoffers in Haarlem. Bron: Veilig op weg in Haarlem, 2018

Fietsbeleid Haarlem (nog niet vastgesteld)

Belangrijkste aspecten

In de (mobiliteits)transitie naar groener en gezonder Haarlem met behoud van bereikbaarheid speelt de fiets een belangrijke rol. Vanuit dit oogpunt moet verplaatsen per fiets in Haarlem gemakkelijk, veilig en snel kunnen gebeuren. Om bovenstaande te bewerkstelligen wordt ingezet op drie pijlers:

- 1. Fietsinfrastructuur:** Het op orde brengen van het fietsnetwerk door onderscheid te maken in routeniveaus (regionaal en stedelijk plus). Met specifiek aandacht voor veilig oversteken en snelle doorstroming. Alsmede een aantrekkelijk fietspad dat geen oneffenheden kent en goed verlicht is.
- 2. Fietsparkeren:** Voldoende ruimte voor fietsparkeren op een gemakkelijke, snelle, ordentelijke en veilige manier. Door realisatie van twee fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad en daarbuiten in buurtfietsenstallingen. Op logische locaties en met aandacht voor de buitenmodelfietsen.
- 3. Fietsstimulering:** Het idee is dat fietsen door jong en oud nu en in de toekomst wordt gezien als dé manier om je binnenstedelijk te verplaatsen. De fietscultuur in stand houden en uitbreiden is het devies. Het stimuleren van projecten die hier invulling aan geven is onderdeel van het beleid.



SWOV onderzoeken

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek verkeersveiligheid heeft verschillende onderzoeken verricht in relatie tot de snorfiets. De belangrijkste conclusies worden hieronder beschouwd.

Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel snorfiets op de rijbaan in Amsterdam (2013)

Uit de Educated Guess die SWOV in 2013 heeft uitgevoerd blijkt dat zij een reductie van 38% van het jaarlijks aantal slachtoffers dat ontstaat door snorfietsongevallen verwachten door de verplaatsing van de snorfiets met helm naar de rijbaan in Amsterdam. Daarbij gaat SWOV ook uit van verplaatsing naar de rijbaan op 50km/u-wegen. De berekening van dit effect is ingeschat op basis van:

1. Helmdraagplicht (beperkt kans op ernstig letsel onder alle snorfietsers in de stad). Wanneer er vanuit gegaan wordt dat alle snorfietsers in de stad een helm op hebben, verwacht SWOV daardoor een reductie van 4,6% van de slachtoffers bij snorfietsongevallen per jaar.
2. Plaats op de rijbaan (snorfietsers zijn beter zichtbaar voor overig wegverkeer). Bij de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan is een daling van 15% van het aantal bromfietsluchtoffers gemeten. Dit heeft voor een belangrijk deel te

maken met de betere zichtbaarheid van de bromfietser op de rijbaan in plaats van op het fietspad voor overige weggebruikers. SWOV constateert dat het huidige snelheidsgedrag van snorfietsers op een aantal punten overeenkomt met het snelheidsgedrag van bromfietsen voordat zij op de rijbaan moesten rijden. En dat tegelijkertijd de bromfiets op de rijbaan destijds een nieuw fenomeen was en dat de snorfiets dat nu niet meer zal zijn nu de bromfiets al jaren op de rijbaan rijdt. Daarom verwacht SWOV dat eenzelfde reductie verwacht mag worden voor de snorfiets.

3. Modal shift (de verwachting is dat snorfietsers een ander, veiliger vervoermiddel kiezen). Tenslotte verwacht de SWOV een reductie van slachtoffers doordat een deel van de snorfietsers door de maatregel kiest voor een ander vervoermiddel: bromfiets, auto, OV of fiets. Aangezien met deze vervoermiddelen minder ongevallen plaatsvinden dan met snorfietsen leidt ook dit effect tot een reductie van slachtoffers. SWOV berekent een verwachte reductie van 29% van de slachtoffers door snorfietsongevallen.

Deze drie effecten samen leiden tot een totale verwachte reductie van 38% van het jaarlijks aantal slachtoffers door snorfietsongevallen in Amsterdam.

SWOV onderzoeken

Snorfietsongevallen op het fietspad (2017)

In 2017 heeft SWOV een rapport gepresenteerd met de resultaten van een onderzoek naar 36 snorfietsongevallen op het fietspad in de regio Den Haag. SWOV beoordeelt dat driekwart van de bestudeerde ongevallen niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfietsers niet op het fietspad maar op de rijbaan had gereden. Dat betekent echter niet dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan tot een vergelijkbare reductie van het aantal snorfietsongevallen leidt. Op de rijbaan kunnen soortgelijke ongevallen plaatsvinden en door het snelheidsverschil tussen snorfietsers en overig verkeer kunnen andere type ongevallen plaatsvinden zoals kop-staartaanrijdingen tussen auto's en snorfietsers. Door het snelheidsverschil kan het netto-effect van de verplaatsing naar de rijbaan negatief uitpakken, een toename in plaats van afname van het aantal ernstig verkeersgewonden, aldus SWOV. SWOV adviseert in dit onderzoek daarom de maatregel alleen op 30km/u-wegen in te voeren.

Vrijliggende fietspaden liggen juist meestal bij 50 km/u-wegen en niet bij 30 km/u-wegen. SWOV heeft haar onderzoek in 2017 gericht op analyse van snorfietsongevallen op het fietspad en heeft kunnen concluderen dat driekwart van

de geanalyseerde ongevallen niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfiets met helm op de rijbaan reed. Terecht plaatst SWOV de kanttekening dat op de rijbaan wel andere ongevallen kunnen plaatsvinden en wijst ze op de mogelijke snelheidsverschillen op 50 km/u-wegen. Aangezien in 2017 de snorfiets nog nergens met helm op de rijbaan reed, konden nog geen metingen worden uitgevoerd over wat het netto-effect op ongevallen van de verplaatsing naar de rijbaan zou zijn. Gelet op de daadwerkelijke rijnsnelheid van snorfietsers op fietspaden is ook op de fietspaden sprake van grote snelheidsverschillen. En in drukke, binnenstedelijke context rijdt wegverkeer doorgaans langzamer dan de toegestane 50 km/u, terwijl de meeste snorfietsers harder dan de toegestane 25 km/u rijden waardoor het snelheidsverschil tussen snorfietsers en overig wegverkeer in de praktijk mee kan vallen.

De rapporten en onderzoeken tonen aan dat snorfiets naar de rijbaan op 50 km/u-wegen zowel positieve effecten als negatieve effecten op de veiligheid kan hebben. Invoering hiervan betreft dus maatwerk waarbij per stad en straat zal moeten worden afgewogen wat de meest veilige optie is.

SNOR Amsterdam

Invoering en gebied

Sinds 8 april 2019 rijden snorfietsen in Amsterdam op de rijbaan. Dit geldt voor het gebied binnen de RING A10 (zie de figuur hiernaast). Enkele belangrijke en drukke doorstromingswegen zijn daarbij uitgezonderd van de maatregel.

Evaluatie van de maatregel

Om de effecten van de maatregel in beeld te krijgen zijn nul- en nametingen uitgevoerd. De metingen hebben plaatsgevonden tussen oktober 2018 en september 2019. Hieronder zijn de belangrijkste uitkomsten uit de 'Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan' (Gemeente Amsterdam, december 2019) opgesomd:

- Op de fietspaden is de verkeersveiligheid, doorstroming en drukte verbeterd. Een voorbeeld hiervan is dat het aantal conflicten tussen snorfietsen en andere weggebruikers flink is afgenomen. Dit blijkt uit een sterke daling van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel waarbij een snorfiets betrokken is (circa 74%). De cijfers (zie tabel hieronder) betreffen de periode april 2016 tot en met oktober 2019.

Ongevallenstatistieken Amsterdam		
Jaar	Snorfiets	Fiets
2016	106	142
2017	112	155
2018	94	186
2019	29	114



Figuur: invoeringsgebied snorfiets naar de rijbaan Amsterdam

SNOR Amsterdam

- Het gebruik van snorfietzen is gedaald. Dit blijkt uit het een daling van het aantal geregistreerde snorfietzen (bezit) van 38.000 (jan 2018) naar 26.000 (apr 2022). Daarnaast is het aantal verplaatsingen met circa 50% gedaald. Naar alle waarschijnlijkheid speelt hierbij de gelijktijdige invoering van een milieuzone voor brom- en snorfietzers ook een rol.
- Op de rijbaan heeft de nieuwe weggebruiker (snorfiet) geen negatieve invloed op de doorstroming van het autoverkeer en openbaar vervoer.
- De houding van fietsers is sinds de invoering van de maatregel niet of nauwelijks veranderd. Zij zijn onverminderd positief. Daarentegen blijft de snorfietser zelf overwegend negatief over de maatregel. Al is dat aandeel wel afgenomen van 72% naar 52% sinds de invoering van de maatregel.

Handhaving

De gemeente Amsterdam heeft een bepaalde strategie gekozen om mensen te wijzen op de maatregel en de maatregel vervolgens ook te handhaven. Dit komt naar voren uit *Evaluatierapportage Snorfietzen naar de rijbaan* (Gemeente Amsterdam, december 2019):

- De gemeente Amsterdam heeft ervoor gekozen om niet meteen boetes uit te delen. Om de snorfietzers de tijd te geven aan de nieuwe verkeerssituatie te wennen, maar uiteindelijk wel ervoor te zorgen dat de maatregel wordt nageleefd is gekozen voor een handhavingsstrategie die uitgaat van informeren, naar waarschuwen, naar sanctioneren. Deze strategie is in gezamenlijkheid afgesproken in een Handhavingsstrategie met gemeente, OM en politie.
- Direct na de invoering op 8 april stonden er op cruciale locaties in de stad verkeersregelaars om snorfietzers en andere weggebruikers te wijzen op de nieuwe verkeerssituatie. Na enkele weken kwam de nadruk meer te liggen op het waarschuwen van snorfietzers die in overtreding waren. Na een wenperiode van 8 weken is gestart met handhaving (boetes uitdelen) door zowel boa's als politie.
- Tot de zomervakantie is zeer intensief gehandhaafd. Tijdens de zomerperiode (8 juli tot 20 augustus) is de inzet verminderd. Na de schoolvakantie is de handhaving wederom geïntensiveerd.
- Uit de nametingen komt naar voren dat snorfietzgebruikers de pakkans op een boete lager inschatten naarmate de maatregel langer is ingevoerd. Eind juni 2019 (3-meting) achtte circa 50% de pakkans zeer groot, tijdens de 4-meting in oktober 2019 was dit gedaald naar 39%. Ondertussen heeft in dezelfde periode een groter deel van de snorfietzers ervaring met boetes (van 28% in 3-meting naar 35% in 4-meting).
- Sinds 8 november registreren kentekencamera's of een snorfiet op de juiste plek rijdt.

Evaluatie Utrecht

Invoering en gebied

In navolging van Amsterdam heeft ook de gemeente Utrecht er voor gekozen om in een bepaald deel van de stad de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. De drukte op het fietspad, snelheidsverschil en luchtkwaliteit zijn voor de gemeente redenen voor het toepassen van de maatregel. Dit geldt sinds 30 september 2021 voor het gebied wat is weergegeven in de figuur hiernaast.

Belangrijkste conclusies

Om de effecten van de maatregel in beeld te krijgen zijn nul- en nametingen uitgevoerd. De metingen hebben plaatsgevonden tussen juli 2021 en januari 2022. Hieronder zijn de belangrijkste uitkomsten uit de 'Monitoringsrapportage eerste resultaten Snorfiets naar de rijbaan' (Gemeente Utrecht, maart 2022) opgesomd:

- Bij de eerste meting in november gedroeg 20% van de snorfietzers zich volledig naar de maatregel (met helm op de rijbaan). Iets meer dan de helft droeg een helm, echter reed een deel daarvan op het fietspad.
- In de periode juli 2021 tot en met januari 2022 is het aantal geregistreerde snorfietzen licht gedaald (-6%) en het aantal bromfietzen licht gestegen (+3,5%).
- Het aantal geregistreerde ongevallen waarbij een snorfietser betrokken is daalde in de (korte) periode tussen oktober 2021 en december 2021 met 44% ten opzichte van 2020 (voor invoering van de maatregel).
- De snelheden van het autoverkeer zijn gelijk gebleven of licht gestegen in de periode van 2019 tot 2021 op de onderzochte trajecten. Hierbij is geen sprake van grote verschillen tussen trajecten binnen en buiten het invoeringsgebied.



Figuur: invoeringsgebied snorfietser naar de rijbaan Utrecht

4. Analyseresultaten



Analyseresultaten

Gedane analyses

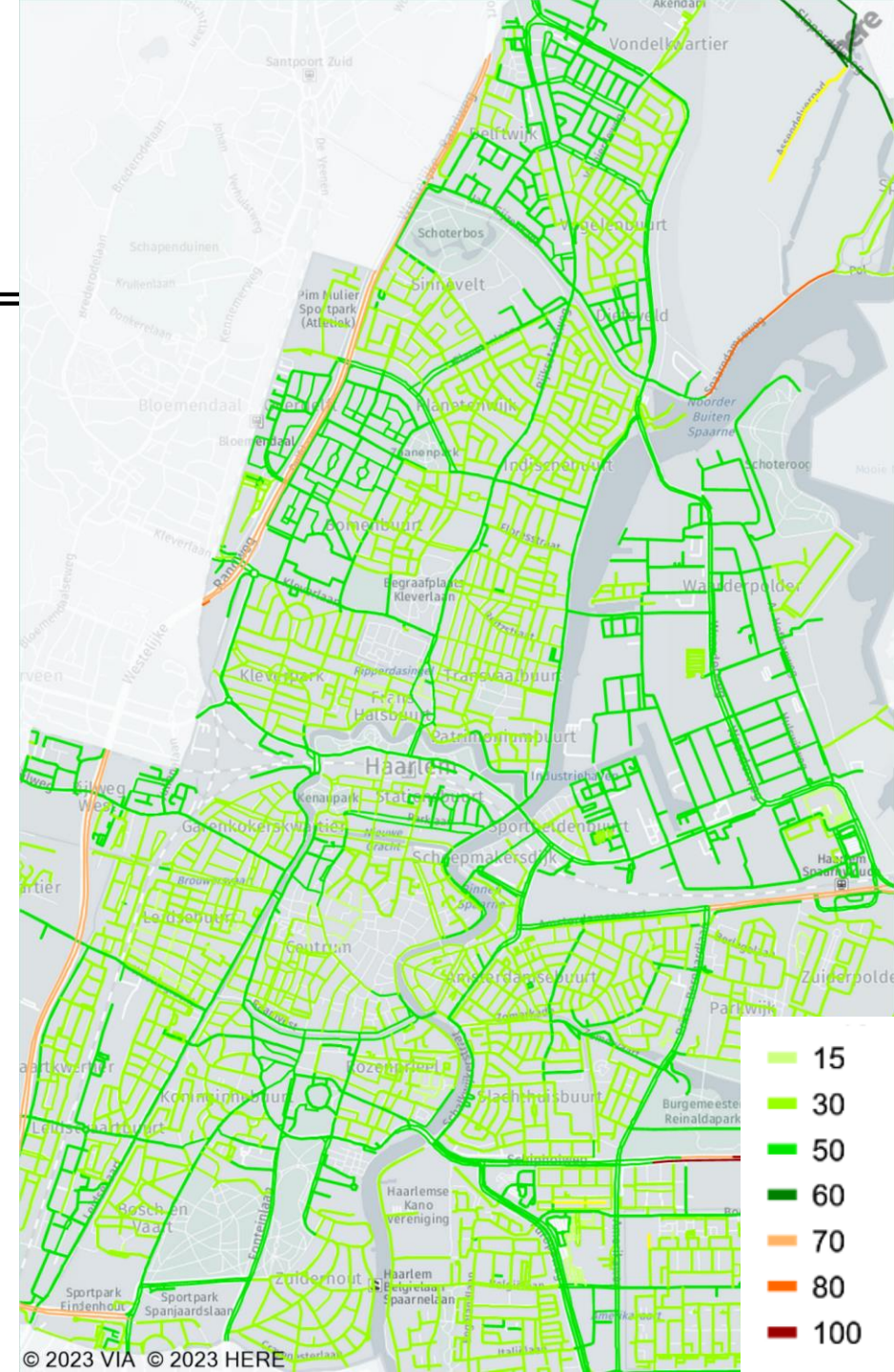
- Overzicht aantal / aandeel 50 km/u wegen in Haarlem
- Verkeersintensiteiten van de Haarlemse wegen
- Rijsnelheden: V85
- Aantal vrijliggende fietspaden in de stad
- Fietsaantallen, afkomstig van de Fietsmonitor
- Drukteanalyse van de fietspaden, op basis van CROW normen



Analyseresultaten

Aandeel 50 km/u

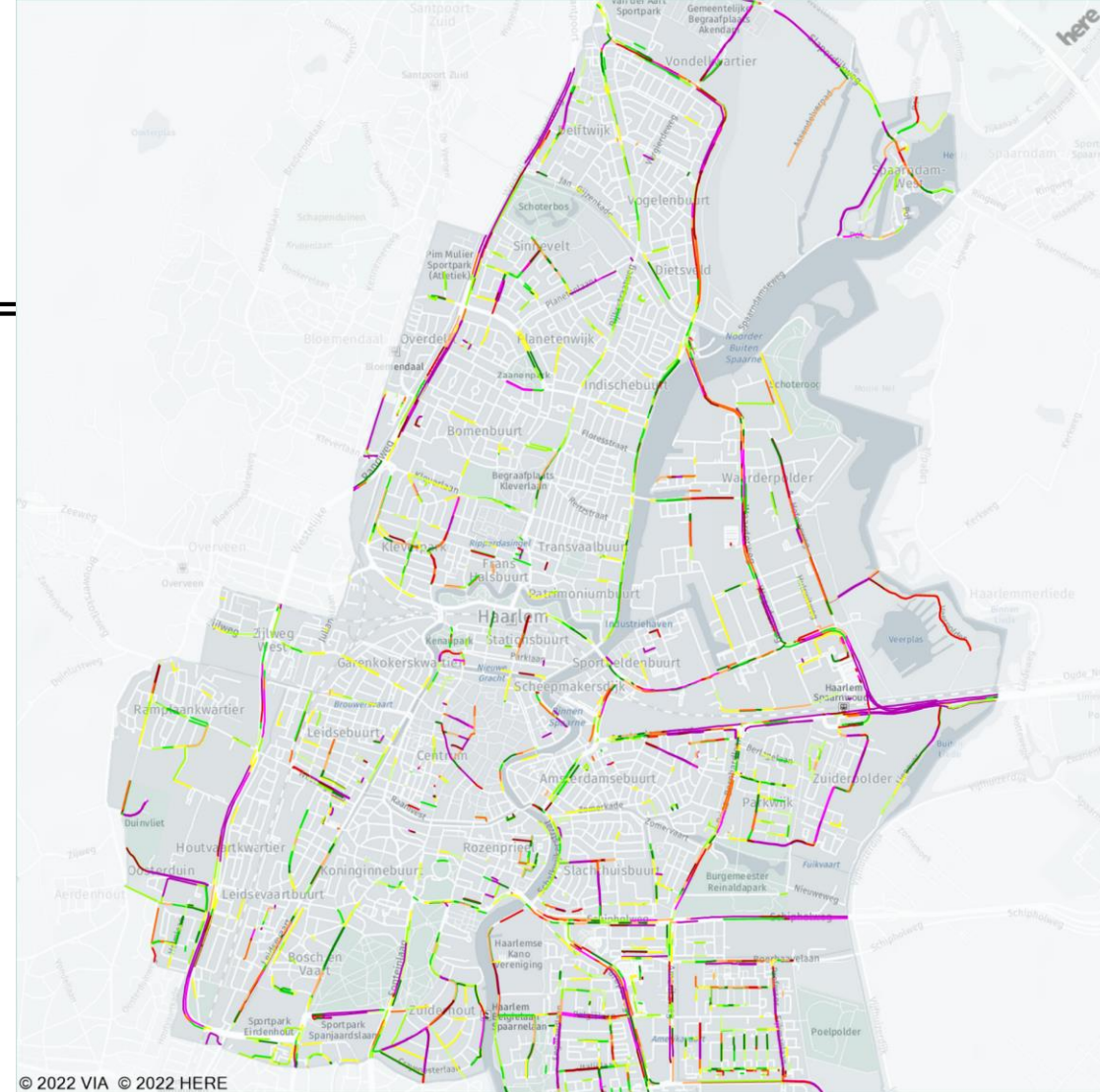
- Op de kaart worden de maximumsnelheden weergegeven die van toepassing zijn (VIA, oktober 2022).
- Op de hoofdlijnen geldt dat er in woonwijken en het centrum een maximumsnelheid van 30 km/u is. Op ontsluitende wegen is de maximumsnelheid 50 km/u en op de randweg N208 geldt een maximumsnelheid van 70 km/u.
- Voorbeelden van wegen met een maximumsnelheid van 50 km/u zijn:
 - Rijksstraatweg
 - Wagenweg
 - Leidsevaart
 - Spaarndamseweg
 - Fonteinlaan
 - Spanjaardslaan
 - Zaanenlaan
 - Schalkwijkerstraat
 - Lange Herenvest
 - Prinsen Bolwerk
 - Verspronckweg
 - Kleverlaan
 - Wegen langs de Kampersingel



Analyseresultaten

Rijsnelheden: V85

- De V85 van het autoverkeer is een van de parameters die zijn gebruikt om te beoordelen of de snorfiets op een verkeersveilige manier naar de rijbaan kan worden gebracht.
- V85 geeft de snelheid aan die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden en door 15% van het verkeer wel.
- Op de kaart staan de wegvakken weergegeven waar sprake is van limietoverschrijding (VIA Snelheid Statistieken oktober 2022).
- Vooral op de N-wegen, Waarderweg en op de Gedempte Oude Gracht zijn limietoverschrijdingen van meer dan 9 km/u zichtbaar.
- Daarnaast vallen de Leidsevaart, Westergracht, Wagenweg, Schalkwijkerstraat en Lange Herenvest op met limietoverschrijdingen oplopend tot meer dan 8 km/u.



© 2022 VIA © 2022 HERE

Limietoverschrijding V85 voor de maand oktober 2022



Analyseresultaten

Verkeersintensiteiten op Haarlemse wegen

- In de tabel en op de kaart zijn de verkeersintensiteiten weergegeven van de 36 wegen waar de factsheets voor zijn opgesteld. De intensiteiten zijn afkomstig uit het Verkeersmodel Noord-Holland Zuid versie 3.1 (basisjaar 2018).
- Hoge intensiteiten zijn o.a. zichtbaar op de N-wegen aan de zuidkant van de stad: op de Spanjaardslaan, Fonteinlaan en Schipholweg liggen de intensiteiten tussen de 21.000 en 33.500 motorvoertuigen per etmaal. Drukke routes aan de noordzijde zijn de Oudeweg / Camera Obscuraweg, Gedempte Oostersingelgracht en Prinsen Bolwerk.

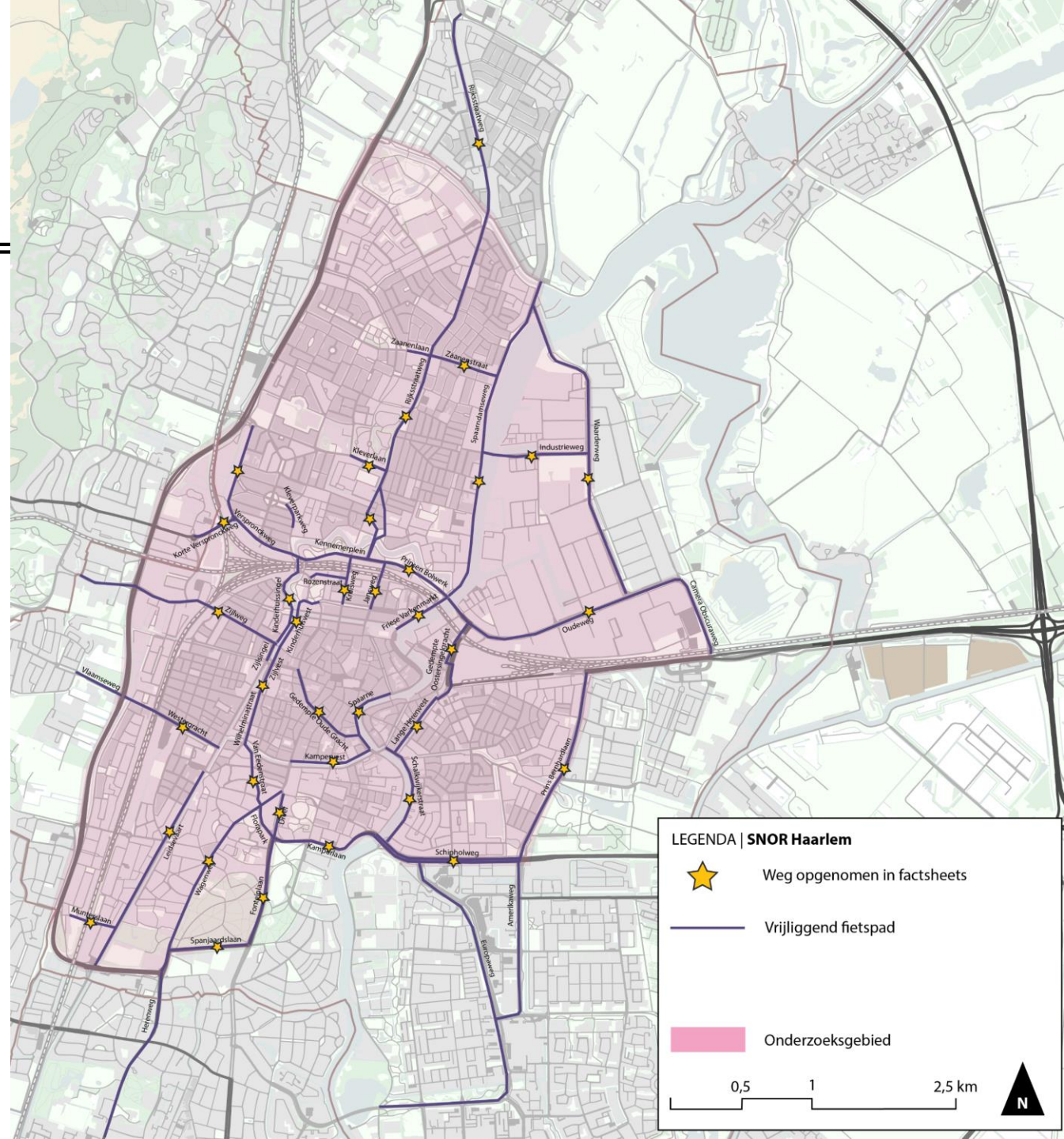


Wegen	Mvt/etm (afgerond)
Kruisweg	800
Kinderhuissingel	8.800
Zijlweg	8.000
Zijlvest / Wilhelminastraat	10.000
Westergracht / De Ruijterweg	10.000
Van der Eedenstraat / Florapark / Lorentzplein	9.000
Leidsevaart	5.500
Munterslaan	1.100
Wagenweg	8.000
Spanjaardslaan	21.000
Fonteinlaan	22.500
Dreef	3.000
Kamperlaan	24.000
Schipholweg	33.500
Prins Bernhardlaan	2.500
Schalkwijkerstraat	10.000
Kampervest	5.500
Gedempte Oude Gracht	4.500
Spaarne	4.000
Lange Herenvest	13.500
Gedempte Oostersingelgracht	27.500
Oudeweg / Camera Obscuraweg	40.000
Waarderweg	25.500
Industrieweg	5.500
Spaarndamseweg	14.000
Zaanenlaan / Zaanenstraat	7.000
Rijksstraatweg (noord)	9.000
Kleverlaan	10.000
Verspronckweg	13.000
Korte Verspronckweg	15.000
Rijksstraatweg / Schoterweg	10.000
Kennemerplein	16.750
Prinsen Bolwerk	24.000
Friese Varkenmarkt	9.000
Jansweg	4.000
Kinderhuisvest	6.000

Analyseresultaten

Vrijliggende fietspaden

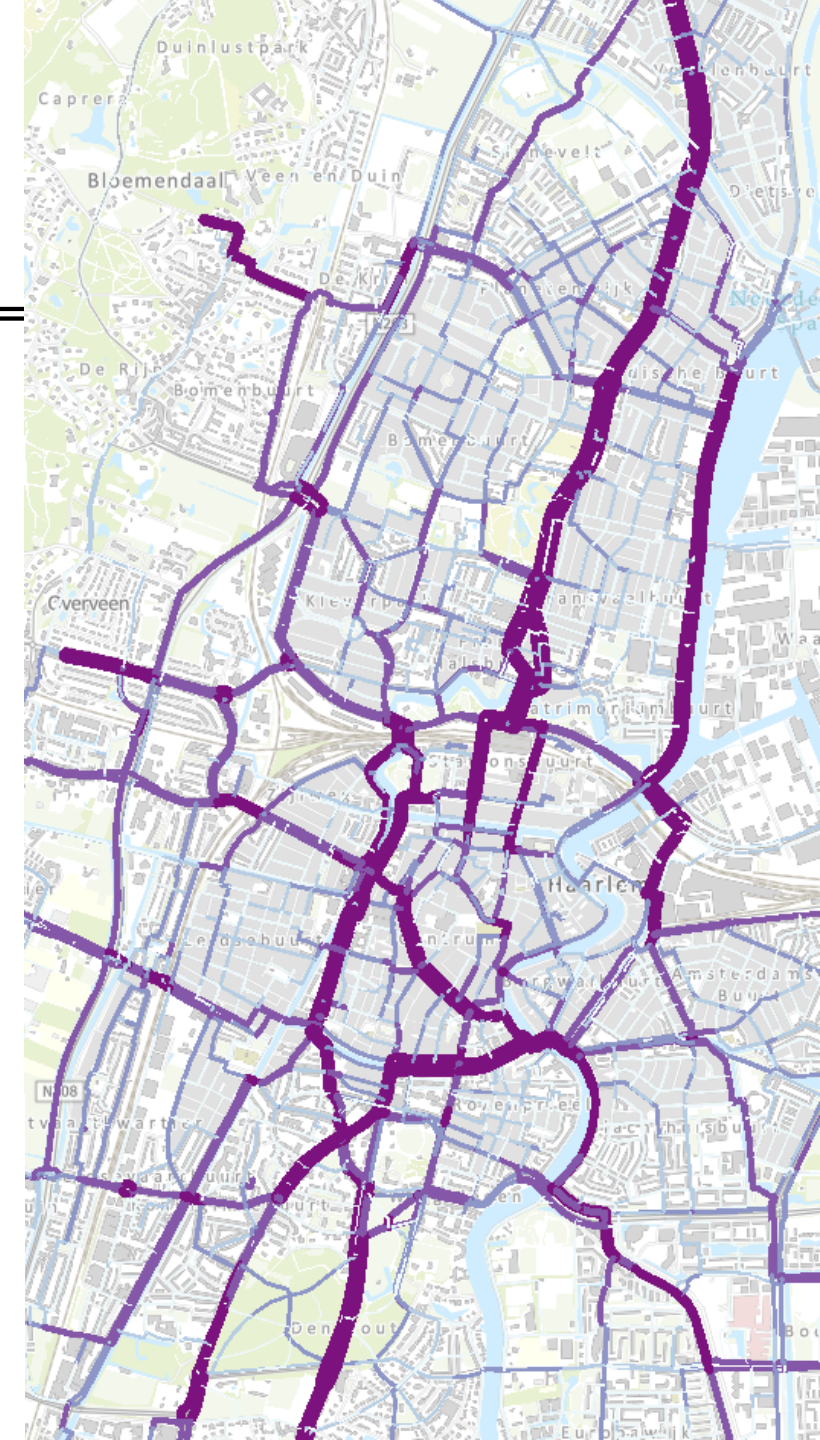
- De maatregel snorfiets naar de rijbaan zou gevolgen hebben voor wegen met vrijliggende fietspaden met een- of tweerichtingsverkeer. Op de kaart is op alle paarsgekleurde wegen sprake van vrijliggende fietsinfrastructuur.
- Met behulp van de Fietsmonitor die de gemeente Haarlem beschikbaar heeft gesteld is inzicht verkregen in de breedtes van het fietspad en het type fietsvoorziening (fietspad, fietsstrook, fietsstraat).



Analyseresultaten

Fietsintensiteiten uit de Fietsmonitor

- Deze kaart bevat voor het grootste gedeelte van de fietspaden in Haarlem de fietsintensiteiten. De weergegeven intensiteiten zijn afkomstig uit de Fietsmonitor (Gemeente Haarlem). Hierin zijn gekalibreerde schattingen van fietsintensiteiten opgenomen voor het Haarlemse fietsnetwerk, gebaseerd op Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN) en Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) data.
- De drukste fietsroutes zijn:
 - Kruisweg
 - Spaarndamseweg
 - Wilhelminastraat
 - Rijksstraatweg
 - Kampervest/singel
 - Gasthuisvest/singel
 - Wagenweg
 - Fonteinlaan
 - Dreef



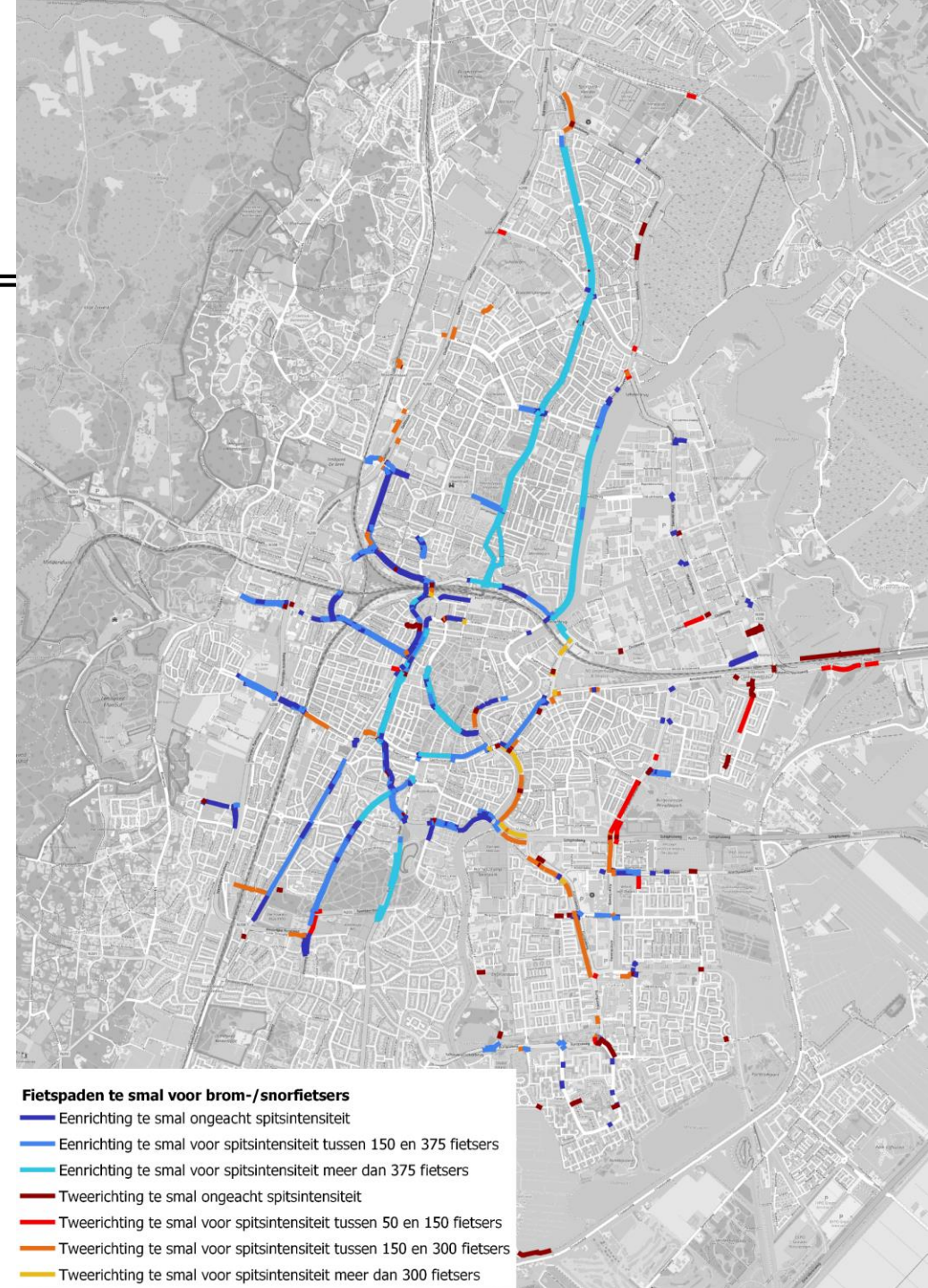
Analyseresultaten

Drukteanalyse fietspaden

- Deze kaart betreft de analyse van de gemeente Haarlem op basis van CROW normen voor de minimale breedte van een bromfietspad, rekening houdend met de intensiteit. De CROW normen in de tabel zijn ook gehanteerd voor het bepalen van de drukte op fietspaden in andere steden zoals Amsterdam, Den Haag en Utrecht.
- Op de kaart is te zien dat nagenoeg alle vrijliggende fietspaden te smal zijn, en dus niet aan de CROW normen voldoen vanwege de drukte.

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichtingsfietspad		Tweerichtingsfietspad	
Spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurintensiteit	Breedte
N.v.t., te smal	< 2 m	N.v.t., te smal	< 2,5 m
< 150	2 – 3 m	< 50	2,5 - 3,0 m
< 375	3 – 4 m	< 150	3 – 4 m
N.v.t., breed genoeg	≥ 4 m	< 300	4 – 5 m
		N.v.t., breed genoeg	≥ 5 m



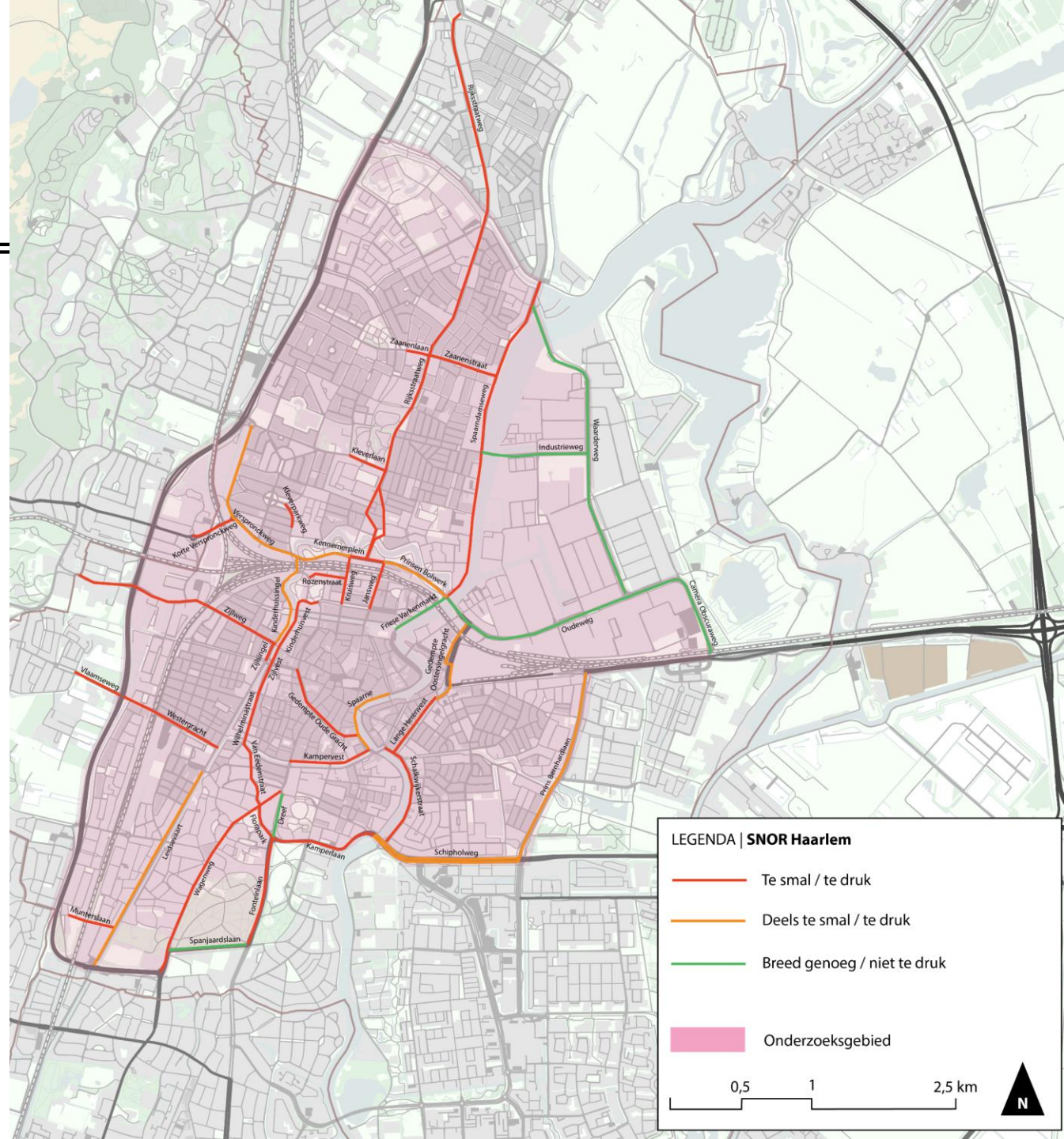
Fietspaden te smal voor brom-/snorfietsers

- Eenrichting te smal ongeacht spitsintensiteit
- Eenrichting te smal voor spitsintensiteit tussen 150 en 375 fietsers
- Eenrichting te smal voor spitsintensiteit meer dan 375 fietsers
- Tweerichting te smal ongeacht spitsintensiteit
- Tweerichting te smal voor spitsintensiteit tussen 50 en 150 fietsers
- Tweerichting te smal voor spitsintensiteit tussen 150 en 300 fietsers
- Tweerichting te smal voor spitsintensiteit meer dan 300 fietsers

Analyseresultaten

Drukteanalyse fietspaden

- In aanvulling op de vorige pagina is op deze kaart de analyse ten aanzien van de breedte en drukte op fietspaden gecombineerd. Hierdoor is in één oogopslag weergegeven welke fietspaden te druk zijn conform de CROW bromfietspadnormen, en welke fietspaden wel of deels voldoen.
- Hieruit blijkt dat slechts een beperkt aantal vrijliggende fietspaden in Haarlem voldoet. Enerzijds doordat fietspaden überhaupt te smal zijn volgens de CROW-richtlijnen en anderzijds het samenspel tussen de vereiste breedte in relatie tot de aanwezige fietsintensiteiten.
- Op sommige wegen geldt dat de vrijliggende fietspaden aan één zijde van de weg of niet over de gehele lengte van de weg te smal / te druk zijn. Deze wegen zijn op de kaart oranje weergegeven.



5. Factsheets per straat en schouw



Factsheets per straat

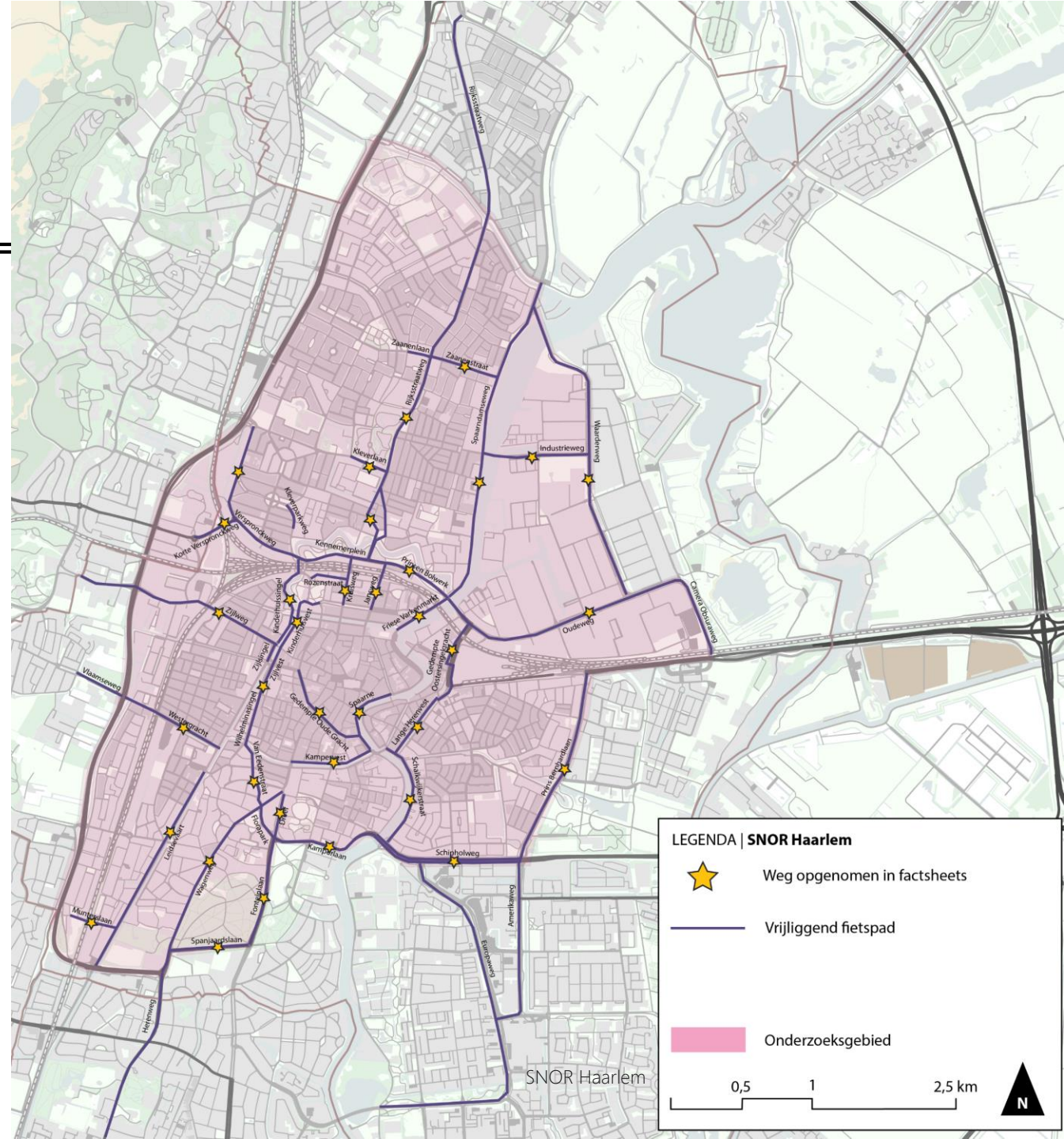
Afzonderlijke bijlage

Voor elke straat met een vrijliggend fietspad binnen het onderzoeksgebied (grofweg het gebied ten noorden en oosten van de ring (N208 en N205), ten westen van de Prins Bernhardlaan en de Waarderweg en ten zuiden van de Jan Gijzenvaart) zijn de kenmerken van deze straat in factsheets weergegeven. Hierbij zijn de volgende aspecten beschouwd:

- Breedte van en intensiteit op het fietspad → is het fietspad te druk/te smal?
- Breedte van en intensiteit op de rijbaan
- V85 op de rijbaan
- Aanwezigheid van OV
- Inrichting van de weg (is het een weg met één of twee rijstroken per richting, nodigt de inrichting uit tot harder rijden dan toegestaan)
- Bevindingen naar aanleiding van de schouw

De aspecten zijn beoordeeld op basis van data uit het verkeersmodel (Noord-Holland Zuid, versie 3.1), VIA Statistiek, Fietsmonitor, Streetsmart Cyclomedia, CROW bromfietspadnormen, OPNVKarte en OVZoeker

Foto rechts: onderzoeksgebied voor opstellen factsheets



Schouw

Schouw

Op woensdag 16 november 2022 heeft de schouw plaatsgevonden in Haarlem. Tussen 13:00 – 16:30 is een groot gedeelte van de vrijliggende fietspaden binnen het onderzoeksgebied per fiets geschouwd. Het was die dag wisselend bewolkt bij een temperatuur van 12 °C. Door ook aan het einde van de middag te schouwen is ook een deel van de avondspits meegenomen in de analyse.

Argumentatie voor gekozen dag:

- Er is gekozen voor een doordeweekse dag buiten de schoolvakanties, zodat er sprake is van een representatief verkeersbeeld
- Het was een droge dag. Wisselvallige weersomstandigheden zouden voor een ander verkeersbeeld kunnen zorgen wat niet realistisch is t.o.v. het normale Haarlemse verkeersbeeld

De schouw is uitgevoerd door vier personen. Dit betreffen verkeers- en mobiliteitsadviseurs en een gedragskundige met ervaring in onderzoeken naar de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

Aspecten tijdens schouw

Focus lag tijdens de schouw op het bekijken of de snorfiets wel / niet veilig op de rijbaan zou kunnen rijden, en in mindere mate of er ook een noodzaak is. Bij de inschatting of het mogelijk is om als snorfietser veilig op de rijbaan te kunnen rijden hebben de adviseurs rekening gehouden met in ieder geval de volgende factoren:

- V85 (rij snelheden);
- Aantal rijstroken (bijv. 2x1 of 2x2);
- Intensiteit wegverkeer;
- Intensiteit en breedte van het fietspad;
- Aanwezigheid van ventwegen;
- Rijstrookwisselingen;
- Inhaal mogelijkheden van snorfietsen en andere niet-fietsachtigen op het fietspad;
- Consistentie van het netwerk;

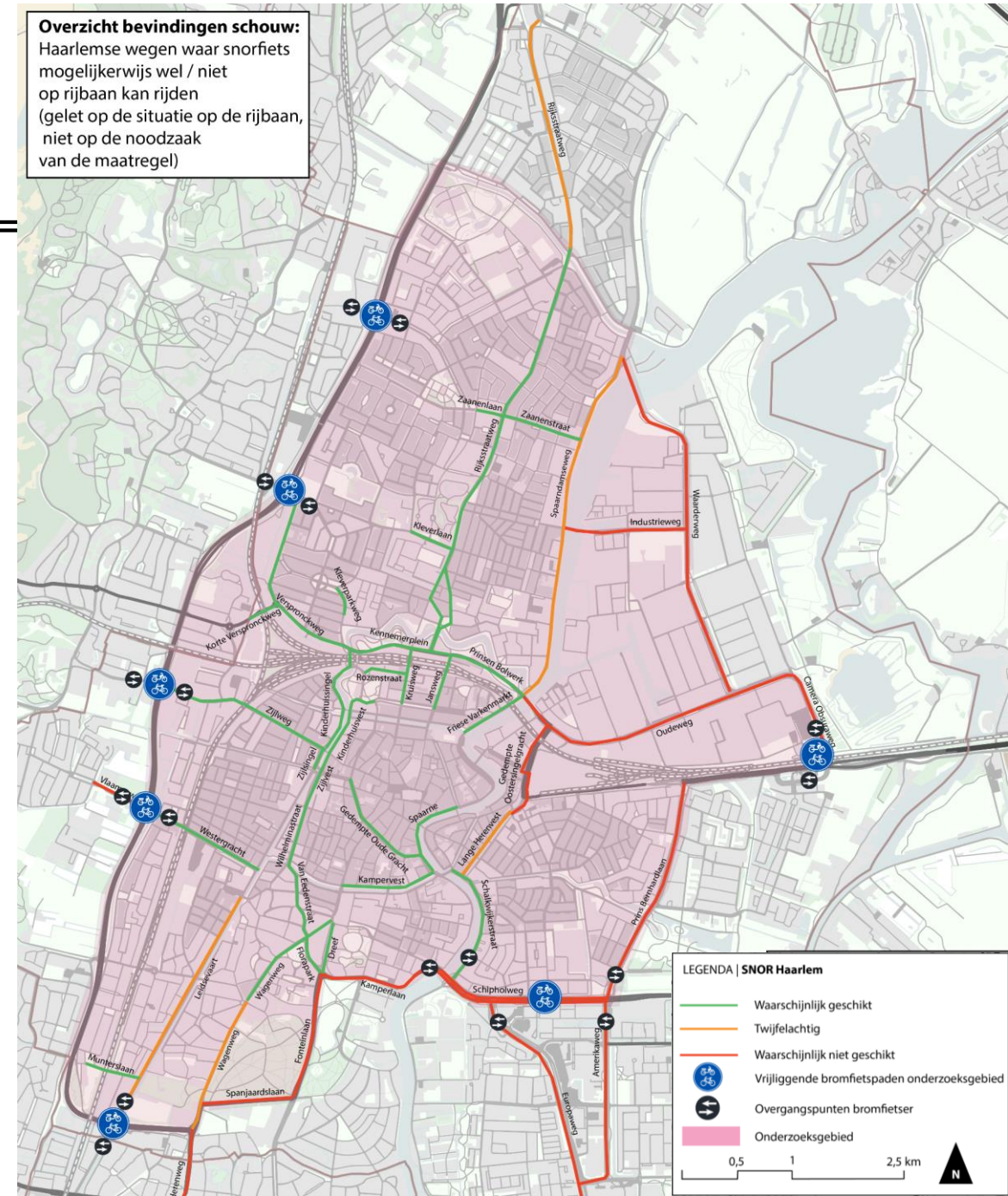
Het resultaat van deze inschatting is weergegeven op de volgende pagina.

Schouw

Overzicht bevindingen schouw

In de figuur hiernaast is weergegeven op welke wegen in Haarlem de snorfiets mogelijk wel/niet op de rijbaan zou kunnen rijden. Hierbij is gelet op de situatie op de rijbaan en inrichting van de weg, en niet zozeer of het fietspad op zichzelf te druk is. Dat laatste is op basis van andere bronnen vastgesteld ten behoeve van de gedane analyse. Op de kaart valt af te lezen dat met name de wegen rondom het historische centrum en ten noorden van het station geschikt lijken om als snorfietsers op de rijbaan te rijden. Door de inrichting van de weg, regelmatige parkeerwisselingen en aanwezigheid van zijstraten is de ervaring dat de gemiddelde snelheid op de rijbaan niet dusdanig hoog ligt dat er grote snelheidsverschillen tussen de snorfiets en het overig gemotoriseerd verkeer zouden ontstaan.

Voor de wegen die wat verder buiten het centrum gelegen zijn, ligt het minder voor de hand om de snorfiets hier naar de rijbaan te verplaatsen. Aspecten die hierbij meewegen zijn de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer (drukke gebiedsontsluitingswegen zoals de Schipholweg of Gedempte Oostersingelgracht), snelheid van het gemotoriseerd verkeer en lange rechtstanden op bepaalde wegen waardoor verkeer gemakkelijker een hoge snelheid kan halen (zeker in de avonduren). Voorbeelden van de laatste categorie zijn de Leidsevaart, Prins Bernhardlaan en Spaarndamseweg. Bij verplaatsing snorfiets naar de rijbaan op de weergegeven wegen leidt dit tot verschillen tussen waar de brom- en snorfietsers op de rijbaan zitten. Eigenlijk komen alleen de Schipholweg en de oversteek van de N208 en N200 overeen met locatie waar beide modaliteiten op het vrijliggende (brom)fietspad zitten.



6. Stakeholdergesprekken



Stakeholdergesprekken

Aanleiding voor gesprek

De uitgevoerde analyses zijn getoetst bij stakeholders met belangen binnen en buiten de gemeente. Getoetst is hoe zij aankijken tegen de verschillende scenario's en wat hen betreft de haalbaarheid is en de voor- en nadelen zijn.

ANWB, RAI, Felyx, Go-Sharing

Op 21 december 2022 is een interview afgenomen met de ANWB, RAI, Felyx en Go-Sharing. Uit dit interview komt naar voren dat de stakeholders verdeeld zijn over de invoering van snorfiets naar de rijbaan. Ter sprake komt het gevoel van onveiligheid van de snorfietsgebruikers bij menging met autoverkeer op de rijbaan. Daarnaast vroegen deze stakeholders zich af of de relatief kleine groep snorfietsers op het fietspad daadwerkelijk een probleem zijn. Wat hen betreft moet dit vraagstuk breder worden gezien gelet op de opkomst van voertuigen die van het fietspaden gebruik maken, zoals LEV's. Daarbij speelt de op handen zijn de ontwikkeling van GOW30 op stedelijk schaalniveau een rol. Bij de inrichting dient zorgvuldig nagedacht te worden over de ruimte voor fietsers in combinatie met snellere vervoermiddelen die nu nog op het fietspad rijden. Het verbreden van vrijliggende fietsinfrastructuur behoort in de Haarlemse binnenstad niet altijd tot de opties.

Politie

Op 4 januari 2023 is een interview afgenomen met een verkeersadviseur van de Politie Noord-Holland. Uit dit interview komt naar voren dat de stakeholder aanbeveelt om te wachten met de invoering van snorfiets naar de rijbaan tot dat duidelijk is wat de impact is van de invoering van de helmplicht. Daarnaast is het van belang om rekening te houden met de gemeentegrenzen, die in Haarlem tegen het beschouwde onderzoeksgebied aan zijn gelegen. Op deze plekken is extra aandacht voor logische overgangspunten cruciaal. Op kruispunten met 70 km/u wegen is het mogelijk duidelijker om de snor/-bromfietser met de auto's mee te laten oversteken, in plaats van via het fietspad.

Verder is ter sprake gekomen dat een specifieke groep snorfietsgebruikers bestaat uit mindervaliden. Deze doelgroep wordt mogelijk de dupe van de invoering van de voorliggende maatregel. Daarnaast is van belang dat het snorfietsgebruik in de zomermaanden hoger ligt. In deze maanden rijden snorfietsers uit Amsterdam via Haarlem naar het strand. In beleid dient elk nieuw fietspad in Haarlem van voldoende breedte te zijn conform CROW richtlijnen, dit is nu niet het geval. De nieuwe vormen van mobiliteit (Fatbikes, elektrische fietsen, etc.) zijn lastig handhaafbaar, hier ligt een duidelijke rol voor de Haagse politiek.

Stakeholdergesprekken

Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland

Op 9 januari 2023 is een interview afgenomen met de Fietsersbond Haarlem en Veilig Verkeer Nederland. Ter sprake is gekomen dat in de eventuele overgangperiode aandacht dient te zijn voor gewenning bij automobilisten. De voorliggende maatregel is erg generiek en treft ook doelgroepen die zich op dit moment net gedragen op de fietspaden. De overgang voor snorfietsers heeft alleen gevolgen voor de plaats op de weg nu de helmplicht landelijk reeds is ingevoerd. Verder wordt geconstateerd dat bij inzet op 30 km/u in plaats van 50 km/u de snelheidsverschillen alleen maar kleiner worden.

In het gesprek wordt aangegeven dat de succesvolle invoering in vergelijkbare oudere binnensteden een goed voorbeeld is om de maatregel in Haarlem ook in te voeren. Met fietspaden verbreden alleen (los van de ruimtelijke inpassing) worden de drukteproblemen niet opgelost. Gekeken moet worden naar ontvlechten van het fietsnetwerk door de wijken heen, vooral rondom de binnenstad. Dan worden de fietsstromen verdund en de huidige drukke stromen vanzelf rustiger.

Connexxion

Op 9 januari 2023 is een interview afgenomen met de busvervoerder Connexxion (Transdev). In het interview wordt aandacht gevraagd voor behoud van 50 km/u op (H)OV-routes met de eisen die daarbij gelden. Dit heeft gevolgen voor de benodigde breedte van fietspaden. Vanuit het STOMP-principe geldt dat voldoende ruimte dient te zijn voor fiets, lopen en OV bijvoorbeeld op de Gedempte Oude Gracht leidt tot politieke keuze(s): parkeren opheffen. Buschauffeurs moeten, zeker in binnenstedelijk gebied, continu alert zijn op fietsverkeer en snor-/bromfietsers.

Verder dient de focus te liggen op wegen die overgaan van 50 km/u naar 30 km/u. Vanuit dit oogpunt is kijken naar parallel lopende straten om die op te waarderen voor fietsers (ontvlechten fietsnetwerk) interessant. Zodat op de hoofdroutes voldoende ruimte blijft voor ov en ook fietsers. Bij invoering van 30 km/u worden snelheidsverschillen verkleind.

Stakeholdergesprekken

Buurgemeenten en provincie

Op 9 januari 2023 is een interview afgenomen met de provincie Noord-Holland en buurgemeenten van Haarlem (Haarlemmermeer, Bloemendaal, Velsen). Gemeente Heemstede was ook uitgenodigd, maar sloot niet aan bij het interview. In het interview is ter sprake gekomen dat rekening gehouden dient te worden met de (buur)gemeentegrenzen. De voorliggende maatregel heeft gevolgen voor de situatie in de desbetreffende buurgemeenten. Daarin zijn de buurgemeenten bereid om te helpen bij communicatie over de eventuele invoering van de maatregel, gezien het feit dat snorfietsgebruikers uit de buurgemeenten gebruikmaken van de Haarlemse (fiets)infrastructuur.

Daarnaast geven de buurgemeenten aan nog niet bezig te zijn met invoering van de maatregel in de eigen gemeente, maar wel graag aangehaakt blijven bij de plannen van de gemeente Haarlem. De deelnemers geven aan benieuwd te zijn naar de effecten van de invoering van de landelijke helmplicht. Tegelijkertijd wordt uitgesproken dat de nieuwe op het fietspad verschijnende vervoermiddelen ook hun plek claimen op het fietspad. Deze ontwikkelingen blijven interessant om in ogenschouw te blijven houden.

7. Effecten SNOR



Effecten SNOR

In dit hoofdstuk wordt beschouwd wat het effect is van het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in Haarlem, en welke ontwikkelingen daarin een belangrijke rol spelen.

Landelijke helmplicht

Sinds 1 januari is er een **landelijke helmplicht** voor de snorfiets. Snorfietsers moeten, ongeacht hun positie op de weg, een helm dragen. De verwachting is dat het gebruik van de snorfiets door deze maatregel sterk zal afnemen. Een grote groep mensen kiest voor de snorfiets, juist omdat ze dan geen helm hoeven dragen. Uit evaluatieresultaten van Amsterdam en Utrecht bleek dat door de invoering van snor naar de rijbaan in combinatie met de helmplicht een deel van de gebruikers overstapte naar andere vervoermiddelen. In de nameting van de gemeente Utrecht was dit terug te zien in de groei van het aantal bromfietsen. In de evaluatie van Amsterdam valt te lezen dat snorfietsers de fiets, auto en het OV als meest gebruikte alternatief noemen. Voor Haarlem geldt dat vermoedelijk andere modaliteiten die wel zonder helm op het fietspad mogen, zoals de elektrische fiets en fatbike, naar verwachting in populariteit zullen groeien.

GOW 30

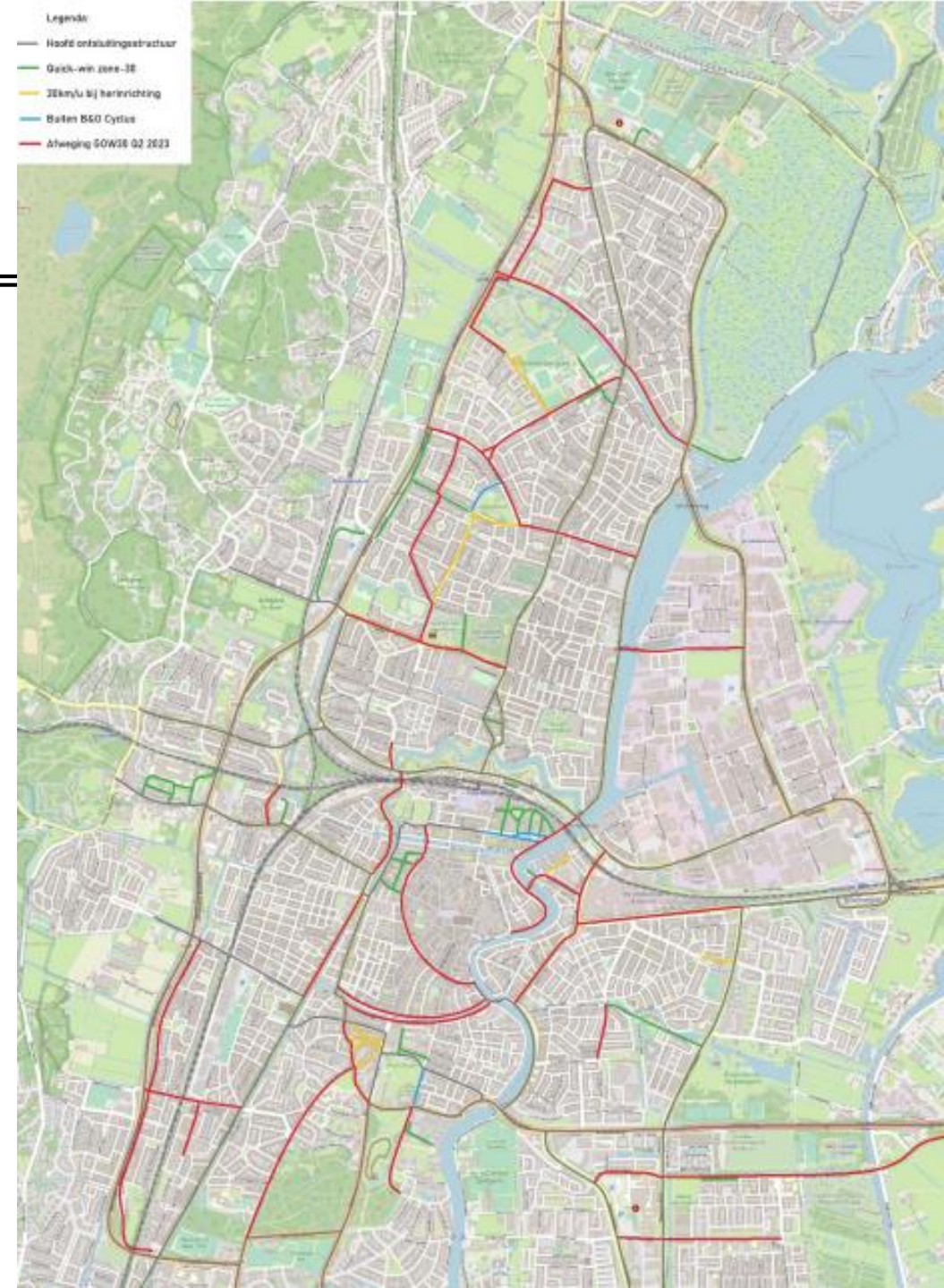
Conform het mobiliteitsbeleid van de gemeente wordt vanwege veiligheidsredenen de snelheidsnorm **30 km/u**. Dit zal niet op alle wegen gelden (de belangrijke hoofdontsluitingsstructuur zal 50 of 70 km/u blijven), maar op een groot deel van de wegen in en rond het centrum wordt onderzocht of aanpassing naar 30 km/u mogelijk is.

In navolging op het mobiliteitsbeleid is uit het plan van aanpak 30km/u gebleken dat 32 wegen in Haarlem, op basis van de huidige inrichting, zich lenen om 30 km/u in te stellen. Een groot gedeelte hiervan valt binnen het invloedsgebied van deze studie (zie ook een uitsnede uit het '*Plan van aanpak Haarlem 30 km/u*' op de volgende pagina). Bij een maximumsnelheid van 30 km/u op deze wegen wordt het snelheidsverschil tussen de snorfiets en het verkeer op de rijbaan verkleind. Een verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan is hierdoor makkelijker te realiseren. Bij invoering van 30 km/u dient ook naar de inrichting van de weg wordt gekeken. Op sommige wegen kan het verkeer bijvoorbeeld worden gemengd (geen vrijliggend fietspad), waardoor de noodzaak voor de maatregel snorfiets naar de rijbaan afneemt.

Effecten SNOR

Invoering van de helmplicht leidt vermoedelijk tot een daling van het aantal snorfietzers en een stijging in het gebruik van andere licht elektrische voertuigen. De populariteit van die andere modaliteiten kan er toe leiden dat die vervoerswijze het volgende gespreksonderwerp wordt in relatie tot de positie op de weg. Op dit moment rijden voertuigen met een geel kenteken (bromfietsen en speed-pedelecs) in principe op de rijbaan (behalve bij bromfietspaden). Voertuigen met een blauw kenteken of zonder kenteken (snorfietzen, fatbikes, vrachtfietsen, etc.) rijden op het fietspad. Deze licht elektrische voertuigen hebben elk hun eigen kenmerken (wel of geen helm, max. snelheid) en plaats op de weg. Dit komt niet ten goede voor de duidelijkheid voor de weggebruiker. De herinrichtingen die in het kader van het Haarlemse mobiliteitsbeleid voorzien zijn, kunnen worden aangegrepen om in Haarlem een eenduidige plaats op de weg te kiezen voor alle voertuigen die tussen de ca 20 km/u en 40 km/u kunnen rijden. Dit is echter een onderwerp waar ook op landelijke niveau beleidskeuzes over moeten worden gemaakt.

Figuur: plan van aanpak 30 km/u in Haarlem (Gemeente Haarlem)



Effecten SNOR

Omrijdroutes bij invoering snorfiets naar rijbaan

Indien de gemeente kiest voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in Haarlem, verandert niet alleen de plaats op de weg maar op sommige plekken ook de routes voor de snorfiets. Dit is vooral goed merkbaar in het centrum van de stad, waar sprake is van wegen met eenrichtingsverkeer en een fietspad in tegenrichting of solitaire fietspaden. Hierbij gaat het om onderstaande omrijdroutes:

- Snorfietsers die vanuit het stationsgebied in noordelijke richting willen dienen om te rijden via de Rozenstraat, Kinderhuisvest en Kinderhuissingel;
- Op de Gedempte Oude Gracht is het verkeer over de rijbaan alleen in noordelijke richting toegestaan. Hierdoor moeten snorfietsers in zuidelijke richting omrijden via de Wilhelminastraat en Gasthuissingel;
- Snorfietsers mogen niet meer gebruikmaken van de Leidsebrug bij de Stadsschouwburg. Daardoor dient te worden uitweken naar de Emmabrug en Prins Hendrikbrug;
- Op het Spaarne geldt éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting. Snorfietsers in noordelijke richting dienen om te rijden via Lange Herenvest, Gedempte Oostersingelgracht en Papentorenvest.



Figuur: voorbeelden van omrijdroutes voor snorfietsen bij invoering van de maatregel

In de huidige situatie gelden bovenstaande omrijdroutes al voor bromfietsen. Met deze maatregel wordt de situatie voor brom- en snorfietsen gelijk getrokken, wat ten goede komt aan de duidelijkheid voor de weggebruiker. Dit vraagt wel inzet qua communicatie en handhaving.

8. Conclusies en advies



Conclusies en advies

Doel en opzet quick scan

Op basis van de quick-scan worden in dit hoofdstuk de onderzoeksvragen beantwoord. De analyses, gesprekken met stakeholders en ervaring/evaluatie uit andere steden liggen ten grondslag aan de beantwoording van de vragen.

Is er voldoende (juridische) basis voor het invoeren van de maatregel snorfiets naar de rijbaan in Haarlem? Oftewel, zijn de fietspaden in (een deel van) Haarlem te druk?

Sinds 1 juli 2018 is het wettelijk mogelijk voor wegbeheerders om met een onderbord snorfietzers te verplichten van de rijbaan gebruik te maken en daarbij een helm te dragen (lokale scheiding fiets en snorfiets). Voorwaarde is dat dit besluit genomen wordt vanwege de drukte op het fietspad (of een stelsel van fietspaden) en dat de veiligheid voor de snorfietser en andere weggebruikers gewaarborgd blijft.

In dit rapport is een analyse gedaan of de fietspaden in Haarlem te druk zijn. Hiervoor is gebruikt gemaakt van de CROW bromfietspadnormen. Uit deze analyse komt naar voren dat nagenoeg alle vrijliggende fietspaden binnen het onderzoeksgebied te druk zijn (zie ook pagina 25 en 26 voor de kaartbeelden).

Enkel op de fietspaden in het industriegebied ten noordwesten van het centrum (Waarder- en Veerpolder) zijn de fietspaden niet te druk. Ook in wijken buiten het onderzoeksgebied, zoals Schalkwijk, is er minder tot geen sprake van fietspaden die te druk zijn volgens de CROW richtlijnen.

Daarmee is er puur op basis van de drukte op het fietspad voldoende basis om de snorfietser in (een deel van) Haarlem naar de rijbaan te verplaatsen. Randvoorwaardelijk is dat daarmee ook de verkeersveiligheid gewaarborgd blijft.

Als Haarlem over gaat tot snorfiets naar de rijbaan, in welk deel van de stad is daar dan aanleiding voor? Is dat gebied logisch af te bakenen?

De wetgeving staat niet toe om een zone aan te wijzen waar de maatregel geldt. Wel kan ervoor gekozen worden om het in een stelsel van fietspaden in te voeren. Als Haarlem de maatregel op meerdere fietspaden in het onderzoeksgebied in wil voeren, is het aan te bevelen een logisch af te bakenen stelsel van fietspaden te selecteren, zodat het voor alle weggebruikers duidelijk is wat ze kunnen verwachten. Uit voorgaande analyses blijkt dat met name op wegen in en rondom het historische centrum en ten noorden van het station de situatie op de weg en het fietspad zo is dat verplaatsing naar de rijbaan te overwegen valt.

Conclusies en advies

Concreet gaat het om de fietspaden langs de wegen ten oosten van de N208 (Westelijke Randweg), ten noorden van de N205 (Spanjaardslaan / Schipholweg), ten westen van het Spaarne en ten zuiden van Jan Gijzenvaart. De RING van Haarlem is aan de west en zuidkant van de stad een logische grens voor dit stelsel. Dit geldt tevens voor het Spaarne, wat een logische en natuurlijke barrière is. Aan de noordzijde zijn er twee opties. Of de grens wordt bij de Jan Gijzenvaart gelegd, of er wordt gekozen voor de gemeentegrens. Door deze grenzen te hanteren, wordt tevens zo goed mogelijk aangesloten bij het stelsel van fietspaden waar sprake is van drukte.

Hoeveel verbetert de verkeersveiligheid naar verwachting als Haarlem de maatregel snorfiets naar de rijbaan invoert? (rekening houdend met de invoering van de helmplicht die sinds 1 januari 2023 geldt)

Evaluatie Amsterdam

Sinds 8 april 2019 moeten snorfietsers in Amsterdam op de meeste wegen binnen de ring A10 met helm op de rijbaan rijden, ook op veel 50km/u-wegen. In december 2019 heeft de gemeente de evaluatie over de eerste maanden van deze maatregel gepresenteerd. Uit de analyse komt verder naar voren dat op de

fietspaden de verkeersveiligheid, doorstroming en drukte is verbeterd. Dit uit zich met name in de ongevallencijfers. In de nul- en nametingen komt naar voren dat er sprake is van een sterke daling van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel waar een snorfietsers bij betrokken is. De cijfers (zie tabel hieronder) betreffen te periode april 2016 tot en met oktober 2019. Het aantal geregistreerde snorfietsongevallen met letsel is tussen 2018 en 2019 met circa 70% gedaald. Ook het aantal ongevallen waar een fietser bij betrokken is, is fors gedaald; tussen 2018 en 2019 met circa 40%. Dit bevestigt dat het aantal conflicten tussen snorfietsers en andere weggebruikers flink is afgenomen.

Daarnaast blijkt dat het aantal snorfietsers in de stad en het gebruik ervan fors is gedaald. In 2018 bezaten nog ca. 37.000 Amsterdammers een snorfiets, eind 2019 waren dit er nog ca. 26.000. Het aantal verplaatsingen met de snorfiets is met ca. 50% gedaald. Naar alle waarschijnlijkheid speelt hierbij de gelijktijdige invoering van een milieuzone voor brom- en snorfietsers ook een rol.

Conclusies en advies

Evaluatie Utrecht

Uit de evaluatie die de gemeente Utrecht heeft laten uitvoeren blijkt dat tussen juli 2021 en januari 2022 het aantal geregistreerde snorfietsen licht is gedaald (6%), en aantal bromfietsen licht gestegen (3%). Het aantal geregistreerde ongevallen waar een snorfiets bij betrokken was, is tussen oktober en december 2021 met 44% gedaald ten opzichte van een jaar eerder (en 56% minder dan in 2019).

Er kunnen geen harde conclusies getrokken worden over de ontwikkeling in het aantal ongevallen, omdat het aantal geregistreerde ongevallen relatief klein is. De gemeente Utrecht geeft aan dat de afname ook niet één op één toe te wijzen is aan de maatregel 'Snorfiets naar de rijbaan'. Andere factoren die van invloed kunnen zijn, zijn de coronamaatregelen, weersomstandigheden en de beperkte registratie van de ongevallen (alleen die door de politie meegenomen). Voor een beter inzicht in de ontwikkeling moeten de cijfers over een langere periode worden bekeken. De gemeten cijfers tot nu toe geven in ieder geval geen indicatie dat de verkeersveiligheid is afgenomen.

Daarnaast bleek dat de gemiddelde snelheid van het autoverkeer op alle onderzochte trajecten in de periode 2019-2021 gelijk is gebleven of licht is gestegen. Daarbij waren er geen grote verschillen tussen trajecten binnen en

buiten het invoeringsgebied.

Uit de tweede meting van de gemeente Utrecht, gehouden een jaar na invoering, komt naar voren dat een groot deel van de snorfietsers zich nog steeds niet aan de maatregel houden. Daarom wil de gemeente Utrecht in het najaar van 2022 een pilot starten met de inzet van mobiele camera's. Hiermee krijgen snorfietsers automatisch een boete als ze in overtreding gaan.

SWOV onderzoeken

SWOV heeft verschillende onderzoeken gedaan naar de veiligheid van snorfietsers. Uit de Educated Guess die SWOV in 2013 heeft uitgevoerd blijkt dat zij een reductie van 38% van het jaarlijks aantal slachtoffers dat ontstaat door snorfietsongevallen verwachten door de verplaatsing van de snorfiets met helm naar de rijbaan in Amsterdam. Daarbij gaat SWOV ook uit van verplaatsing naar de rijbaan op 50km/u-wegen. De berekening van dit effect is ingeschat op basis van:

1. Helmdraagplicht (beperkt kans op ernstig letsel onder alle snorfietsers in de stad);
2. Plaats op de rijbaan (snorfietsers zijn beter zichtbaar voor overig wegverkeer);
3. Modal shift (de verwachting is dat snorfietsers een ander, veiliger vervoermiddel kiezen).

Conclusies en advies

Daarnaast heeft SWOV in 2017 een onderzoek uitgevoerd naar snorfietsongevallen die op het fietspad hebben plaatsgevonden. SWOV beoordeelt dat driekwart van de bestudeerde ongevallen niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfietser niet op het fietspad maar op de rijbaan had gereden. 50 km/u wegen zijn daarbij wel een aandachtspunt volgens het SWOV, gezien de snelheidsverschillen tussen de snorfiets en het gemotoriseerd verkeer. De evaluatieresultaten uit Amsterdam en Utrecht laten echter zien dat ook bij de invoering op 50 km/u wegen het aantal ongevallen met snorfietzers (fors) afneemt.

Conclusie

Bovenstaande evaluaties en analyses tonen aan dat enerzijds de invoering van de maatregel in Amsterdam en Utrecht heeft geleid tot een daling van het aantal ongevallen waar een snorfiets bij betrokken is geweest. Daarbij is de daling van het aantal ongevallen sterker dan de daling in het snorfietsgebruik (Amsterdam). Anderzijds toont de evaluatie ook aan dat snorfietzers overstappen naar andere vervoersmiddelen, en als ze de snorfiets blijven gebruiken blijft een deel van de snorfietzers op het fietspad rijden. In Haarlem stapt mogelijk een deel van de snorfietsgebruikers over naar voertuigen zoals een fatbike of elektrische fiets indien de maatregel wordt ingevoerd. Met deze modaliteiten mag je immers nog wel zonder helm op het fietspad rijden.

Uit onderzoeken van SWOV blijkt daarnaast dat de snorfiets door de positie op de rijbaan beter zichtbaar is voor andere verkeersdeelnemers. Hiermee wordt een bepaald type ongeluk, waarbij een rechtsafslaande auto een snorfiets die op het fietspad rijdt over het hoofd ziet, voorkomen. Enkel de helmplicht zorgt naar verwachting voor een afname van circa 5% van slachtoffers bij snorfietsongevallen.

Is er draagvlak onder stakeholders voor de maatregel? (bijvoorbeeld deelscooteraanbieders, VVN, Fietzersbond, politie, Provincie NH, Connexxion)

Het beeld vanuit de stakeholdergesprekken is deels negatief en positief. In alle interviews is ter sprake gekomen dat Haarlem een opgave heeft als het gaat om drukte op de fietspaden. Hierbij is van belang dat de voorliggende maatregel slechts een deel van de oplossing betreft. De opgave is hoofdzakelijk te drukke en smalle fietspaden. De meeste stakeholders vragen aandacht voor de relatief kleine en gedeeltelijk 'onjuiste' groep die wordt geraakt door de maatregel. Daarnaast is het interessant om de effecten van de landelijke ingevoerde helmplicht af te wachten. De problematiek van de drukte op smalle fietspaden is een breder vraagstuk dan op individueel wegvakniveau en moet onder andere in het licht worden gezien van de transitie van 50 km/u naar 30 km/u als norm en ontvlechting van het fietsnetwerk. Bij vervolgstappen ten behoeve van invoering blijven de meeste stakeholders graag betrokken.

Conclusies en advies

Zijn er wegen in Haarlem (bijv. 2x2) waar extra maatregelen nodig zijn om de snorfiets veilig naar de rijbaan te brengen?

Indien de gemeente Haarlem ervoor kiest om de maatregel in het gehele onderzoeksgebied of de gehele gemeente in te voeren, zijn er enkele wegen waar aanvullende maatregelen nodig zijn om de snorfiets veilig op de rijbaan te kunnen laten rijden. Uit de schouw en analyse komen voor een aantal wegen voor extra maatregelen en uitzonderingen:

- Leidsevaart;
- N205 (Spanjaardslaan, Fonteinlaan, Kamperlaan, Schipholweg);
- Prins Bernhardlaan;
- Lange Herenvest;
- Gedempte Oostersingelgracht;
- Oudeweg / Camera Obscuraweg;
- Waarderweg;
- Industrierweg;
- Spaarndamseweg;
- Rijksstraatweg (noord);

Het betreft hier wegen waar verkeer (in de avonduren) vanwege de rechtstanden makkelijk hoge snelheden haalt, hoge intensiteiten qua autoverkeer zijn of veel rijstrookwisselingen vanwege grote kruispunten dicht op elkaar. Bij dit type wegen lijkt het onverstandig om de snorfiets bij deze situatie naar de rijbaan te sturen. Nadere informatie over dit type wegen en de aanbevelingen zijn terug te lezen in de factsheets per straat (bijlage 1).

Welke kosten moet de opdrachtgever rekening mee houden voor het uitvoeren van de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan'? Denk daarbij aan zowel fysieke aanpassingen, handhaving en voorbereidingskosten. Dit mag een grove inschatting zijn op basis van ervaringen van andere gemeenten.

De verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan betreft een complexe operatie waar veel tijd in gaat zitten. In Amsterdam is men circa 2 jaar bezig geweest met de zorgvuldige voorbereiding van de maatregel. De projectkosten bedroegen hier circa 6 miljoen euro. Dit is nog exclusief de handhavingskosten.

Conclusies en advies

In Haarlem gaat het om een kleiner gebied dan Amsterdam. Daardoor zullen de kosten lager zijn, maar ondanks dat moet er rekening worden gehouden met een zorgvuldige voorbereiding. Die voorbereiding behelst onder andere het nauwkeurig in kaart brengen van bebording, communicatie richting snorfietzers (ook in buurgemeenten), juridische onderbouwing, handhaving, beoordelen en toekennen van ontheffingen en eventueel van het opzetten van procedures voor bezwaarschriften.

Alle antwoorden op bovenstaande vragen overwegend, wat is uw advies ten aanzien van het al dan niet invoeren van snorfiets naar de rijbaan in Haarlem?

Uit de analyse komt naar voren dat, op basis van de CROW bromfietspadnormen, een groot gedeelte van de fietspaden in het onderzoeksgebied te druk zijn. Op basis van de schouw is daarnaast gekeken op welke wegen in Haarlem de snorfiets mogelijk wel/niet op de rijbaan zou kunnen rijden. Hierbij is gelet op de situatie op de rijbaan en inrichting van de weg, en niet zozeer of het fietspad op zichzelf te druk is.

Daaruit blijkt dat met name de wegen rondom het historische centrum en ten

noorden van het station geschikt lijken om als snorfietser op de rijbaan te rijden. Door de inrichting van de weg, regelmatige parkeerwisselingen en aanwezigheid van zijstraten is de ervaring dat de gemiddelde snelheid op de rijbaan niet dusdanig hoog ligt dat er grote snelheidsverschillen tussen de snorfiets en het overig gemotoriseerd verkeer zouden ontstaan.

Naast de vraag of het juridisch mogelijk is (drukte op de fietspaden) en of het qua inrichting van de weg veilig is, is het de vraag of het in Haarlem nu wenselijk is om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Sinds 1 januari geldt er landelijk een helmplicht voor snorfietsen. Snorfietsers moeten, ongeacht hun positie op de weg, een helm dragen. De effecten van deze maatregel zijn nog niet inzichtelijk. De verwachting is dat het gebruik van de snorfiets door deze maatregel zal afnemen. Zo nam het aantal verplaatsingen met snorfietsen in Amsterdam met 50% af als gevolg van de helmplicht en verplaatsing naar de rijbaan.

Een grote groep mensen kiest voor de snorfiets, juist omdat ze dan geen helm hoeven dragen. Daarnaast zorgt de intrede van de helmplicht vermoedelijk tot een stijging in het gebruik van andere Licht Elektrische Voertuigen (LEV's), zoals speedpedelecs, Fatbikes, elektrische fietsen of stepjes.

Conclusie en advies

Uit de evaluatieresultaten van Amsterdam en Utrecht komt naar voren dat de invoering van SNOR positief heeft uitgepakt voor de verkeersveiligheid. Het aantal geregistreerde ongelukken waarbij een snorfiets betrokken is, is flink gedaald (in Amsterdam met circa 74%, in Utrecht met 44%). De zorgvuldige invoering van de snorfiets naar de rijbaan heeft echter wel veel inzet en geld gekost, met name met betrekking tot de communicatie, maatregelen op straat, juridische onderbouwing en handhaving.

Indien de gemeente Haarlem er nu voor kiest om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, wordt daarmee een relatief kleine groep geraakt, aangezien het gebruik van diverse snelle voertuigen op het fietspad de laatste jaren is toegenomen. Bij de invoering van SNOR in Amsterdam en Utrecht was dit minder het geval. Toen was de snorfiets een relatief grote groep op het fietspad.

Advies is daarom om de snorfiets nu niet in een groot deel van de stad naar de rijbaan te verplaatsen. Een dergelijke invoering is ingrijpend en kost veel geld door benodigde infrastructuraanpassingen en bebording, communicatie en handhaving.

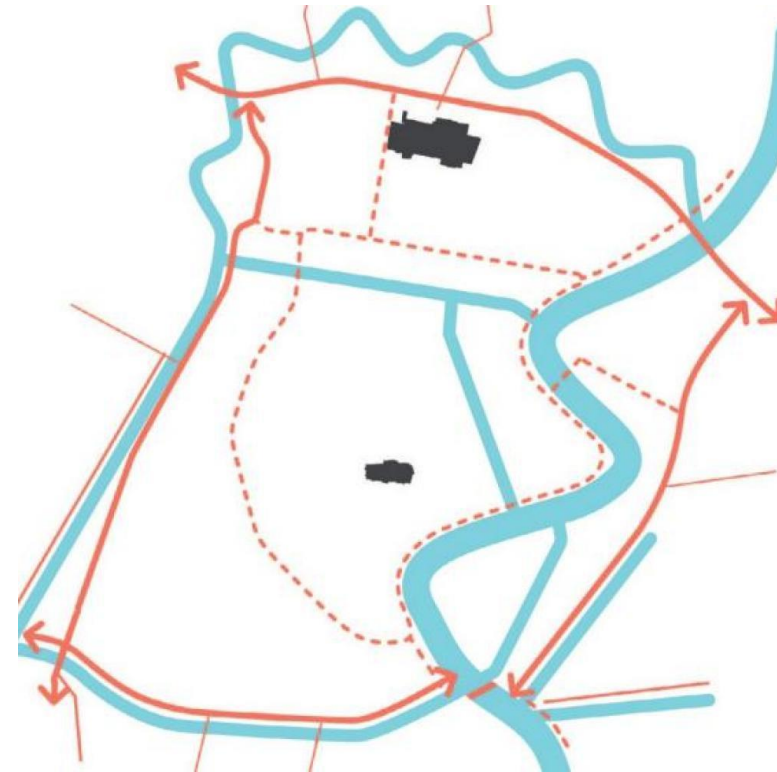
Mocht er aanleiding zijn om op een enkele specifieke straat in de stad de maatregel in te zetten, dan is dit door de landelijke helmplicht eenvoudiger in te voeren dan voorheen. Snorfietsers hoeven namelijk niet speciaal voor die straat een helm mee te nemen, zoals eerder wel het geval was. Er blijft dan wel de afweging of het gewenste effect wordt behaald gezien de verwachte daling van het aantal snorfietsen door de helmplicht en een toename van andere Licht Elektrische Voertuigen.

Op dit moment lijkt het een logischere aanpak om in te zetten op andere maatregelen die tot een verlichting van de druk op de fietspaden gaat leiden. Enerzijds is de gemeente voornemens om diverse wegen herin te richten en de snelheid terug te brengen naar 30 km/u (GOW30). Bij een maximumsnelheid van 30 km/u is het wellicht niet nodig om vrijliggende fietspaden toe te passen. In dat geval, bijvoorbeeld bij een fietsstraat of fietsstroken, zit de snorfiets sowieso bij het overige verkeer op de rijbaan. Een keuze tussen de plek op het fietspad of de rijbaan is daarmee niet meer aan de orde.

Conclusies en advies

Anderzijds komt uit de drukteanalyse naar voren dat de drukte zich vooral focust op de fietspaden in en rond het centrum en de grote toeleidende routes. In het Fietsbeleid wordt benoemd dat de gemeente inzet op het verbeteren van de routes rondom het centrum. Ook uit de stakeholdergesprekken komt dit advies naar voren. Een aantal stakeholders adviseert de gemeente vooral te kijken of fietspaden zoveel mogelijk verbreed kunnen worden. Of waar dat niet kan, in te zetten op het spreiden van (fiets)stromen. De gemeente is hier al actief mee aan de slag, gezien de plannen voor de fietsring (zie figuur hiernaast). Die moet fietsers verleiden om de drukke routes door het centrum te vermijden.

Ten slotte is er nog een aandachtspunt wat niet alleen voor Haarlem geldt. Zoals genoemd leidt de invoering van de helmplicht vermoedelijk tot een daling van het aantal snorfietzers en een stijging in het gebruik van andere licht elektrische voertuigen. De populariteit van die andere modaliteiten kan er toe leiden dat die vervoerswijze het volgende gespreksonderwerp wordt in relatie tot de positie op de weg. De groei aan modaliteiten die tussen de 20 km/u en 40 km/u rijden geeft aanleiding om op landelijk niveau keuzes te maken wat een logische plek voor elk voertuig op de weg is.



Figuur: voorgestelde fietsring in Haarlem. Bron: Fietsbeleid Haarlem

Conclusies en advies

Samengevat:

- Fietspaden in een groot deel van Haarlem zijn te druk conform CROW normen;
 - De historische binnenstad en omgeving is op zich geschikt, gezien inrichting van wegen, om als snorfietser op de rijbaan te rijden;
 - In Amsterdam en Utrecht heeft de invoering van SNOR tot positieve resultaten qua verkeersveiligheid geleid. Wel heeft de invoering veel inzet en geld gekost qua voorbereiding en handhaving;
 - Uitgangspunt in Haarlem is nu anders dan in Amsterdam en Utrecht. Er is sinds 1 januari 2023 een helmplicht. Hierdoor daalt enerzijds naar verwachting het aantal snorfietsen, anderzijds zorgt dit voor een toename in andere soorten licht elektrische voertuigen zoals fatbikes, elektrische fietsen en speed-pedelecs;
 - Indien nu wordt gekozen voor een gerichte aanpak op alleen de snorfiets wordt maar een klein deel van het aantal voertuigen op het fietspad aangepakt;
 - Advies is daarom om de snorfiets nu niet in een groot deel van de stad naar de rijbaan te verplaatsen. Een dergelijke invoering is ingrijpend en kost veel geld terwijl je maar een deel van het probleem aanpakt.
- Logische aanpak is om in te zetten op andere maatregelen die tot een verlichting van de druk op de fietspaden leiden: herinrichting naar 30 km/u (GOW30) en het spreiden van stromen (o.a. de fietsring);
 - De groei aan modaliteiten die tussen de 20 km/u en 40 km/u rijden geeft aanleiding om op landelijk niveau keuzes te maken wat een logische positie voor elk voertuig op de weg is.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS