

Concept tbv internetconsultatie november 2016

Besluit van

tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietzers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets)

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;
Gelet op artikelen 13 en 14 van de Wegenverkeerswet 1994;
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr.);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

Artikel I

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 8, tweede lid, wordt, onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel e door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:
f. bij het verkeersbord G11 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, een aanduiding inhouden dat het gebruik van het fietspad niet is toegestaan voor snorfietzen, waaronder hier niet begrepen worden bromfietsen die zijn aangewezen op grond van artikel 20b, eerste lid, van de wet.

B

Na artikel 14 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 14a

Indien het onderbord, bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel f, wordt geplaatst, vermeldt het verkeersbesluit de bijzondere redenen daarvoor. Deze redenen hebben betrekking op het vanwege grote drukte op een fietspad of op plaatsen binnen het stelsel van de in het verkeersbesluit betrokken fietspaden:

- a. verzekeren van de veiligheid op de weg, en
- b. waarborgen van de bruikbaarheid van de weg.

Artikel II

Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 5 worden twee leden toegevoegd, luidende:

8. Bestuurders van snorfietsen gebruiken de rijbaan indien dit bij verkeersbesluit, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de wet, is bepaald en bij het verkeersteken dat het verplichte fietspad aangeeft een onderbord dit aanduidt.

9. Het achtste lid is niet van toepassing op snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, onder d, van de wet en op bestuurders van snorfietsen zijnde bestuurders als bedoeld in het vijfde en zesde lid.

B

Artikel 60 tweede lid, onder a, komt te luiden:

- a. de bestuurder en de passagiers van een snorfiets, behoudens wanneer artikel 5, achtste lid, van toepassing is;

C

In artikel 87 wordt "artikel 5, eerste en tweede lid" vervangen door: artikel 5, eerste, tweede en achtste lid en wordt "artikelen 73, 76, 77, 78, 81 en 98" vervangen door: artikelen 73, 76, 77, 78 en 81.

Artikel III

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

NOTA VAN TOELICHTING

1. Inleiding en achtergrond

In dit besluit wordt geregeld dat de wegbeheerder bij verkeersbesluit kan bepalen dat de snorfiets op bepaalde plaatsen op de rijbaan moet rijden, waarbij, zodra een dergelijk besluit geldt, tevens op de plaatsen waar het besluit geldt voor de snorfietser een wettelijke verplichting ontstaat tot het dragen van een helm.

2. Hoofdpijnen van het wijziging

2.1 Aanleiding

Achtergrond van dit besluit is dat in met name de gemeente Amsterdam door zowel de groeiende aantallen fietsers als de groeiende aantallen snorfietzers een probleem voor de bereikbaarheid van de binnenstad ontstaat, dat niet alleen oplosbaar is met de beschikbare verkeerstechnische middelen, te weten verbreding van de fietspaden en andere afstelling van verkeerslichten.

2.2 Probleem

De snorfiets is op bepaalde plaatsen een specifieke hinderlijke factor voor het volledig kunnen benutten van de capaciteit van het fietspad, door de grotere breedte daarvan en het snelheidsverschil met fietsen. De drukte op de fietspaden leidt ook tot verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld door te weinig ruimte voor inhalende snorfietzen of schrikreacties door onvoldoende afstand kunnen houden. Een goede bereikbaarheid per fiets is wezenlijk voor het functioneren van de binnenstad.

2.3 Probleemaanpak en motivering instrumentkeuze

De Tweede Kamer heeft herhaaldelijk gevraagd om de wegbeheerder de mogelijkheid te geven om de snorfiets op drukke fietspaden naar de rijbaan te verplaatsen. Deze wijziging geeft de wegbeheerder die mogelijkheid. De verwachting hierbij is dat de maatregel ervoor zal zorgen dat de capaciteit van de – waar mogelijk verbrede – fietspaden in Amsterdam groot genoeg zal blijven om het groeiende aantal fietsers te accommoderen. In mijn brief aan de Tweede Kamer van 17 november 2015 (Kamerstukken II, 29 398, nr. 479) heb ik toegezegd de nu genomen maatregel in procedure te zullen brengen. Aangezien de snorfiets maar 25 km/u mag rijden en op de rijbaan tussen al het overige gemotoriseerd verkeer terecht komt, heb ik aan deze maatregel de verplichting toegevoegd dat de snorfiets bij verplaatsing naar de rijbaan een helm moet dragen. De wegbeheerder zal aan de snorfietzers duidelijk moeten maken op welke plekken hij naar de rijbaan verplaatst wordt, zodat zij voor of tijdens de rit niet voor onverwachte situaties komen te staan. Er zijn geen onderzoeken bekend die duiden op negatieve effecten voor snorfietzers bij deze verplaatsing. Wel zal de wegbeheerder (zie daarover hieronder meer) moeten aantonen dat op de specifieke weggedeelten waar hij dit besluit neemt de verkeersveiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft.

2.4 Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Er moet een oplossing komen voor de problematiek van onveilige situaties tussen fietsers en snorfietzers in drukke fietspaden. De verplaatsing van de snorfiets naar de

rijbaan is naar verwachting een goede oplossing hiervoor. De mogelijkheid om alleen de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen vereist het creëren van een nieuw instrument in de regelgeving. Deze wijziging voorziet daarin. Daarnaast is wijziging van het RVV noodzakelijk om de snorfietser omwille van de veiligheid te verplichten een helm te dragen.

2.5 Wat is de gekozen oplossing?

De wijziging houdt in aanpassing van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Het BABW bevat onder andere instructieregels voor het bevoegd gezag over hoe om te gaan met de mogelijkheden van het plaatsen van verkeerstekens die in de plaatselijke situatie recht doen aan de belangen waarop de Wegenverkeerswet 1994 betrekking heeft.

Door middel van een toevoeging aan artikel 8, tweede lid, staat vast dat het bevoegd gezag de mogelijkheid heeft tot het plaatsen van een onderbord dat ertoe strekt de mogelijkheid geeft de snorfiets van het verplichte fietspad te weren. Over de uitzondering daarbij voor de bijzondere bromfietsen volgt hieronder nog een beschouwing. Het nieuwe artikel 14a bepaalt dat het verkeersbesluit van het bevoegd gezag de bijzondere redenen voor de maatregel moet aangeven. Die bijzondere redenen mogen uitsluitend betrekking hebben op situaties van grote drukte op bepaalde fietspaden waardoor – uiteraard op bepaalde tijden en op specifieke plaatsen binnen het geheel – de doorstroming ernstig belemmerd wordt.

De drukte moet door de permanente verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan beter beheersbaar worden en de verkeersveiligheid moet in ieder geval geen negatieve factor zijn.

Het RVV 1990 bevat de verkeersregels zoals die rechtstreeks gelden voor weggebruikers en de verkeerstekens waaraan de weggebruikers zich moeten houden. Door de toevoeging van een achtste lid aan artikel 5 geldt een verplichting voor snorfietzers gebruik te maken van de rijbaan in plaats van het verplichte fietspad, als dit door het bevoegd gezag bij verkeersbesluit is bepaald. Een onderbord bij het bord dat het verplichte fietspad aangeeft moet dit voor de snorfietser duidelijk maken. Als dit verkeersbesluit eenmaal geldt en het onderbord is geplaatst, koppelt het gewijzigde artikel 60, tweede lid, onder a, daaraan een verplichting voor de snorfietser om in die situatie een helm te dragen. Dit omdat de snorfietser in dat geval terecht komt in een situatie met sneller rijdend verkeer dan als hij op een verplicht fietspad rijdt. De uitzondering voor bijzondere bromfietsen is gemaakt vanwege een combinatie van overwegingen. In het eerste plaats zijn dit in aantal niet de voertuigen die aan de grote drukte op het fietspad bijdragen. Verder is het op voorhand moeilijk te bepalen is of het verantwoord is deze uiteenlopende typen bromfietsen automatisch te verwijzen naar de rijbaan op plaatsen waar dit voor de snorfiets geldt.

2.6. Gevolgen

Vanzelfsprekend heeft de nieuwe wettelijke mogelijkheid betrekking op alle plaatsen in Nederland waar een verplicht fietspad is ingesteld, al heeft tot nu toe uitsluitend Amsterdam kenbaar gemaakt van deze mogelijkheid tot lokaal maatwerk gebruik te willen maken.

De beperkte vraag naar de nieuwe mogelijkheid heeft mij bevestigd in het oordeel dat het niet nodig is de snorfiets door middel van algemeen geldende regels overal van het verplichte fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. Dit is dan tegelijk geen wenselijke maatregel, mede omdat die maatregel tot gevolg heeft dat snorfietzers vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid een helm moeten dragen. Het niet hoeven dragen van een helm vormt voor veel snorfietzers juist een van de redenen om voor de snorfiets te kiezen. Onder normale omstandigheden en bij het volgen van de voorgeschreven maximumsnelheid van 25 km per uur is het niet dragen van een helm vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid verantwoord.

Daarom is gekozen voor het middel van een verkeersbesluit, dat uitsluitend van toepassing is op het wegvak of de wegvakken die in het besluit zijn vermeld en dat uitsluitend om de al genoemde specifieke redenen genomen mag worden. Die specifieke redenen dienen ervoor om in het beperkte aantal gevallen, waarin de waardering hoe de doorstroming van het verkeer en/of de verkeersveiligheid het meest gediend worden anders uitpakt dan normaal, een mogelijkheid te hebben daaraan gevolgen te verbinden voor de plaats op de weg die de snorfietser toekomt. De verlangde motivering van het verkeersbesluit moet tegelijk een zodanige toepassing van het middel waarborgen, dat snorfietzers niet tijdens hun deelname aan het verkeer onnodig een onverwachte belemmering voor het voortzetten van hun reis tegenkomen.

Een wijziging van artikel 87 van het RVV 1990 zorgt er voor dat ontheffingen mogelijk zijn van de verplichting om na een verkeersbesluit op de rijbaan te rijden, zodat degenen die vanuit medisch oogpunt geen helm kunnen dragen op het fietspad kunnen blijven rijden en daarmee ook geen helm hoeven te dragen.

3. Administratieve lasten en nalevingskosten

Aan deze wijziging zijn geen administratieve lasten verbonden voor burgers of bedrijfsleven.

De nalevingskosten voor burgers zijn gelegen in het aanschaffen van een helm voor het geval men met een snorfiets gebruik wil maken van een route met een verplicht fietspad waarvoor het bevoegd gezag heeft bepaald dat snorfietzers daar niet mogen rijden. Deze kosten zijn niet goed in te schatten, omdat het aantal wegvakken waarvoor de nieuwe verplichting zal gelden niet vaststaat en de mogelijkheden van het volgen van alternatieve routes om voldoende dicht bij de bestemming te komen ook niet bij voorbaat kunnen worden ingeschat. In ieder geval is, al vanwege de beperkte vraag naar de maatregel en de voorrang die het overwegen van infrastructurele maatregelen heeft op het plaatsen van verkeerstekens, duidelijk dat het vooralsnog om uitzonderingssituaties gaat, zodat te voorzien is dat slechts een beperkt aantal snorfietzers in Nederland een helm zal hoeven kopen.

4. Inwerkingtreding

Inwerkingtreding vindt plaats op een van de vaste verandermomenten van regelgeving.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,