



REACTIE FIETSBOND OP INTERNETCONSULTATIE SNORFIETS

De Fietsersbond is zeer verheugd dat het voor wegbeheerders mogelijk wordt om snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen met helmplicht. De Fietsersbond heeft het probleem van de overlast van snorfietsen in 2010 geagendeerd. Aanleiding waren meldingen uit Amsterdam en andere steden dat fietsers en met name kinderen en ouderen zich niet meer veilig voelden op het fietspad. Snorfietsen horen ons inziens zowel wat betreft massa, breedte als snelheid niet thuis op het fietspad.

DAADWERKELIJKE SNELHEID VERGELIJKBAAR MET BROMFIETS

In de toelichting op de algemene maatregel van bestuur wordt er opnieuw van uitgegaan dat de snorfiets 25 kilometer per uur rijdt. Dat is een fictie. Al het onderzoek naar daadwerkelijk gereden snelheden dat is gedaan - van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Fietsersbond Amsterdam, TNO - toont ondubbelzinnig aan dat veruit de meeste snorfietsen te hard rijden. Percentages variëren van 78 tot 96 (!) %. TNO constateerde in het rapport Brommers in de stedelijke leefomgeving van mei dit jaar het volgende naar aanleiding van metingen in Utrecht: "De gemiddelde snelheid van de snorfietsen (33 km/h) ligt maar iets lager de gemiddelde snelheid van de bromfietsen (36 km/h). Duidelijk herkenbaar is dat een groot deel van de snorfietsen aanzienlijk harder rijdt dan de maximale constructie snelheid van 25 km/h. De snelheidsverdeling van snorfietsen wijkt in feite maar weinig af van de snelheidsverdeling van de bromfietsen." Eerder gaf Amsterdams onderzoek hetzelfde beeld te zien.

Deze onderzoeken over de daadwerkelijke snelheid van de snorfiets tonen aan dat het niet logisch is snorfietsen op het fietspad te laten rijden en wel logisch om ze dezelfde plaats op de weg toe te kennen als de bromfiets. We wijzen erop dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid daarvan in combinatie met een helmplicht een positief effect op de verkeersveiligheid van snorfietsers verwacht.

GEGROEIDE SITUATIE

De Fietsersbond vindt het van belang in te gaan op de historische context. In feite is er een situatie ontstaan waarin de fiets met hulpmotor (de spreekwoordelijke Spartamet) is getransformeerd in een voertuig dat zich feitelijk niet of nauwelijks onderscheidt van een bromfiets. Brom- en snorfietsen zijn vaak precies hetzelfde voertuig, het enige verschil is de eenvoudig uit te schakelen snelheidsbegrenzing plus het feit dat snorfietsen niet op de rijbaan hoeven te rijden en bestuurders geen helm hoeven te dragen. Dat verklaart ook waarom er in Nederland meer snorfietsen en minder bromfietsen verkocht worden: de snorfiets is voor fabrikanten, detailhandel en kopers een simpele manier om onder de regels van de bromfiets uit te komen.

OPHEFFEN CATEGORIE

De Fietsersbond vindt dat er aan deze ongewenste situatie een eind moet komen en bepleit opheffing van de categorie snorfiets en het blauwe plaatje. Bestaande snorfietsen zouden dan kunnen worden omgekat naar een geel plaatje (conform hun daadwerkelijke snelheid en motorvermogen). Voor gehandicapten en snorfietsen met een wettelijk vast te leggen beperkt vermogen zou een uitzondering gemaakt kunnen worden. Voor mensen die niet harder willen rijden dan 25 km/per uur is de (elektrische) fiets een adequaat alternatief.

OVERIG

Het opmerken waard is voorts dat:

- De gemeente Amsterdam overtuigend heeft aangetoond dat het probleem met handhaving op gereden snelheid niet op te lossen valt.
- Naast verkeerskundige redenen ook geluidsoverlast en giftige uitlaatgassen van snorfietsen op het fietspad een bron van ergernis en van ontoelaatbare ongezondheid in het verkeer zijn. Volgens sommige onderzoekers zijn scooters zelfs tot 2700 maal (!) vervuilender dan auto's en busjes.
- Brom- en snorfietsen profiteren van een gunstig parkeerregime. In tegenstelling tot auto's en motoren hoeven ze niet te betalen en in tegenstelling tot fietsen worden ze niet weggesleept.

GROTE OVERLAST IN AMSTEDRAM

Uit alle ons bekende gegevens blijkt dat de overlast van snorfietsen in Amsterdam verreweg het grootst is, gevolgd door die in andere grotere steden. Dat blijkt ook uit de internetpetitie van 2014, die binnen enkele weken door meer dan 11.000 mensen werd ondertekend. Schrijvende verhalen zijn te vinden op <http://scooteroverlast.nl/ervaringen/>. Voor de Fietsersbond waren deze omstandigheden aanleiding om het streven van college en raad van Amsterdam om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen te ondersteunen, als eerste stap op weg naar het aanpassen van de categorie snorfiets.

TOEPASSING IN AANGESLOTEN GEBIEDIn tegenstelling tot de wens van de gemeente Amsterdam moet volgens het voorgenomen besluit per fietspad een met drukte op het fietspad/onveiligheid gemotiveerd verkeersbesluit genomen worden. Daarmee is een uitvoering in een aaneengesloten zone niet mogelijk. De Fietsersbond betreurt deze keuze en voorziet aanzienlijke problemen in uitvoering en handhaving. Er ontstaat een woud van borden. Snorfietsers mogen soms op het fietspad (zonder helm) en soms op de rijbaan (met helm). Zij zullen overlast kunnen veroorzaken in 30 km-gebieden om aan de helmplicht te ontkomen. Deze bezwaren worden verder uitgewerkt in de bijdrage van de Amsterdamse

afdeling van de Fietsersbond in deze consultatie. De Fietsersbond dringt erop aan alsnog een toepassing in een aaneengesloten gebied mogelijk te maken.

Wim Bot, beleidsmedewerker Fietsersbond

Onderzoeken:

<https://fietsersbond.amsterdam/scooteroverlast/onderzoek>

<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/07/11/tno-rapport-brommers-in-de-stedelijke-leefomgeving>

https://www.swov.nl/NL/Actueel/Nieuws/Nieuws_2014/nieuws_2014_samenvatting_SOR.html

<https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/scooter/>