



Reactie BOVAG op concept AMvB RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan

Beste Minister,

BOVAG is absoluut geen voorstander van verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. In de consultatie staat geformuleerd dat het doel van deze AMvB is om de drukte op het fietspad te doen afnemen. Echter, wij vinden het risico op ongevallen na verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan veel zwaarder wegen dan de drukte die nu wordt ervaren op de fietspaden.

Bij de totstandkoming van de AMvB spelen meerdere sentimenten rond het fietspad mee, waarvan de snorfietser nu de dupe gaat worden. De overlast op het fietspad wordt niet alleen veroorzaakt door de snorfiets maar zeker ook door ongewenst gedrag van de vele gebruikers van het fietspad, infrastructuur die niet meegegroeid is met alle veranderingen en door gebrek aan handhaving. Deze overlast wordt niet verholpen door alleen de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen.

Een feitelijke noodzaak voor de verplaatsing ontbreekt. Zo kon SWOV met haar studie naar 'Gebruikers van het fietspad in de stad' niet vaststellen of de gedragingen van de snorfietser ook gevolgen hebben voor de feitelijke onveiligheid op het fietspad. Uiteraard moet er iets gedaan worden aan de ervaren overlast, maar de snorfiets naar de rijbaan is volgens BOVAG niet de juiste stap. Deze maatregel vergroot het aantal gevaarlijke situaties op de rijbaan voor snorfietsrijders, je komt immers met een wettelijke maximumsnelheid van 25 km/u tussen het verkeer dat 50 km/u mag rijden. Een helm voorkomt hierbij geen ongevallen. Eerder hebben we met meerdere branchepartijen in een brief aan de Kamer al onze grote zorgen geuit. Organisaties als Veilig Verkeer Nederland en het Verbond van Verzekeraars delen deze zorgen.

Het bijzondere is dat op verzoek van de gemeente Amsterdam deze AMvB is opgesteld. Juist zij hebben laten weten deze maatregel, zoals die nu ter consultatie voorligt, niet te kunnen implementeren gezien de verwarring die het bij burgers op zal roepen. Voor ons is naast het gebrek aan feitelijke noodzaak, de verkeersveiligheid de belangrijkste reden waarom wij tegen verplaatsing zijn. Aangevuld met meerdere redenen waarom verplaatsing zeer risicovol is. Tot slot wil BOVAG ook meewerken en –denken aan mogelijke oplossingen, namelijk het aanstellen van een 30 km/u-stadsfietspad om de drukte op het stadsfietspad aan te pakken.

Verkeersveiligheid in het geding

Groot snelheidsverschil: in de AMvB wordt nergens aandacht besteed aan de onveilige situaties die op de rijbaan gaan plaatsvinden wanneer de snorfiets met 25km/u tussen de harder rijdende auto's, bestelbussen, vrachtwagens komt te rijden. Het is wachten op (ernstige) ongevallen en een verhoging van het aantal verkeersslachtoffers. Het verbaast ons dan ook dat er in dit stadium al gesproken wordt van permanente verplaatsing, terwijl er eerder door het ministerie werd aangegeven dat het om een proef zou gaan die gemonitord wordt op haalbaarheid. De verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vond uiteindelijk ook pas plaats ná diverse praktijkproeven en infrastructurele aanpassingen. Waarbij opgemerkt dat de wettelijke maximumsnelheid van een bromfiets in lijn is met de maximumsnelheid op de rijbaan in de bebouwde kom.

Daarnaast kan de AMvB de consument ook aanzetten tot het zelf opvoeren van snorfietsen om op die manier het snelheidsverschil te verminderen en de kans op ongevallen zo klein mogelijk te maken. Als overheid kun je dit voor zijn door het legaal om laten keuren van een snorfiets naar een bromfiets bij een BOVAG-bedrijf mogelijk te maken.

Een helm voorkomt geen ongeval: de snorfietser zal een helm moeten gaan dragen, maar ook een helm zal de verkeersveiligheid niet garanderen. Hoofdletsel kan door het dragen van een helm,



mogelijk, iets minder ernstig zijn maar voorkomt overig (zwaar) letsel aan het lichaam niet. Ouderen en minima snorfietser gedupeerd: de verplaatsing raakt álle snorfietzers en dus ook de ouderen die zich op hun snorfiet op het fietspad een stuk veiliger voelen. Deze mensen kiezen bewust voor de snorfiet. Onder minima is de snorfiet vaak de enige manier om zich op wat langere afstanden te verplaatsen. Gezien de financiële situatie waarin zij verkeren is het inruilen van de snorfiet voor een bromfiet veelal niet mogelijk.

Diversiteit in verschijningsvormen: niet alleen de alom bekende scootermodellen hebben een snorfietkenteken, maar ook diverse uitvoeringen van elektrische fietsen (zoals de modellen van Sachs met handgas) of de aloude Sparta-met. In het kader van uniforme regelgeving en handhaving zouden ook deze voertuigen/rijwielen naar de rijbaan moeten onder deze AMvB, hetgeen ons toch niet de bedoeling lijkt, terwijl de benodigde uitzonderingen de AMvB juist weer aantasten.

Onuitvoerbaar voor consumenten en gemeenten

Verwarring: in de maatregel wordt gesproken over bepaalde plaatsen en zelfs ook bepaalde tijden van verplaatsing. Bij elke straat en tijdstip moeten de snorfietser én het overige wegverkeer zich afvragen wie waar gaat rijden. Dit zorgt voor verwarrende en daarmee onoverzichtelijke situaties die het wegverkeer afleiden van een soepele manier van bewegen.

Onkosten: snorfietzers, waaronder ook minima, worden op kosten gejaagd voor de aanschaf van een helm, terwijl ze een voertuig hebben gekocht waarvoor dit nooit eerder verplicht was en terwijl die helm slechts op enkele stukken van hun route moet worden gebruikt. Daar komt bij dat veel snorfietvarianten überhaupt geen bergruimte voor een helm hebben.

Onderzoek nodig voor een goede juridische onderbouwing: Juridisch gezien is deze verplaatsing voor gemeenten lastig uitvoerbaar. Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer geeft aan dat de gemeente bij iedere verplaatsing een zorgvuldige belangenafweging moet maken en deze dient te onderbouwen. Alle volgende zaken moeten daarbij van toepassing zijn:

1. Het verzekeren van de veiligheid op de weg én het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg.
2. Vanwege grote drukte
3. Op een fietspad óf op plaatsen binnen het stelsel van de in het verkeersbesluit betrokken fietspaden'

Ofwel, voor de onderbouwing moeten zeker de gevolgen voor de verplaatsing van de snorfietzers naar de rijbaan en het daar heersende snelheidsverschil worden meegewogen. Hier zal door de desbetreffende gemeente(n) serieus onderzoek naar gedaan moeten worden, alvorens zij een zorgvuldig besluit kunnen nemen.

Dé toekomstbestendige oplossing is het 30 km/u-stadsfietspad voor alle gemeenten

Het is nu de te hard rijdende snorfietser die voor overlast zorgt op het drukke stadsfietspad en waar met deze AMvB álle snorfietzers de dupe van worden. BOVAG wil juist dat er meer gehandhaafd gaat worden op de gereden snelheid. Deze gerichte gedragsbeïnvloeding zorgt voor een vermindering van de snorfietsoverlast.

Een blik in de toekomst leert dat er nog veel meer varianten op twee of meer wielen gaan komen en dat de drukte op fietspaden in steden alleen maar toe gaat nemen. Verbanning van "de" snorfiet (in al z'n verschijningsvormen) is nu een doekje voor het bloeden, maar het is overduidelijk dat de huidige infrastructuur voor tweewielers onvoldoende is. En juist daar ligt de kern van het hele probleem. Naar onze opvatting kun je niet voor elke voertuigcategorie een nieuwe AMvB ontwikkelen en hier vervolgens op handhaven. Uitkomst is hét 30 km/u-stadsfietspad, waarmee het



nieuwe stadsfietspad toegankelijk is voor verkeersdeelnemers die niet veel breder zijn dan een fiets (een snorfiets dus ook). Smalle fietspaden met een groot aanbod van tweewielers worden verbreed en beter afgeschermd van de rijbaan. Is er geen ruimte voor verbreding - bijvoorbeeld in de binnenstad van Amsterdam waar eerder het verzoek tot verplaatsing vandaan kwam - dan wordt de reguliere rijbaan een 30 km/u-gebied voor alle verkeersdeelnemers, zodat snorfiets en auto veilig van hetzelfde stuk weg gebruik kunnen maken zonder gevaarlijk groot snelheidsverschil. Het voordeel van het 30 km/u-stadsfietspad is dat daarbij strikt op gereden snelheid voor al het verkeer kan worden gehandhaafd.

BOVAG wenst ook een verkeersveiliger Nederland door maatregelen te treffen die daadwerkelijk hieraan bijdragen en tevens goed uitvoerbaar zijn.

Voor nadere toelichting over bovenstaande staan wij u uiteraard graag te woord.

Met vriendelijke groet,



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bertho Eckhardt".

Bertho Eckhardt
Voorzitter BOVAG