

**Hierbij reageert RAI Vereniging op de consultatie over RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan. Deze AMvB acht RAI Vereniging onwenselijk, omdat deze meer problemen veroorzaakt dan oplost. RAI Vereniging ziet meer in robuuste handhaving op bestaande wet- en regelgeving, in combinatie met de maatregelen die de branche zelf neemt tegen opvoeren, uitstoot en geluidsoverlast. RAI Vereniging behartigt de belangen van de mobiliteitsindustrie, inclusief motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen.**



Rijwiel & Automobiel Industrie

Koningin Wilhelminaplein 30

1062 KR Amsterdam

Postbus 74800

1070 DM Amsterdam

t. 020 504 49 49

[www.raivereniging.nl](http://www.raivereniging.nl)

## **Inleiding**

Het aantal snorfietsen is sinds 2006 verdubbeld. Werd de snorfiets vroeger hoofdzakelijk door jongeren aangeschaft, nu zijn de kopers veelal 45 jaar of ouder. Het gebruik van de snorfiets biedt vele voordelen ten opzichte van de auto, zowel vanuit doorstromings- als parkeeroogpunt.

In Nederland zijn brom- en snorfietsen een belangrijk en volwassen vervoersmiddel geworden. De scooter is vooral een logische keuze van forensen en beroepsbeoefenaren waarvoor dit vervoersmiddel een goede optie is om mobiel te blijven in de dichtgeslibde stedelijke gebieden. Steden zoals bijvoorbeeld Parijs en Milaan zouden zonder de scooter en motorfiets bijvoorbeeld onmogelijk kunnen functioneren. En bij onze zuiderburen biedt de overheid sinds jaar en dag al een aantal belangrijke fiscale voordelen aan haar burgers om juist te investeren in een scooter of motor ter bestrijding van de congestie. Het imago van vooral de scooter is in Nederland helaas wat bezoedeld. Dat heeft niets te maken met het vervoermiddel zelf, maar alles met het wangedrag van een beperkte groep berijders.

## **Waarom deze AMvB geen oplossing biedt**

De toelichting bij de concept AMvB spreekt van 'de problematiek van onveilige situaties tussen fietsers en snorfietsers op drukke fietspaden'. Helaas blijft verder onbenoemd waaruit die problematiek precies bestaat en op welke manier de gekozen oplossing daaraan kan bijdragen.

Het is RAI Vereniging bekend dat mensen soms geluidsoverlast en stank ervaren van snorfietsen/scooters. Ook is er -terechte- ergernis over te hard rijden op opgevoerde snorfietsen. Echter, het op sommige plekken verdrijven van alle snorfietsers van fietspad naar de rijbaan veroorzaakt waarschijnlijk meer problemen dan het oplost.

Allereerst: aan geluids- en stankoverlast door snorfietsen verandert de plaats op de weg niets. Hooguit verplaatsen deze problemen zich, in het slechtste geval naar rustige woonstraten die eerder geen overlast ervoeren.

Riskante situaties en ongelukken kunnen inderdaad ontstaan door te snel rijden. Dan betreft vooral het beperkte deel van de snorfietsers die zijn voertuig heeft opgevoerd en niet zozeer een goedwillende snorfietsers die zich aan de maximumsnelheid houdt. Opgevoerde snorfietsen zijn feitelijk (en technisch) een bromfiets. Die moeten ook conform huidige wetgeving in beginsel altijd al op de rijbaan. Voor deze bromfietsers geldt bovendien een helmplicht. Dat deze bromfietsers vanwege achterblijvende handhaving zonder helm nog te vaak te snel over het fietspad rijden doet daaraan niets af.

Rijdt de snorfietsers de toegestane maximumsnelheid van 25 km per uur, dan is het verschil in snelheid met (race)fietsen dermate klein dat geen extra risico ontstaat. Een fietser in Amsterdam fietst gemiddeld 14,4 km/uur, de Utrechtse fietser haalt gemiddeld 14,7 km/uur, een gering verschil met de maximaal toegestane 25 km per uur voor een snorfiets\*.

Een gewone e-bike mag maximaal 25 km per uur rijden en is ook gewoon welkom op het fietspad. Daarbij komt dat de snelheidsvariatie juist op drukke fietspaden kleiner is dan op minder drukke fietspaden. Snorfietzers die zich nauwkeurig houden aan de maximumsnelheid voelen zich veilig op het fietspad en dit stimuleert en garandeert -zeker voor bepaalde groepen- langdurige mobiliteit. Het kan niet zo zijn dat de beperkte groep die zich niet aan de wet houdt en scooters opvoert de vrijheid voor de meerderheid inperkt.

Dat het druk is op sommige fietspaden is evenmin een reden om deze specifieke groep dan maar naar de -eveneens drukke!- rijbaan te verplaatsen en hen op die manier de voordelen van de snorfiet te ontnemen. Volgens de toelichting bij de AMvB moet de wegbeheerder (zie daarover hieronder meer) aantonen dat, op de specifieke weggedeelten waar hij besluit snorfietzen naar de rijbaan te verplaatsen, de verkeersveiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft. Kennelijk ziet de wetgever de rijbaan zelf ook primair als onveilig. De vraag is of het dan wel zo veilig is om met de snorscooter op de rijbaan tussen het autoverkeer en trams te gaan rijden. Een helm helpt tenslotte niet bij het voorkomen van een ongeval en andere kwetsuren dan hoofdletsel.

### **Welke problemen zijn te verwachten bij invoering AmvB?**

- **Onuitvoerbaar** Het aanwijzen van specifieke fietspaden waar de snorfiet naar de rijbaan is een onuitvoerbare maatregel:
  - Er ontstaat een wirwar van verkeersborden en de snorfietser weet straks niet meer waaraan hij toe is.
  - Hoelang van tevoren kondigt de wegbeheerder de wijziging van regime bijvoorbeeld aan zodat de snorfietser weet dat hij een helm moet aanschaffen?
  - Wat als de snorfietser op een voor hem onbekende locatie rijdt en dan plotseling wordt geconfronteerd met een onderbord dat hem maant op de rijbaan te rijden. Wat als hij dan geen helm bij zich heeft? Toch maar kiezen voor een onbekende omleidingsroute met het risico op te laat komen? Of wordt feitelijk van snorfietzers verlangd dat zij altijd een helm hebben klaarliggen 'voor het geval dat'?
  - En hoe om te gaan met snorfietzers die ervoor kiezen hun snorfiet op te voeren en voortdurend een helm te dragen, maar wél met blauw plaatje te rijden op het fietspad en dus zich half te gedragen als snorfietser? Hoe valt dat nog te handhaven?
- **Helmpje-op-helmpje-af** Er ontstaat een situatie van helmpje-op-helmpje-af, de snorfietser blijft opstappen en afstappen en slingert van fietspad naar rijbaan en weer terug, een allesbehalve aantrekkelijke optie die de snorfiet als vervoermiddel onnodig impopulair zal maken
- **Afleiding dus onveiligheid door wirwar aan borden** Vanwege de lappendeken van zones waar de snorfiet op de rijbaan of fietspad moet, moet de snorfietser voortdurend op onderborden letten en wordt zijn aandacht afgeleid van het verkeer met veiligheidsrisico's tot gevolg
- **Scooterrijder de auto weer in** De snorfiet is mede zo populair omdat berijder ervan geen helm hoeft te dragen. De snorfietser is daardoor vrij en flexibel. Daardoor kan hij of zij op tijd en representatief verschijnen op bijvoorbeeld kantoor, een te bezichtigen woning of advocatenkantoor. Het alternatief voor de snorfiet zou in die gevallen een auto zijn, wat met name in de toch al volle binnensteden een weinig aantrekkelijk alternatief is.
- **Overlast in rustige straten, handhavingsproblemen** Om de helmplicht te ontwijken zal het verplaatsen naar de rijbaan ertoe leiden dat een deel van de snorfietzers voortaan uitwijkt naar andere straten: stille en rustige woonstraten die dan opeens te maken krijgen met lawaai en verkeer, terwijl zij daarvan eerder geen overlast ervoeren. Handhaving wordt daardoor alleen maar ingewikkelder.

- **Stedelijke bereikbaarheidsproblematiek verslechtert** In Nederland rijden er in totaal ruim 1,1 miljoen brom- en snorfietsen. Volgens RAI Vereniging ontmoedigt de AMvB het gebruik van snorfietsen, waardoor de groeiende stedelijke bereikbaarheidsproblematiek verergert.

NB: Andere deskundigen die reageerden op de consultatie, zoals de heer Jansen van de politie midden Nederland en BOVAG, onderschrijven bovenstaande zorgen.

### **Welke maatregelen werken wel?**

Gezien de aard van de gesignaleerde problematiek ziet de RAI Vereniging meer in robuustere handhaving van opgevoerde snorfietsen op de openbare weg door zowel het opvoeren als het overtreden van de maximum snelheid.

In de praktijk: bekeur snorfietsers die op het fietspad harder rijden dan 25 km/u voor het overtreden van de maximumsnelheid en ontduiken van de helmplicht op dezelfde manier als automobilisten die zich niet houden aan de snelheid.

Als duidelijk is dat de snorfiets is opgevoerd, dan is ook daarvoor een sanctie op zijn plaats, zoals eisen dat het voertuig opnieuw door de RDW gekeurd wordt. Die bevoegdheden bestaan al. Snorfietsen voldoen bij levering aan de op dat moment geldende wettelijke normen voor geluid en uitstoot; ze komen dus 'compliant uit de doos'. Om te voorkomen dat de consument na levering van zijn snorfiets alsnog de wettelijke én fatsoensnormen overschrijdt zet de branche zich actief in tegen het opvoeren. BOVAG voert een campagne om misbruik/opvoeren tegen te gaan, de importeurs die zijn verenigd in RAI Vereniging roepen hun dealers actief op om consumenten te weerhouden van opvoeren en hen te wijzen op de risico's.

Daarnaast stimuleert de branche, verenigd in RAI Vereniging, aantoonbaar verschoning van het scooterpark. Voorbeeld daarvan is de intentieverklaring die RAI Vereniging onlangs heeft getekend met de gemeente Amsterdam om vervuilende scooters uit de stad te weren, maar ook de zogenaamde Green Deal, waaraan RAI Vereniging, BOVAG en de overheid op dit moment de laatste hand leggen. Deze Green Deal bevat landelijke afspraken die de grootste bron van luchtvervuiling en ergernis aanpakken door middel van het terugdringen van het aantal Euro 2 en 3 tweetakt brom- en snorfietsen.

### **Meer informatie**

RAI Vereniging, Miranda Maasman (Public Affairs adviseur)

E-mail: [m.maasman@raivereniging.nl](mailto:m.maasman@raivereniging.nl)

Telefoon: 06 12975042