

## BIJDRAGE ANWB INTERNET CONSULTATIE SNORFIETS OP DE RIJBAAN

Graag maken wij van de gelegenheid gebruik om inbreng te leveren voor de wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken. In het navolgende zullen wij eerst enkele algemene opmerkingen maken, gevolgd door onze specifieke opmerkingen t.a.v. de concept AMvB.

### I. Samenvatting

De voornaamste aandachtspunten uit deze inspraakreactie zijn:

- De blijvende zorg van de ANWB m.b.t. de mogelijk negatieve effecten op de verkeersveiligheid.
- De ANWB beveelt aan om de ervaringen m.b.t. de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' te betrekken.
- De ANWB beveelt aan, om werk te maken van een andere indeling van voertuigen in de binnenstad, om de groei van tweewielers ook in de toekomst te kunnen accommoderen.
- De ANWB vraagt aandacht voor duidelijke en consistentie naar alle weggebruikers, teneinde onveilige situaties te vermijden.

### II. Algemene opmerkingen

#### ***Zorgen over negatieve effecten op de verkeersveiligheid***

De ANWB heeft de afgelopen jaren haar grote zorg uitgesproken over het voornemen om snorfietsers te verplichten de rijbaan te gebruiken. De ANWB is van mening dat deze maatregel aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor de verkeersveiligheid.

De ANWB ziet ook dat, zeker in grote steden, er een grote verscheidenheid van voertuigen gebruik maakt van het fietspad. De populariteit van tweewielige voertuigen is zo groot dat de capaciteit van fietspaden ontoereikend is om de grote verkeersstroom op een veilige manier af te wikkelen. In deze situatie is het noodzakelijk dat gebruikers de verkeersregels in acht nemen en dat de overheid die regels ook handhaaft.

De ANWB signaleert tevens dat er een groep snorfietsgebruikers is die overlast veroorzaakt op fietspaden door de daar geldende maximum snelheid niet te respecteren. De vraag is echter of daardoor een generieke maatregel genomen moet worden door alle snorfietsers naar de rijbaan te verplaatsen. De ANWB blijft van mening dat voor dit probleem andere oplossingen moeten worden gezocht. Zo wordt er tot op heden nog geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op een slimme manier om te gaan met handhaving van de overlast. Een van de redenen om brom- en snorfietsen te voorzien van een kentekenplaat was immers om ook een geautomatiseerde handhaving mogelijk te maken. Bovendien zou er werk gemaakt moeten worden van een andere indeling van voertuigen in de binnenstad. Wij hebben onze visie op dit laatste, 'Verkeer in de stad' ook gedeeld met de minister en ook diverse steden hebben interesse getoond in deze aanpak.

#### ***Ervaringen met 'bromfiets op de rijbaan' betrekken***

Met de verplaatsing van de snorfiets, waar ook voertuigen als de Spartamet-achtigen onder vallen, wordt het ene probleem vervangen door een ander. Bij de introductie van de 'Bromfiets op de rijbaan' (BOR) in 1999 is duidelijk geworden dat bromfietsen met een maximum snelheid van 30km/u tussen zwaardere motorvoertuigen leiden tot veel irritatie en (levens-)gevaarlijke situaties. Temeer omdat motorvoertuigen in de stad op sommige plaatsen snelheden behalen die aanzienlijk boven de toegestane 50 km/u liggen. De aan deze maatregel gekoppelde helmplicht doet daaraan o.i. niets af;

een helm zal hoogstens de gevolgen van een ongeval kunnen verminderen, maar zal nooit een ongeval kunnen voorkomen.

De BOR werd pas ingevoerd na onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten én na het doen van pilots. Op basis hiervan zijn o.a. nog infrastructurale aanpassingen gedaan. Er is bovendien na verloop van tijd besloten om de snelheid van de bromfiets op de rijbaan te verhogen, zodat hij beter kon meekomen met het overige verkeer en omdat dat beter was voor de verkeersveiligheid, zie ook <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2007/11/23/maximumsnelheid-van-bromfiets-op-de-rijbaan-wordt-45-km-uur>. Echter, nu er sprake is van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan, lijken de ervaringen die zijn opgedaan met de BOR niet te worden meegenomen. Dit baart de ANWB grote zorgen.

### III. Opmerkingen t.a.v. de concept AMvB

In het onderstaande gaan we nader in op het concept AMvB en de nota van toelichting. Wij constateren, dat er in de teksten een aanzienlijk voorschot wordt genomen op de verkeersveiligheid; op een aantal plekken in de tekst wordt nl. gesteld dat de gemeente eventuele negatieve effecten op de verkeersveiligheid moet voorkomen. De vraag is echter, of de gestelde eisen uitvoerbaar en reëel zijn. De ANWB ziet diverse aandachtspunten die bij de implementatie van deze maatregel problemen kunnen opleveren voor de verkeersveiligheid. Gezien de toename van het aantal verkeersslachtoffers op juist gemeentelijke wegen in 2015, moeten zowel het Rijk als de gemeente duidelijk kunnen maken hoe zij de uitvoering van deze maatregel voor zich zien en hoe de verkeersveiligheid van meet af aan wordt gewaarborgd.

#### **AMvB:**

- **Artikel I A:** “...het gebruik van het fietspad niet is toegestaan voor snorfietsen, waaronder hier niet begrepen worden bromfietsen die zijn aangewezen op grond van artikel 20b, eerste lid, van de wet.” Hier wordt een uitzondering gemaakt voor een speciale categorie bromfietsen. Het is ons niet duidelijk waarop deze uitzondering is gebaseerd. Er lijkt sprake van enige willekeur, omdat de ‘gewone’ snorfietsen wel naar de rijbaan worden verplaatst, zonder dat eventuele negatieve effecten op de verkeersveiligheid hier de doorslag geven. Ook wordt geen rekening gehouden met een mogelijke groei van deze categorie vervoermiddelen in de toekomst. Opnieuw benadrukken wij daarom het belang van een toekomstvast aanpak van de toename van de drukte op het fietspad, waarbij werk wordt gemaakt van een andere indeling van voertuigen in de binnenstad. Wij hebben onze visie op dit laatste vastgelegd in de studie ‘Verkeer in de Stad’.

#### **Nota van toelichting:**

- **Paragraaf 2.2:** De hier genoemde problemen die door snorfietsen zouden worden veroorzaakt (breedte van het voertuig, schrikreacties door snel naderende voertuigen) kunnen ook door andere vervoermiddelen worden veroorzaakt. Denk bijvoorbeeld aan resp. bakfietsen (al dan niet met elektrische ondersteuning) en aan racefietsen. Waarom wordt er met deze oplossing voor gekozen om slechts één vervoermiddel, t.w. de snorfiets, uit te zonderen in de aanpak van het in paragraaf 2.1 genoemde probleem? En in hoeverre wordt hiermee de benutting van de fietspaden daadwerkelijk verbeterd? Waarop is de genoemde verwachting t.a.v. de verbetering van de bereikbaarheid in paragraaf 2.3 gebaseerd? Geldt dit in het algemeen of alleen voor Amsterdam?
- **Paragraaf 2.3:**
  - Opnieuw wordt gesteld dat de snorfiets max. 25 km/u mag rijden op de rijbaan en dat er een helmplicht wordt ingesteld. De ANWB blijft benadrukken dat wij ons zorgen maken over de negatieve effecten op de verkeersveiligheid.

- *“De wegbeheerder zal aan de snorfietzers duidelijk moeten maken op welke plekken hij naar de rijbaan verplaatst wordt, zodat hij voor of tijdens de rit niet voor onverwachte situaties komt te staan.”* De ANWB maakt zich zorgen over de implementatie van deze maatregel. Het zou zelfs kunnen dat per straat kan verschillen of de snorfiets al dan niet op het fietspad mag. De ANWB vindt dat zeer onwenselijk. De ANWB verwacht dat de gemeente de bovenstaande eis goed invult, zodanig dat er voldoende duidelijkheid en handelingsperspectief is voor de snorfietzers. Verder vindt de ANWB het belangrijk dat de communicatie met de overige gebruikers van de rijbaan goed wordt geregeld. Immers, ook zij krijgen te maken met een ‘nieuwe’ groep weggebruikers op de rijbaan en moeten hun gedrag daarop tijdig kunnen aanpassen.
- *“Wel zal de wegbeheerder moeten aantonen dat op de specifieke weggedeelten waar hij dit besluit neemt de verkeersveiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft.”* De vraag is, hoe de wetgever dit ziet. Hoe kan de gemeente dit vooraf aantonen? Welke verantwoordelijkheid neemt het Rijk hier in, als wetgever? De ANWB is van mening dat de verkeersveiligheid minimaal voortdurend moet worden gemonitord en dat de gemeente de maatregel ook moet terugdraaien indien er negatieve consequenties blijken te zijn voor de veiligheid. De wetgever heeft als taak dat er een consistente en uniforme set van maatregelen ontstaat die voor weggebruikers zo duidelijk mogelijk is. Veel afwijkingen van de uniformiteit leiden tot een verzwaring van de rijtaak omdat weggebruikers per situatie verschillende spelregels kunnen verwachten.
- **Paragraaf 2.5:**
  - *“...dat het bevoegd gezag de mogelijkheid geeft tot het plaatsen van een onderbord dat ertoe strekt de mogelijkheid geeft de snorfiets van het verplichte fietspad te weren”.* Los van bovengenoemde zorg m.b.t. de duidelijkheid voor de snorfietser (en de gebruikers van de rijbaan!) is de vraag hoe de gemeente deze maatregel gaat handhaven. Nu al wordt gesteld dat er te weinig capaciteit beschikbaar is om overlast op het fietspad aan te pakken. Hoe gaat deze maatregel in de praktijk worden gehandhaafd?
  - *“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.”* Ook hier dient de vraag zich aan, hoe en wanneer dat wordt vastgesteld. De ANWB benadrukt daarbij dat de maatregel wat ons betreft direct moet worden teruggedraaid indien er negatieve effecten op de verkeersveiligheid zijn.

Den Haag, 6 januari 2017