

Betreft: Reactie Vereniging DOET Consultatie RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan

Geachte heer/mevrouw,

Het voorstel om wegbeheerders de mogelijkheid te bieden tot het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan bij drukte op fietspaden, vinden wij een belangrijke toevoeging aan het pallet van maatregelen die een wegbeheerder kan nemen. Namens Vereniging DOET, de branchevereniging voor elektrisch rijden, zouden wij een aantal aanvullingen en aanbevelingen willen doen waarvan wij overtuigd zijn dat deze leiden tot een aangenamer gebruik van fietspaden, een veiligere wegindeling en een versnelling van de integratie van lichte zero-emissie-voertuigen.

Aangenamer gebruik fietspaden

Allereerst doen wij graag een aanvulling voor de genoemde probleemstelling. De urgentie voor dit ontwerpbesluit komt namelijk niet alleen voort uit de wens onderlinge snelheidsverschillen op het fietspad aan te pakken.

Uit diverse reacties op deze consultatie blijkt namelijk ook overduidelijk dat gebruikers van het fietspad ernstige hinder ondervinden van uitlaatemissies van 2- en 4-takt (snor-)scooters. Dit beeld wordt ook bevestigd door TNO-berekeningen waaruit blijkt dat brommers verantwoordelijk zijn voor circa 10 tot 20% van de koolmonoxide (CO) en circa 25 tot 30% van de koolwaterstoffen (HC) uitstoot van al het wegverkeer. Daarbij stoten met name 2-takt snorfietsen veel NOx en fijnstof uit (TNO onderzoek "Brommers in de stedelijke leefomgeving").

Om het gebruik van het fietspad aangenamer te maken zien wij daarom graag dat wegbeheerders de mogelijkheid wordt geboden specifiek toegang tot fietspaden te verlenen voor elektrisch aangedreven voertuigen. Dit kan naar Belgisch voorbeeld, waar wegbeheerders de mogelijkheid verkregen hebben door middel van een verkeersbord elektrische speed pedelecs toe te laten.

Wij zijn dan ook content dat in het huidige ontwerpbesluit de categorie bijzondere bromfiets wordt uitgesloten van de verplaatsing naar de rijbaan. Deze specifieke categorie behelst nu uitsluitend elektrisch aangedreven voertuigen waarin de ontwikkelde voertuigen specifiek zijn gemaakt voor een constructiesnelheid van 25 km/h, waardoor de gemiddelde snelheid van deze zero-emissie-voertuigen lager ligt dan de doorsnee snorfiets. De problematiek rondom snelheidsverschillen ligt dan ook vooral aan de hoge praktijksnelheid van de snorfiets. Volgens het bovengenoemde TNO rapport is de gemiddelde snelheid van snorfietsen zelfs 33 km/h. Dat is dus beduidend sneller dan de daarvoor maximaal wettelijk toegestane constructiesnelheid van 25 km/h.

Veiligere wegindeling

Het is evident dat snelheidsverschillen tussen weggebruikers, zowel op fietspaden als rijbaan, een probleem opleveren voor de verkeersveiligheid. Het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan lost het probleem in snelheidsverschil op het fietspad op, maar creëert mogelijk een nieuw probleem op de rijbaan. Wij zouden wegbeheerders willen aanbevelen allereerst na te gaan of fietsstraten of bredere fietspaden tot de mogelijkheid behoren alvorens de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Indien geen alternatieven voorhanden zijn, kan ook het terugschroeven van de maximumsnelheid op de rijbaan bijdragen aan de verkeersveiligheid. Het snelheidsverschil tussen auto en snorfiets wordt daarmee genivelleerd.

Op de langere termijn pleit Vereniging DOET voor een structureel nieuwe aanpak voor weggebruikers. Of het nu gaat om berijders van snorfietsen, speed pedelecs of wielrenfietsen, bepaalde categorieën berijders zouden afhankelijk van hun snelheid de mogelijkheid moeten krijgen te kiezen voor rijbaan >25 km/h met helmverplichting of fietspad < 25 km/h zonder helmplicht.

De praktijk leert dat snelheid niet alleen verschilt per berijder, maar ook afhankelijk is van externe factoren zoals weersomstandigheden. Zo is van speed pedelec berijders bekend dat bij een gangbare 500 Watt aan trapondersteuning en een in Nederland (veelvoorkomende) tegenwind van 20 km/h, de snelheid slechts 29,5 km/h bedraagt. Een dergelijke berijder voelt zich op een rijbaan waar 50 km/h de norm is vanzelfsprekend minder veilig dan op het fietspad.

Deze gedachtegang sluit aan bij het rapport van ANWB “Verkeer in de Stad”. Ruimte om deze ontwerpaanpak concreet in de praktijk uit te werken, is een mooie stap om ons voor te bereiden op het straatbeeld van morgen.

Alvast hartelijk dank voor uw overweging.

Mocht u aan de hand van deze consultatie vragen hebben dan kunt u ons altijd benaderen via info@doetdoet.nl.

Hartelijke groet,
Freek Willems
Vereniging DOET