

# **Reactie Internetconsultatie op de AMvB “RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan” MaculaVereniging**

**7 januari 2017**

## Inleiding

Omdat niet iedereen bekend is met de MaculaVereniging eerst iets over ons. De MaculaVereniging, gevestigd in Utrecht, is de grootste landelijke vereniging van mensen die door de degeneratie van het midden van het netvlies van het oog - macula – minder goed zien. Macula degeneratie is de belangrijkste oorzaak van slechtziendheid op oudere leeftijd.

Omdat slechtzienden vaak geen auto meer durven of mogen besturen zijn zij geheel aangewezen op het fietsen om zich efficiënt te kunnen verplaatsen. Door hun slechtziendheid zijn zij kwetsbaar in het verkeer als fietser en als voetganger. Gedreven door de wens zelfstandig te blijven functioneren, nemen zij deel aan het verkeer, ook in Amsterdam waar de discussie woedt over de plaats van de snorfiets op het fietspad.

Hieronder onze ervaringen die gebaseerd zijn op wetenschappelijk onderzoek en op onze kennis over de situatie in Amsterdam en daarbuiten. Rekening houdend met andere reacties, waaronder die van de Fietsersbond, Fietsersbond afdeling Amsterdam, de Gemeente Amsterdam, de BOVAG, de RAI, doen we een voorstel voor een beter criterium om snorfietsen van het fietspad te weren zonder de noodzaak om een helm te dragen op de naastgelegen rijweg.

## **1. Het probleem**

Het lijkt ons niet dat de snorfiets op bepaalde plaatsen een specifieke hinderlijke factor is voor het volledig

Kunnen benutten van de capaciteit van het fietspad, zoals de minister stelt in haar toelichting onder 2.2.

Immers, snorfietsen rijden altijd (te) snel en de andere fietsers worden niet door langzaam rijdende snorfietsers opgehouden. Het is juist het gebrek aan ruimte die het passeren door snorfietsen gevaarlijk maakt. Maatregelen om bij drukte snorfietsen van het fietspad te halen verhogen de capaciteit van het fietspad dus niet, wel het gevoel van veiligheid.

Wat de capaciteit van fietspaden wel verhoogt is de breedte van het fietspad met aan weerszijde een ruime vergevingsgezinde ruimte (schrikstrook). In oude binnensteden zoals die van Amsterdam is daar geen ruimte voor. Toch zijn er op grote schaal te smalle fietspaden in binnensteden aangelegd, vaak ten koste van ruimte voor de voetgangers.

Het gevoel van onveiligheid van fietsers, vooral ouderen, kinderen en slechtzienden wordt vooral bepaald doordat de fietspaden te smal zijn, vaak een grillig verloop hebben dat niet goed zichtbaar is zonder vergevingsgezinde aangrenzende ruimte. Deze veel voorkomende situatie is aanleiding voor veel eenzijdige fietsongevallen, verantwoordelijk voor de helft van het aantal ernstige verkeersgewonden. Het eerste waar onze leden aan denken als het over

fietsveiligheid gaat is het verbreden van de fietsroutes, het wegnemen van obstakel op en naast de route en het beter zichtbaar maken van het verloop. Snorfietsen mogen wat ons betreft rijden op fietspaden mits er voldoende ruimte is.

Het komt ons daarom vreemd voor dat de minister in Artikel 14a Voorstelt dat snorfietsers alleen van het fietspad geweerd mag worden Vanwege grote drukte ter plaatse. Immers de capaciteit van het fietspad wordt er niet door vergroot, de snorfietsen rijden er langzamer en leveren daardoor minder gevaarlijke situaties op.

#### Voorstel 1:

Beter zou zijn als de wegbeheerder op basis van de afmetingen van het fietspad en de aanwezigheid van obstakels in de aangrenzende ruimte kan besluiten dat het fietspad niet veilig bruikbaar is voor gecombineerd gebruik door snorfietsers en fietsers. Het is een gemakkelijk objectief vast te stellen criterium, bijvoorbeeld op basis van de CROW 'Ontwerpwijzer Fietsverkeer'.

### **2. De helmplicht**

In 2.3 van de Toelichting zegt de minister dat, *aangezien de snorfiets maar 25 km/u mag rijden en op de rijbaan tussen al het overige gemotoriseerd verkeer terecht komt, heb ik de verplichting toegevoegd dat de snorfiets bij verplaatsing naar de rijbaan een helm moet dragen.*

De minister gaat er kennelijk vanuit dat op alle wegen naast fietspaden minimaal 50 km per uur gereden wordt door het gemotoriseerde verkeer. Op al die plaatsen waar de in binnensteden snorfietsen van fietspaden geweerd zal worden is door de daar heersende drukte ook al de discussie gaande om de maximale snelheid terug te brengen tot 30 km per uur.

#### Voorstel 2

Wij stellen daarom voor dat de snorfiets alleen van het fietspad geweerd mag worden als de maximum snelheid op de aangrenzende rijweg 30 km per uur is.

### **3. Tot slot**

Het ruimteprobleem in binnensteden kan op den duur alleen opgelost worden als fietsen en het gemotoriseerde verkeer het wegoppervlak gaan delen. De fietsstraat is daar een voorbeeld van. Maar fietsstroken zijn ook een oplossing omdat snorfietsen daar vanzelf kunnen uitwijken zonder daardoor in gevaar te komen en verplicht te worden een helm te dragen. In geval van twijfel over de veiligheid van de snorfietsers kan op de bestaande ontsluitingswegen en 'grijze wegen' ook een beperking van de maximale snelheid worden ingesteld van 30 km per uur.

Samenvatting

Wij stellen voor snorfietsen alleen te weren van fietspaden op grond van te beperkte afmetingen en de aanwezigheid van naastliggende rijbaan met een maximum snelheid van 30 km per uur

MaculaVereniging

Frans Stoop , Voorzitter  
Berry den Brinker , werkgroep 'Toegang'  
Joop Atsma, Werkgroep 'Toegang'

Postadres

Stichting SILVuR

Van Eeghenlaan 8

1071 EL Amsterdam

T 020-6712750

M 06-53965125

E [b.denbrinker@silvur.nl](mailto:b.denbrinker@silvur.nl)