

Reacties op de internetconsultatie

RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan

Openbare internetconsultatie van 3 november tot en met 6 januari 2016

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu wil wegbeheerders de mogelijkheid geven om op drukke fietspaden de snorfietser naar de rijbaan te verplaatsen. Op drukke fietspaden leidt de snorfietser tot verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld door te weinig ruimte voor inhalende snorfietseren of schrikreacties door het snelheidsverschil met fietsen. Daarnaast is de snorfietser op bepaalde plaatsen een hinderlijke factor voor volledige benutting van de capaciteit van het fietspad. In dit ontwerpbesluit wordt geregeld dat de wegbeheerder bij verkeersbesluit kan bepalen dat de snorfietser op drukke fietspaden naar de rijbaan wordt verplaatst. Zodra een dergelijk besluit geldt, ontstaat op de plaatsen waar het besluit geldt voor de snorfietser een wettelijke verplichting tot het dragen van een helm.

De internetconsultatie

De consultatie vond plaats om belangstellenden de gelegenheid te bieden een reactie te geven op de ontwerpwijziging van de regelgeving met betrekking tot het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan bij drukke op de fietspaden. Meer in het algemeen had de consultatie tot doel de mogelijkheid te bieden om inzichten in te brengen en ter overdenking mee te geven. Belangstellenden konden bij hun reactie het gehele voorstel en de nota van toelichting betrekken.

Er zijn in totaal 1972 reacties binnen gekomen, hiervan zijn er 1135 openbaar. In totaal 96 participanten hebben een blanco reactie ingediend. Dit betekent dat 1876 reacties kunnen worden meegeteld. Gezien de grote aantallen reacties worden de verhoudingen percentueel weergegeven. Ik wil benadrukken dat de percentages slechts betrekking hebben op de voor- en tegenstanders van specifieke ingediende zienswijzen en op geen enkele andere wijze representatief zijn voor de percentages voor- of tegenstanders van deze maatregel in Nederland.

De reacties zijn vrijwel uitsluitend (ca 99%) afkomstig van particulieren uit Amsterdam. Hiernaast hebben ondermeer belangenorganisaties, branche-organisaties, maatschappelijke organisaties, en gemeenten, publieke organisaties en een politie-organisatie gereageerd. Hieronder volgt een verslag op hoofdlijnen.

Het algemeen beeld

Het algemene beeld ziet er als volgt uit. Er zijn wat betreft standpunten met betrekking tot dit voorstel globaal twee categorieën te onderscheiden: voorstanders en tegenstanders van de voorgestelde regelgeving.

- a. **De voorstanders** vormen een groep van 84% van het totaal aantal participanten, die in principe van mening is dat de snorfietser naar de rijbaan zou moeten worden verwezen, maar waarvan de

onderlinge standpunten over de uitvoering van deze maatregel uiteenlopen. Er kunnen globaal hierin drie soorten standpunten worden onderscheiden.

- Er is een groep participanten die het voorstel onverkort steunt, zonder nadere noemenswaardige opmerkingen (ca 10 % van het totaal),
- Een tweede groep participanten (ca 29% van het totaal) vindt dat dit voorstel breder zou moeten worden toegepast, en wel in een afgekaderd gebied of zone. Dit standpunt wordt gedeeld door meerdere toonaangevende partijen en organisaties.
- Een derde groep is van mening dat overal, zonder uitzondering, de snorfietzen naar de rijbaan zouden moeten worden gestuurd. Dit is de grootste groep, die 45% bedraagt van het totaal.

b. **De tegenstanders** vormen een groep die bestaat uit 16% van het totaal aantal participanten. Ook hier zijn qua type meningen verschillende partijen te onderscheiden.

- Een kleine groep van 4 % van het totaal aantal participanten geeft geen nadere verklaring, of is van mening dat er andere oplossingen gezocht dienen te worden om het snorfietzprobleem op te lossen.
- Een grotere groep, bestaande uit 12% van het totaal aantal participanten deelt in hoofdlijnen de mening dat het naar de rijbaan verwijzen van snorfietzen kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Dit standpunt wordt door meerdere toonaangevende partijen gesteund.

c. Voorts worden door **uiteenlopende kleinere groepen** participanten nog andere onderwerpen naar voren gebracht, waarvan de belangrijkste (die door het grootste aantal participanten worden vermeld) zijn:

- De uitstoot van snorscooters (42% van het aantal participanten) ,
- Het (asociale) gedrag van snorscooterrijders (40% van het aantal participanten),
- De breedte (grootte) van snorscooters (13% van het aantal participanten).

d. Hiernaast wordt nog een aantal andere (kleinere) onderwerpen door verschillende groepen participanten naar voren gebracht. Hiervan worden de belangrijkste in een bijlage nader toegelicht.

Hieronder volgt een nadere toelichting van de reacties die zijn ingediend. Per categorie zal worden aangegeven welke de belangrijkste partijen zijn, en welke standpunten zij hanteren.

Gedetailleerd beeld

Zoals eerder vermeld is de meest uitgebreide argumentatie door toonaangevende partijen ontvangen betreffende de onderwerpen "verwijzing van scooters naar de rijbaan binnen zones" en "afwijzing van het voorstel wegens mogelijke veiligheidsproblematiek". Hieraan zal dan ook bijzondere aandacht worden geschonken.

Voorstanders van verwijzing van scooters naar de rijbaan voorstellen binnen zones.

Een groep participanten die vindt dat in een afgekaderd gebied of zone scooters naar de rijbaan zouden moeten gestuurd. In dit verband wordt in de reacties veelal gesproken van "binnen de stad" of "bebouwde kom" of "binnen de ring A10". Veelgehoorde argumenten zijn hier de verwachting dat de regelgeving die het voortdurend wisselen van helm en rijbaan voorschrijft slecht zal worden nageleefd en tevens lastig te handhaven zal zijn. Hiernaast wordt nog naar voren gebracht dat de grote hoeveelheid verkeersborden in de stad het lastig zal maken voor snorfietzers, automobilisten en fietsers om te weten wat van hen wordt verwacht.

Deze visie wordt ondermeer gedeeld door de Fietzersbond en (een aantal van) haar afdelingen, enkele grote gemeenten waaronder de gemeente Utrecht, alsmede Milieudefensie. Hierop wordt hieronder nader ingegaan.

De Fietzersbond is van mening dat uitsluitend wanneer de AMvB een gebiedstoewijzing toestaat, de maatregel eenduidig en makkelijk uitvoerbaar, handhaafbaar en veilig zal zijn. Deze participant voorziet problemen wanneer er een woud van verkeersborden ontstaat en snorfietzers overlast kunnen veroorzaken in 30 km-gebieden om aan de helmplicht te ontkomen. Enkele van haar afdelingen stuurden hiernaast nog afzonderlijke reacties in. De Afdeling Den Haag steunt deze visie.

De Afdeling Amsterdam wijst erop dat handhaving in de parken en op de niet-verplichte fietspaden tot nu toe niet werkt, onder meer omdat snorfietzers misbruik maken van de onduidelijkheid door zich voor te doen als onwetende bezoeker van Amsterdam. De Afdeling Utrecht geeft aan voorstander te zijn van de mogelijkheid dat het werkingsgebied in de loop van de tijd uitgroeit van lokale zones in de (binnen)stad tot uiteindelijk een landelijke dekking, inclusief landelijke helmplicht. De Afdeling van een grote gemeente wijst erop dat de wisselpunten gevaarlijk zijn, zoals ze dat ook waren voor de bromfietzers toen die naar de rijbaan werden gestuurd. De participant meldt dat ook in dit geval is gekozen voor een zonegewijze invoering door de wisselpunten autorijbaan/bromfietspad niet per kruispunt of rotonde aan te brengen maar alleen aan de rand van een gebied: bijvoorbeeld een gemeentegrens, het einde van een 50km zone of overgang naar een industrieterrein.

Enkele grote gemeenten, waaronder de gemeente Utrecht, stellen dat zonale invoering van de maatregel deze eenvoudiger, eenduidiger, en beter (op straat) te communiceren zal maken. Het zou daarmee de uitvoering, de naleving en de handhaafbaarheid ten goede komen. Dit standpunt wordt gesteund door verschillende fracties uit de gemeenteraad van Utrecht, die tevens adviseren hierbij te streven naar een landelijke invoering.

Milieudefensie heeft een brief opgesteld die door ruim 180 particuliere participanten afzonderlijk is ingestuurd. Ook deze participant is van mening dat zonale handhaving duidelijker, effectiever en veiliger is.

Voorstanders van het overal, zonder uitzondering, naar de rijbaan sturen van snorfietzen

Dit is de grootste subcategorie, die 45% bedraagt van het totaal. Ook hier gelden voor de

participanten als belangrijkste overwegingen dat het voortdurend wisselen van helm en rijbaan als moeilijk handhaafbaar wordt beschouwd, mede door de grote hoeveelheid verkeersborden. De algemene visie die hier wordt uitgesproken is dat alle fietspaden snorfietsvrij zouden moeten worden. Deze visie wordt ondermeer gedeeld door een politieke partij en een stichting voor nachtelijke recreatieve industrie.

Tegenstanders van het voorstel wegens mogelijke veiligheidsproblematiek

Deze groep participanten deelt in hoofdlijnen de mening dat het naar de rijbaan verwijzen van een snorfiets kan leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. De visie van enige grotere organisaties die zich hierover uitspreken wordt hieronder weergegeven.

BOVAG vindt het risico op ongevallen na verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan veel zwaarder wegen dan de drukte die nu wordt ervaren op de fietspaden. BOVAG adviseert de invoering van het 30 km/u-stadsfietspad, dat uitsluitend toegankelijk is voor verkeersdeelnemers die niet veel breder zijn dan een fiets (een snorfiets dus ook). Smalle fietspaden met een groot aanbod van tweewielers zouden moeten worden verbreed en beter afgeschermd van de rijbaan.

RAI vereniging geeft aan meer te zien in robuustere handhaving van opgevoerde snorfietsen op de openbare weg door zowel het opvoeren als het overtreden van de maximum snelheid. Deze participant adviseert een strictere handhaving op dezelfde manier als automobilisten die zich niet houden aan de snelheid.

Een grote gemeente maakt zich zorgen over met name het snelheidsverschil tussen de snorfiets (25 km/u) en het overige verkeer (50 km/u), en is van mening dat deze verschillen te groot zijn om de snorfiets op de rijbaan te plaatsen. Meer onderzoek ten aanzien van de gevolgen voor de verkeersveiligheid is volgens deze participant noodzakelijk.

ANWB spreekt zijn zorg uit over de mogelijk negatieve effecten op de verkeersveiligheid, en adviseert ondermeer om de ervaringen m.b.t. de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' te betrekken bij de regelgeving. Tevens wordt geadviseerd om een andere indeling van voertuigen in de binnenstad te ontwerpen om de groei van tweewielers ook in de toekomst te kunnen accommoderen.

Politie Midden Nederland is van mening dat deze regeling leidt m.i. tot onpraktische situaties. Genoemd worden het gevaarlijke meevoeren van de helm aan het stuur alsmede de mogelijkheid dat het onduidelijkheid kan opleveren aan welke instantie de handhaving wordt opgedragen, de gemeentelijke toezichthouders, de politie of wellicht allebei.

Hiernaast worden er door grote groepen participanten opmerkingen gemaakt over de volgende onderwerpen:

Luchtvervuiling

Een groep van 42% van de participanten is van mening dat de snorfiets zeer vervuילend is. De Gemeente Utrecht wijst erop dat snorfietsers ten opzichte van bromfietsers extra veel (ultra) fijnstof uitstoten, en dat door het creëren van meer afstand tussen fietsers en snorfietsers verbetert de gezondheid van de fietser. Deze participant is van mening dat niet alleen

doorstroming en verkeersveiligheid argumenten moeten zijn voor het verplaatsen, maar ook milieukundige aspecten zoals deze al zijn opgenomen in de Wegenverkeerswet. Ook een aantal fracties in de gemeenteraad Utrecht wijzen erop dat snorfietzen extra veel (ultra-)fijnstof uitstoten, omdat de verbranding in de motor minder volledig is.

Milieudefensie heeft in een reactie, die gesteund werd door ca 180 participanten, naar voren gebracht dat snorfietzen erg vervuilend zijn, dat de meeste scooters tot wel 2.700 keer zoveel schadelijke stoffen uitstoten als een bestelbusje, en dat gebleken is dat fietsers een hoge piek aan schadelijk ultrafijnstof inademen als ze door een snorfiets ingehaald worden of ernaast staan. Ook de Fietsersbond noemt een dergelijke hoeveel schadelijke stoffen.

GGD Gelderland midden meldt dat er momenteel een onderzoek loopt naar de bijdrage van brommers/scooters aan de luchtverontreiniging op fietspaden. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door GGD en, IRAS, één provincie en vier gemeenten. De coördinatie van dit onderzoek is in handen van GGD Gelderland midden. Uit dit onderzoek blijkt dat brommers en scooters verantwoordelijk blijken te zijn voor de meeste hele hoge pieken ultrafijnstof die zijn gemeten op de fietspaden. De GGD raadt de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan aan gezien de piekconcentraties (ultra)fijnstof op fietspaden met brommers en snorfietzen.

Gedrag van de scooterrijders

Een groep van 40% van de participanten klaagt over het (asociale) gedrag van scooterrijders. Milieudefensie geeft aan (samen met 180 medestanders van) dat het rijgedrag van veel snorfietrijders, die vaak te hard rijden en links en rechts inhalen, voor veel onrust zorgt op het fietspad. KNMV stelt dat gedrag de belangrijkste oorzaak is van een ongeval, en dat hier dus de focus op zal moeten komen te liggen, in combinatie met handhaving op snelheid en aanpakken van de handel in opvoersets.

De Fietsersbond stelt dat gebleken is dat de overlast van snorfietzen in Amsterdam verreweg het grootst is, gevolgd door die in andere grotere steden, en verwijst hierbij naar de internetpetitie van 2014, die binnen enkele weken door meer dan 11.000 mensen werd ondertekend. Fietsersbond Amsterdam geeft in het verlengde hiervan aan bijna dagelijks klachten te ontvangen van fietsers over de overlast door snorfietzen op de fietspaden. Fietsers worden hard en gevaarlijk ingehaald, opzij getoeterd en regelmatig aangereden of bijna aangereden door snorfietzers. Voor heel wat fietsers zijn de snorfietzen aanleiding om niet meer te durven fietsen.

Breedte van scooters

Ongeveer 13 % van het totaal aantal participanten vindt dat een snorfiets te breed is om op het fietspad te rijden. De Fietsersbond concludeert dat op bijna alle fietspaden in Amsterdam (met name binnen de ring A10 en zuidelijk van het IJ) de breedte in combinatie met de drukte op fietspaden dusdanig is dat snorfietzen daar niet bij passen. Volgens de Fietsersbond wordt deze mening door de vele klachten en (bijna)ongelukken ondersteund, en verbreden van de fietspaden zou in de meeste gevallen gezien de beperkte ruimte geen optie zijn.

De Afdeling Amsterdam wijst in dit verband op bestaande richtlijnen in de vakliteratuur en is van mening dat een fietspad waar snorfietsen op mogen rijden de breedte van een bromfietspad zou moeten hebben.

Bijlage

Voorts worden er nog andere onderwerpen benoemd, waarvan de reacties door een klein percentage (max 3,5 %) van het totaal aantal participanten gegeven wordt. Hieronder volgt een selectie uit de belangrijkste hiervan.

Definitie van drukke fietspaden

Een groep van 2 % van het totaal aantal participanten is van mening dat het niet mogelijk is het begrip "druk fietspad" te definiëren. Opgemerkt wordt ondermeer dat hoe rustiger het fietspad is, hoe harder de snorcooters rijden. De Fietsersbond Amsterdam wijst er in dit verband op dat het gebruik van alleen drukte als criterium in de concept AMvB niet is onderbouwd, hetgeen tot discussies en bezwaarprocedures zal leiden en de veiligheid niet ten goede zal komen. Voorts merkt deze participant op dat bij toenemende drukte wel de overlast toeneemt, maar de snelheden dan juist afnemen, en dat juist op de stillere fietspaden binnen Amsterdam het feitelijk snelheidsverschil tussen fietsers en vrij rijdende snorfietsen groot is.

Opheffen snorfiets

Een groep van 3,5 % van de participanten zou het begrip 'snorfiets' het liefst zien verdwijnen. Er wordt door ondermeer de Fietsersbond (afd Amsterdam) op gewezen dat met name "scooters" net zo'n groot vermogen hebben als een bromfiets en makkelijk op te voeren zijn. De Fietsersbond doet dan ook het voorstel voor deze categorie snorfiets het blauwe plaatje op te heffen, en bestaande snorfietsen om te katten naar een geel plaatje. Voor gehandicapten en snorfietsen met een wettelijk vast te leggen beperkt vermogen zou volgens deze participant dan een uitzondering gemaakt kunnen worden. Voor mensen die niet harder willen rijden dan 25 km/per uur wordt de (elektrische) fiets genoemd als adequaat alternatief.

Elektrische fiets

Een groep van 1,5% vindt dat ook de elektrische fiets naar de rijbaan zou moeten worden verwezen. Daarentegen meldt een branchevereniging voor elektrisch rijden blij te zijn dat in het huidige ontwerpbesluit de categorie "bijzondere bromfiets" wordt uitgesloten van de verplaatsing naar de rijbaan. De vereniging doet tevens het voorstel wegbeheerders de mogelijkheid te geven specifiek toegang tot fietspaden te verlenen voor elektrisch aangedreven voertuigen. Dit kan volgens deze participant naar Belgisch voorbeeld gebeuren, waar wegbeheerders de mogelijkheid verkregen hebben door middel van een verkeersbord elektrische speedpedelecs toe te laten.

Uiteenlopende onderwerpen

Kleine groepen participanten hebben voorts suggesties en opmerkingen over een aantal uiteenlopende onderwerpen. De belangrijkste worden hieronder weergegeven.

- *Instellen 30 km zone.* Een aantal participanten (0,6%) is van mening dat snorfietsen alleen veilig naar de rijweg kunnen worden verwezen als voor alle voertuigen op de omringende wegen een maximumsnelheid van 30 km p/u zal worden ingesteld.

- *Gedrag fietsers.* Een aantal participanten (0,5%) is van mening dat niet zozeer de snorfiets als wel de fietsers zich beter aan de regels zouden moeten houden. Geklaagd wordt ondermeer over fietsers zonder licht, die geen richting aangeven, bellen en appen en tegen de richting inrijden.

- *Vergelijking met het buitenland.* Gevraagd wordt te kijken naar hoe het in buitenland is geregeld, waar volgens sommigen het veelal gebruikelijk is om alles met een (al dan niet elektrische) motor op de rijbaan te plaatsen.

- *Neveneffecten van de voorgestelde regelgeving.* Opmerkingen worden gemaakt (0,6%) over mogelijke neveneffecten. De belangrijkste zijn: de maatregel zal opvoeren van snorscooters in de hand werken, een helm aanschaffen zal mensen op enorme kosten jagen, sluiproutes zullen ontstaan bij gedeeltelijke invoering, en de maatregel is slecht voor de vakhandel.

- *Ruimtegebrek.* Opmerkingen worden gemaakt (1%) over de beschikbare fietsinfrastructuur. Zo wordt gesteld dat op smalle fietspaden ook een verbod op het naast elkaar fietsen zou moeten komen, de wegbeheerder te smalle fietspaden heeft aangelegd zonder de snorfiets in overweging te nemen, scooters niet op de te volle stoep zouden moeten mogen parkeren, en de rijwegen smaller en de fietspaden breder zouden moeten worden, waardoor de auto rustiger zal rijden, en de scooters en fietsers de ruimte hebben.

Overig

Voorts worden door individuele participanten een groot aantal vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Hieronder volgt een selectie uit de meest interessante:

- Gevraagd wordt hoe wordt omgegaan met de helmdraagplicht van scooterpassagiers, temeer daar de meeste snorscooters zelfs geen opbergruimte hebben voor een helm.
- Gevraagd wordt of opgevoerde snorscooters nog beboet worden als ze harder moeten kunnen rijden op de rijbaan.
- Gemeenten zouden de mogelijkheid moeten krijgen om binnensteden met veel voetgangersgebieden geheel af te sluiten voor brommers/scooters.
- Er zou een ontheffing moeten komen voor ouderen en bepaalde invaliden
- Er zou een zware gebruiksbelasting op scooters met uitstoot moeten worden geheven.
- Er zou een vrijstelling voor oldtimersnorfietsen, met name de smallere met trappers, moeten komen.

- Een snorfiets zou niet als een probleem moeten worden beschouwd, maar als een oplossing voor bereikbaarheidsproblemen voor een dichtbevolkte stad.
- Er zou een beperkte tijdsduur voor de maatregelen aangehouden kunnen worden; des nachts is er nauwelijks of geen drukte op het fietspad.