

Reactie KNMV op de Internetconsultatie wet- en regelgeving snorfiets(scooter) op de rijbaan:

De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) is als vakorganisatie voor de bromfietsrijinstructeurs in Nederland nauw betrokken bij de verkeersveiligheid van brom- en snorfietsers(scooters).

Als belangenbehartiger van deze groep vinden wij het idee om de snorscooter van het fietspad te halen en op de rijbaan te laten rijden erg onverstandig en onwenselijk. De visie achter dit idee om dit type voertuig naar de rijbaan te verplaatsten is ook volledig strijdig met het zgn. programma 'Duurzaam veilig', welke we een aantal jaren gezamenlijk hebben afgesproken ter bevordering van de verkeersveiligheid. Vanuit dit programma is juist een aantal jaren geleden de beslissing genomen om voertuigen met de zelfde snelheid i.v.m. verkeersveiligheid te klusteren. Een nog steeds succesvol gevolg hiervan is de bromfiets op de rijbaan, want de wettelijke maximale snelheid van de auto en de brommer ligt namelijk binnen de bebouwde kom bijna gelijk. De wettelijk maximale snelheid van de snorscooter ligt beduidend lager (25 k/MH) en past daardoor veel beter bij de gewone fietser en de e-bike. Dat in de grote steden deze snelheden niet altijd gelijk gestemd zijn heeft voornamelijk te maken met beperkte handhaving en gemak waarmee een snorfiets kan worden opgevoerd.

Concreet deze verplaatsingsvisie is voor de KNMV een vreemde en niet wenselijke gedachte. Zeker wanneer we kijken naar alle energie die de afgelopen jaren in het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers is gestoken, dan mag het door de handhaving en plaatselijke politiek niet kunnen oplossen van dit probleem niet leiden tot een alternatieve situatie die alleen maar een verplaatsing van risico's oplevert. We kunnen bijna met zekerheid aannemen dat straks de kans op een ongeval met de fiets is afgenomen maar het aantal snorscooter-ongevallen is toegenomen!

Opmerking: Hoe zit het in deze voorgenomen wijziging met de goed willende bestuurder op een snorscooter die keurig 25 k/MH rijdt? Denk hierbij aan het snelheidsverschil en de veiligheid dat met de auto's ontstaat in deze alternatieve kwetsbare positie op de rijbaan, maar ook aan de irritaties die dit oplevert bij de groep automobilisten en bestuurders van vrachtauto's. Wij zijn er van overtuigd dat dit gevaarlijke situaties en agressief rijgedrag van ander gemotoriseerd verkeer uitlokt! Hoe gaan we om met snorscooterrijders die onderweg van A naar B zijn en onderweg (onverwacht) geconfronteerd worden met deze maatregel, maar geen helm bij zich hebben? Verplichten we daarom elke snorscooterbestuurder uit voorzorg een helm mee te laten nemen? Hoe gaat de handhaver straks deze regel controleren? Is hier wel tijd en budget voor, terwijl de handhaver in de huidige regelgeving aangeeft dat deze problematiek geen prioriteit heeft?

Verder zijn we van mening dat het plaatsten van de snorscooter op de rijbaan juist een soort van vrije baan geeft om de snelheid nog eens extra te verhogen, terwijl de snelheid op het fietspad juist geremd wordt door andere gebruikers. Ook zou deze snelheids-actie ook moeten betekenen dat de bestuurder van een snorscooter zou gaan behoren tot de categorie met helmplicht. De snorscooter is echter juist

heel populair vanwege het niet hoeven dragen van de helm. Voor de KNMV als belangenbehartiger van de groep gemotoriseerde tweewielers geeft dit een tegenstrijdig gevoel t.a.v. het parkeerbeleid van de grote steden waar auto's zoveel mogelijk via torenhoge parkeertarieven uit de binnensteden geweerd worden. Juist in deze gebieden is de snorscooter verre weg het ideale vervoermiddel!

De gedachte om deze regelgeving alleen in de grote (Randstedelijke) steden toe te passen is natuurlijk niet werkbaar. Dit zou betekenen dat iemand van buiten de stad met zijn/haar helm onder de snelbinder naar de stad rijdt en vervolgens bij het bord van snorscooter op de rijbaan stopt om de helm op te zetten? Ook voor de rijopleiding voor het AM bromfietsrijbewijs (AM2) zal deze regel voor de nodige problemen gaan zorgen. Nu wordt de bromfietser geleerd zijn positie op de rijbaan te claimen. Dit kan omdat de snelheden hierop afgestemd zijn. Met een snorscooter is dit niet mogelijk en zelfs heel gevaarlijk. Verder wordt het heel ingewikkeld om een aankomend bestuurder van een (snor)scooter moet vertellen/aanleren over de wenselijke positie op de rijbaan. In Amsterdam op de rijbaan en verder in heel Nederland op het bromfietspad? Mooie nieuwe extra uitdaging voor de handhaving om dit te controleren?

Uiteraard heeft de KNMV als specialist op het gebied van tweewieler veiligheid begrip voor het ontstane probleem van de conflictsituaties op het fietspad. De gekozen oplossing is echter ondoordacht en vooral bekeken vanuit het perspectief van een fietser. In onze beleving is het probleem vooral terug te leiden naar gedrag. Ook als we kijken naar de bekende ongevalsdriehoek (mens, voertuig en omgeving) speelt het gedrag de belangrijkste rol als het gaat om de oorzaken van een ongeval. Hier zal dus de focus op moeten liggen en niet op het dan maar toestaan van een onwenselijke situatie. Uiteraard zal dit samen moeten gaan met handhaving op snelheid en aanpakken van de handel in opvoer-sets. De KNMV heeft vanuit deze gedachte dan ook al de door het SWOV zeer positief beoordeelde voortgezette rijopleiding VRO Risico toepasbaar gemaakt op brom(snor)fietsers in het kader van alternatieve straffen of voortgezette rijopleidingen. Op dit moment worden de eerste opleidingen in samenwerking met Provincies (ROV's) en verzekeringsmaatschappijen georganiseerd. De eerste ervaringen en reacties zijn zeer positief te noemen!

Arjan Everink
Hoofd verkeer en Opleidingen
Koninklijke Nederlandse Motorrijders vereniging
Postbus 650
6800 AR Arnhem
Tel. 06-54902409
Mail: a.everink@knmv.nl

