



Position Paper

Snorfiets op rijbaan - Amsterdam

Inleiding

Amsterdam is voornemens de snorfiets van het fietspad te weren en naar de rijbaan te verplaatsen. Dit zou gelden voor het overgrote deel van de fietspaden in het gehele gebied binnen de ring en niet uitsluitend gedurende de spits. Slechts vijf belangrijke doorstroomwegen zijn van de maatregel uitgezonderd, met daarbij de kanttekening dat de maatregel 'voorlopig nog niet' wordt ingevoerd. Argumenten om de snorfiets te verplaatsen naar de rijbaan zijn dat het door verplaatsing van deze 'brede en relatief snelle, zwaardere voertuigen naar de rijbaan' het (ook gevoelsmatiger) rustiger zou worden op het fietspad. Daarnaast zou het overlast in de vorm van stank, hinder en gevaarzetting voor andere weggebruikers moeten wegnemen. De gemeente zegt toe om de effecten van de maatregel uitgebreid te monitoren, onder meer op drukte, snelheid, hinder, reacties van overig verkeer (onder andere rembewegingen en schrikbewegingen), beïnvloeding in de buurt van kruispunten en de interactie tussen de verkeersdeelnemers.

Standpunt RAI Vereniging

De snorfiets behoort op het fietspad te blijven. Verplaatsing naar de rijbaan veroorzaakt meer problemen dan deze maatregel oplost. De drukte op het fietspad zal door deze maatregel hooguit gevoelsmatig minder lijken, terwijl de veiligheid van de snorfietser door het te grote snelheidsverschil in gevaar wordt gebracht. Een helm biedt geen bescherming tegen elk mogelijk ongeval en kan zelfs minder voorzichtig rijgedrag uitlokken. Bovendien zullen snorfietzers andere routes kiezen langs rustiger straten zonder vrijliggend fietspad en verplaatst eventuele overlast zich daarnaartoe. Zonering, zoals de gemeente Amsterdam aankondigt, is bovendien in strijd met de AMvB, die juist maatwerk en motivering per specifiek weggedeelte voorschrijft.

AMVM: zonering niet toegestaan

Maatwerk is volgens de AMvB een vereiste, want de verplaatsing is een uitzonderlijke maatregel. Zonale toepassing van de maatregel zou voor de weggebruikers wellicht overzichtelijker kunnen zijn, maar dat past niet bij het uitzonderlijke karakter ervan, aldus de toelichting bij de AMvB. De wegbeheerder moet dus per specifiek weggedeelte aantonen dat de verkeersveiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft. De verlangde motivering van het verkeersbesluit moet bovendien een zodanige toepassing van het middel waarborgen, dat snorfietzers niet tijdens hun deelname aan het verkeer onnodig een onverwachte belemmering voor het voortzetten van hun reis tegenkomen. In diezelfde toelichting is te lezen dat Amsterdam kenbaar heeft gemaakt van de mogelijkheid tot *lokaal maatwerk* gebruik te willen maken. Deze aspecten komen in het ontwerpbesluit van Amsterdam echter niet aan de orde. Blijkens het ontwerpbesluit wil zij juist overgaan tot zonering, namelijk het gehele gebied binnen de ring met slechts enkele uitzonderingen. De verplaatsing is daarmee niet conform de daarvoor gestelde randvoorwaarden en het ontwerpbesluit kan alleen daarom al geen stand houden.

Verplaatsing naar rustige straten

De snorfiets is mede zo populair omdat de berijder geen helm op hoeft en representatief op de plaats van bestemming kan aankomen. Om te ontkomen aan de helmplicht is het aannemelijk dat snorfietzers binnen de ring alternatieve routes gaan kiezen. Routes die leiden door rustiger straten zonder vrijliggend fietspad. Straten die voorheen misschien nauwelijks

snorfietsverkeer te verwerken kregen. In de evaluatie van de maatregel moet dit aspect zeker een plek krijgen. Overigens dient opgemerkt dat de scooterbranche, verenigd in RAI Vereniging, fiks investeert in verschoning van het scooterpark. Pas vanaf 1 januari 2018 gold een euronorm (4), nadat er 13 jaar geen aandacht is geweest voor de snorfiets. Euro 4 wordt in 2021 al opgevolgd door Euro 5. Ook elektrisch scooterrijden komt langzaam in opmars. Ook geluid is dan geen issue meer.

Drukke

De groeiende drukte in de stad en de grote diversiteit aan voertuigen op de relatief smalle fietspaden vormt weliswaar een steeds groter probleem voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de stad. Maar dit is zeker niet overwegend te wijten aan de snorfiets. Naast reguliere fietsen rijden er op het fietspad ook steeds meer bakfietsen, stints, elektrische fietsen en vormen van emissieloos stadsvervoer. Distributie geschiedt steeds vaker met kleinere voertuigjes, zoals cargobikes en elektrische goederenwagentjes. Die hebben vaak een aanzienlijke voertuigbreedte (doorgaans breder dan snorfietsen) en zij rijden evengoed op het fietspad. De sleutel ligt dan ook niet in het weren van het ene voertuig snorfiets naar de rijbaan, maar eerder in een fundamentele herinrichting van de weginrichting. Het moet mogelijk zijn op die manier al deze voertuigen veilig en efficiënt door de stad te laten bewegen en onderzoek naar de mogelijkheden hiertoe ligt veel meer voor de hand.

Veiligheid snorfietsers

Ook snorfietsers komen graag heelhuids thuis en verdienen bescherming. Het snelheidsverschil tussen de snorfiets en het verkeer op de rijbaan is te groot om daar de veiligheid voor snorfietsers te garanderen. Dit geldt ook voor 30 kilometerzones en met helm op. In de praktijk rijden auto's daar vaak sneller dan toegestaan omdat de infrastructuur daartoe uitnodigt en de politie dan volgens vast beleid niet handhaaft. Volgens infrastructuur SWOV gelden voor fietsers op het fietspad dezelfde risicofactoren als voor snorfietsers: aspecten als gebrek aan overzicht door struiken en bomen, inrichting/infrastructuur, het niet goed richting aangeven etc. Dit soort zaken hebben veel meer invloed op de veiligheid. Dan helpt het niet om snorfietsen te verplaatsen, maar zijn andere maatregelen veel effectiever voor de verkeersveiligheid. Uit [onderzoek van CROW Fietsberaad](#) kwam overigens naar voren dat fietsers op het fietspad vooral last hebben van elkáár (van snorfietsen reppen ze zelfs niet). Verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan verandert daaraan uiteraard niets.

E-bike vaak geen alternatief

Een e-bike is vaak geen alternatief voor de snorfiets; niet elke snorfietsers kan of wil zelf trappen. Dat kan zijn omdat de spierkracht of longcapaciteit daarvoor ontbreken, werkkleding niet geschikt is voor op de fiets of omdat de werkgever geen douchegelegenheid biedt. Bovendien is een e-bike een lichter voertuig dan een snorfiets. Het verschil met een 'gewone' fiets is voor derden nauwelijks zichtbaar en niet hoorbaar, waardoor de berijder zich kwetsbaarder kan voelen dan op de snorfiets. Het officieel ombouwen en laten herkeuren van snorfietsen tot brommer is voor deze snorfietsers evenmin oplossing.

Meer informatie

Miranda Maasman | Public Affairs adviseur | m.maasman@raivereniging.nl | 06 1297 5042

Martijn van Eikenhorst | sectiemanager scooters | m.v.eikenhorst@raivereniging.nl | 06 2423 3324

RAI Vereniging

RAI staat voor Rijwiel en Automobiel Industrie. RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

Bezoekadres

RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam

Postadres

RAI Vereniging
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam

t 020 504 49 49

e info@raivereniging.nl

w www.raivereniging.nl