

## Snorfiets op de rijbaan



### Inleiding

Om uiteenlopende redenen zien sommigen snorfietsen liever niet meer op het fietspad. In plaats daarvan moet de snorfiets dan op de rijbaan. Anderen gaan nog verder; zij zien bij voorkeur het hele voertuigtype snorfiets afgeschaft. Verkeersveiligheid en milieu zijn daarbij veelgehoorde argumenten. Snorfietsers zouden dan ofwel de snorfiets moeten verruilen voor een e-bike, ofwel hun snorfiets kunnen laten ombouwen en herkeuren tot bromfiets. In discussies over de toekomst en plaats op de weg van de snorfiets zien we vaak vermenging van feiten, aannames en sentimenten. Daarbij valt op dat beleid voor de snorfiets vaak wordt onderbouwd met voorbeelden van wangedrag van specifieke berijders: het type dat de aandacht trekt met overtreding van snelheids-, milieu- en geluidsnormen en daarmee het imago van de gehele populatie verpest. Ook zien velen 'de snorfiets naar de rijbaan' als tovermiddel tegen de toenemende stedelijke verkeersdruk. En dat terwijl snorfietsen ook automobilisten hadden kunnen zijn en dan veel meer ruimte hadden ingenomen.

### Standpunt RAI Vereniging

RAI Vereniging wil snorfietsers op het fietspad houden, nu uit onderzoek is gebleken dat daarvoor geen dringende noodzaak bestaat en er geen enkele garantie bestaat dat snorfietsers veilig zijn op de rijbaan. RAI Vereniging is zich ervan bewust dat mensen soms geluidsoverlast en stank ervaren van snorfietsen/scooters en dat er (bijna-) ongelukken gebeuren met snorfietsen. Maar de oorzaken van ongevallen worden niet weggenomen door het verplaatsen naar de rijbaan en overlast is het gevolg van wangedrag en niet zozeer van het voertuig dat door velen conform voorschriften wordt gebruikt.

De stedelijke bereikbaarheidsproblemen nemen in het algemeen toe; steden worden steeds drukker door bevolkingstoename, mede door splitsing van woningen tot meerdere appartementen en door nieuw (hoog)bouw rond de stadscentra. Zeker in Amsterdam is het erg druk op straat met allerlei voertuigen, maar vooral met fietsen. Daarnaast streven veel steden naar emissieloos stadsvervoer, ook voor distributie en dit gebeurt vaak met kleinere voertuigjes, waarvan er meerdere nodig zijn. Dit leidt tot een toename van het aantal bedrijfsvoertuigen, zoals cargobikes en elektrische goederenwagentjes, die vaak een aanzienlijke voertuigbreedte hebben en op het fietspad rijden. Dat het op fietspaden in sommige binnensteden zeer druk is, is volgens RAI Vereniging echter nog geen reden om één specifieke groep voertuigen die zich daar beweegt, de snorfiets, dan maar naar de -eveneens drukke- rijbaan te verplaatsen, en dat overal in Nederland. Het verdrijven van alle snorfietsers van fietspad naar de rijbaan veroorzaakt meer problemen dan het oplost, vooral voor de groep die het voertuig gebruikt conform wettelijke voorschriften. De overige bestuurders moeten bij voorkeur door middel van strenge handhaving stevig worden aangepakt. Het regeerakkoord omarmt het manifest Verkeersveiligheid, een nationale prioriteit en handhaving is daarin een belangrijk element.

Riskante situaties en ongelukken worden inderdaad wel veroorzaakt door het te hard rijden met opgevoerde snorfietzen op het fietspad. Opgevoerde snorfietzen zijn echter feitelijk (en technisch) een bromfiets. Volgens huidige wetgeving moeten die al jaren op de rijbaan rijden. Voor deze bromfietsers geldt bovendien een helmplicht. Dat zij, vanwege achterblijvende handhaving, zonder helm nog te vaak te snel over het fietspad rijden doet daaraan niets af. Robuuste handhaving met een hoge pakkans en stevige sancties is dan het antwoord, en niet anderen hun veiligheid en vrijheid van mobiliteit ontnemen. Snorfietzen hebben een kenteken, dat gebruikt kan worden bij slimmere handhaving.

## **Veiligheid snorfietzers en anderen**

### **Handhavingsluwte in 30 km zones**

Snorfietzers die zich aan de maximumsnelheid houden verdienen bescherming. Het snelheidsverschil met het verkeer op de rijbaan is te groot om daar hun veiligheid te garanderen. Dit geldt helaas ook voor 30 kilometerzones, want in de praktijk rijden auto's daar doorgaans sneller dan toegestaan omdat de infrastructuur daartoe uitnodigt en de politie volgens vast beleid daar niet handhaaft. In dit verband is het goed de samenstelling van de huidige populatie snorfietzers nader te bestuderen. Die is gevarieerd en anders samengesteld dan menigeeen denkt, zo blijkt uit [cijfers van het CBS](#). Werd de snorfietz vroeger hoofdzakelijk door jongeren aangeschaft, nu zijn snorfietzeigenaren veelal 55 jaar of ouder. De piek ligt zelfs in de categorie 50-60 jaar en bij de 65 plussers vinden we zelfs ruim acht keer zoveel snorfietzers dan in de categorie 18-20 jaar (en bijna 1,8 keer meer dan het aantal snorfietzeigenaren van 20-25 jaar).

### **Nieuwe fragiele modellen**

Regelgeving mag overigens ook geen belemmering zijn voor de ontwikkeling van duurzame mobiliteit, zoals de elektrische snorfietz. Er komen nu steeds meer modellen op de markt en die zijn vaak kleiner en fragieler dan traditionele modellen én het is vanwege de techniek lastig om de maximumsnelheid te manipuleren. Het is nog onwenselijker om deze nieuwe typen lichtere snorfietzen te mengen met het autoverkeer.

### **SWOV onderzoek: geen noodzaak tot verplaatsen**

Eerder publiceerde [SWOV al dit rapport](#) dat vooral benadrukte dat het snelheidsverschil tussen verkeer niet te hoog mag zijn, en verplaatsing naar de rijbaan netto weleens meer schade kan opleveren dan het voorkómt. Een snorfietz is tenslotte geen brommer (die mag en kan een stuk sneller rijden), en de goede resultaten met brommer op de rijbaan zijn daarom niet zomaar te extrapoleren naar snorfietzen. SWOV ziet het verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan niet als noodzakelijk, noch voor de veiligheid op het fietspad noch om een andere reden. Zij geeft hooguit de randvoorwaarden waaraan moet zijn voldaan om dit veilig te kunnen doen als die maatregel desondanks wordt doorgevoerd.

Eén van die randvoorwaarden is dat veilig snorfietzen op de rijbaan uitsluitend mogelijk is in 30 km zones. In dat verband is het relevant te vermelden dat de politie (zie [deze reportage van monitor](#)) het als officieel beleid heeft om niet op snelheid te handhaven in 30 km zones 'wanneer deze niet voldoen aan de inrichtingseisen'. De logische vraag is dan hoeveel van de wegen met een apart fietspad wél voldoen aan die inrichtingseisen. In de binnensteden komt dat vermoedelijk relatief weinig voor: drempels zijn daar bijvoorbeeld al lastig vanwege de trillingen en risico op scheuren in

de muur. Als een snorfietser die zich gewoon aan de snelheid houdt (er zijn veel, vooral oudere, snorfietzers voor wie dat geldt) is het snelheidsverschil daar dus al snel te groot.

Volgens SWOV gelden voor fietsers op het fietspad overigens dezelfde risicofactoren als voor snorfietzers. Dat is niet het mengen met andere voertuigen maar met name aspecten als gebrek aan overzicht (bomen of struiken etc.) bij het afslaan en inrichting/infrastructuur, het niet goed richting aangeven. Dit soort zaken hebben veel meer invloed op de veiligheid. Dan helpt het niet echt om snorfietzen te verplaatsen, en zijn andere maatregelen die daar actie op ondernemen veel urgenter en zinvoller.

Uit [onderzoek van CROW Fietsberaad](#) kwam overigens naar voren dat fietsers op het fietspad vooral last hebben van elkáár (snorfietzen noemen ze niet eens). Verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan verandert daaraan uiteraard niets.

Dat het druk is op fietspaden ontkent RAI Vereniging overigens niet. Maar de gekozen oplossingsrichting past niet in de huidige inrichting van het verkeer. RAI Vereniging heeft kennisgenomen van de visie op verkeer in de stad van de ANWB, en ziet dit wel als een nuttige en nader te onderzoeken denkrichting richting een gebalanceerd gebruik van de dichtslibbende stedelijke infrastructuur. Voertuigfamilies instellen, en regels baseren op de gebruiksomstandigheden dan louter op constructiesnelheid zijn volgens RAI Vereniging zeer zinvol om nader te onderzoeken.

### **Uitstoot**

Voorstanders van de 'snorfiet naar de rijbaan' wijzen ook regelmatig op de uitstoot van snorfietzen en de gevolgen daarvan voor de gezondheid van fietsers en luchtkwaliteit in het algemeen. Bij RAI Vereniging zijn nog geen rapporten bekend die voor die stelling een wetenschappelijke onderbouwing bieden. Recent onderzoek van de GGD Gelderland toonde weliswaar aan dat sommige snorfietzen verhoogde uitstoot genereren, maar uit hetzelfde onderzoek bleek eveneens dat andere snorfietzen juist geen pieken veroorzaken. Het onderzoek toont niet aan of en hoe belastend snorfietzen zijn voor de omgeving, hoewel de communicatie daaromheen anders doet vermoeden. Media vermengen ook nog weleens tweetakt met Euro 2, of zelfs met Euro VI voor vrachtwagens, wat iets totaal anders is. Ook dit vertroebelt de discussie.

In 2013 heeft TNO een zeer summier onderzoek uitgevoerd, bestaande uit een steekproef onder slechts een paar willekeurige modellen bromfietsen met oude techniek. RAI Vereniging vindt het onbegrijpelijk en onverantwoord om aan een dergelijk onderzoek vergaande conclusies te verbinden en er zelfs beleid op te baseren. Momenteel werkt TNO aan een uitvoerig onderzoek naar de uitstoot van snorfietzen waaronder ook Euro 4 modellen. Naar verwachting worden de resultaten daarvan spoedig openbaar. RAI Vereniging vindt dat ook dit rapport eerst afgewacht moet worden alvorens de wetgever vergaande beslissingen kan nemen. RAI Vereniging blijft overigens van harte bereid om medewerking te verlenen aan nieuwe onderzoeken of deze te initiëren.

Relevant is hier verder dat nieuwe voertuigen vanaf 2020 moeten voldoen aan de Euro 5 norm, waarin voor het eerst fijnstofwaarden zijn opgenomen. Door deze heldere en strakke normen als gevolg van voortschrijdend inzicht bij de (Europese) wetgever is de branche nu, veel beter dan onder de oude euronormen, in staat te werken aan een versnelde en verdergaande vergroening van het wagenpark. Zekerheid en transparantie over de na te leven normen zijn immers noodzakelijk om bedrijfseconomisch

verantwoorde investeringen te kunnen doen in innovatie. De branche, verenigd in RAI Vereniging, investeert aantoonbaar verschoning van het scooterpark. Vanaf 2018 is Euro 4 wettelijk verplicht.

Helaas ging de Green Deal, door eenzijdig beëindiging van de overleggen door de staatssecretaris, niet door en vertraagt dit enigszins de verduurzaming. De markt heeft zich gehouden aan haar afspraak en levert vanaf 1 januari 2017 geen Euro2 twee takt (de meest vervuilende voertuigen). De ontwikkeling van nog schonere Euro 5 scooters gaat echter onverminderd voort, in 2020/2021 vindt namelijk de wettelijke overstap naar Euro 5 al plaats en elektrisch scooterrijden is eveneens in opmars.

### **Ombouwen tot bromfiets of overstappen op e-bike?**

Snorfietsers die zich houden aan de maximumsnelheid voelen zich veilig op het fietspad en dit stimuleert en garandeert -zeker voor bepaalde meer kwetsbare groepen in de samenleving- langdurige mobiliteit. Deze groep heeft bewust gekozen voor de snorfiets en zal ook niet snel besluiten tot ombouwen tot de -veel snellere- bromfiets om het snelheidsverschil met autoverkeer te verkleinen.

Ook een e-bike is lang niet in alle gevallen een 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 de bewuste snorfietsers geen oplossing.

Mits betaalbaar voor betrokkene ligt een overstap naar de auto dan meer voor de hand (uit onderzoek blijkt dat het alternatief voor de snorfiets eerder auto en fiets dan OV is), waardoor het stadsverkeer juist drukker wordt. Ombouwen tot bromfiets en herkeuren is niet kosteloos is slechts mogelijk op een beperkt aantal locaties in het land (16 RDW keuringstations), wat drempelverhogend werkt voor hen die dat wél overwegen. Het is overigens niet altijd technisch mogelijk om een snorfiets om te bouwen en zeker niet bij de Euro 4 modellen, waarin meer elektronica aanwezig is en opvoeren niet zo makkelijk meer gaat.

## **Meer informatie**

Miranda Maasman (Public Affairs adviseur)  
E-mail: [m.maasman@raivereniging.nl](mailto:m.maasman@raivereniging.nl)  
Telefoon: 0612975042

Martijn van Eikenhorst (sectiemanager scooters)  
E-mail: [m.v.eikenhorst@raivereniging.nl](mailto:m.v.eikenhorst@raivereniging.nl)  
Telefoon: 0624233324