

Blauwe brommers op fietspaden

Rapportage van een onderzoek naar de hinder en het gevaar van snorfietsen op fietspaden

COLOFON

Auteur: Marjolein de Lange m.m.v. Saar Muller en Gerrit Faber

Onderzoek: De metingen zijn uitgevoerd door Marjolein de Lange i.s.m. Ed Koomen, Maarten de Keijzer, Marieke de Lange, Johan Kerstens en Wendy Zander

Tekstadvies: Jan Pieter Nepveu

Redactie: Johan Kerstens

Datum: 16 december 2010

Inhoud

Samenvatting en conclusies	4
0. Inleiding.....	4
0.1. Probleem	5
0.2. Vraagstelling	5
0.3. Aanpak van het onderzoek en opbouw van deze rapportage	6
1. Wettelijk kader voor snorfietsen: regels en handhaving	6
1.1 De regels	6
1.2 Handhaving.....	7
1.3 Opvoeren en ontduiking.....	8
2. Aspecten die een rol spelen bij de snorfietsoverlast	8
2.1 De voertuigeigenschappen van snorfietsen	8
2.2 Gedrag en daadwerkelijke snelheid van snorfietzers	10
2.3 De omgeving	11
2.4 Het aantal snorfietsen	14
2.5 Conclusies: aspecten die een rol spelen bij scooteroverlast	14
3. Maatregelen.....	15
3.1 Effectieve snelheidshandhaving	15
3.2 Maatregelen op het fietspad	15
3.3 Categorie snorfiets herdefiniëren	16
4. Bijlagen.....	17
Bijlage 1 De snelheid van snorfietsen op Amsterdamse fietspaden	17
Bijlage 2 De snelheid van gehuurde snorfietsen	19
Bijlage 3 Verhuurder en verkopers aan het woord	20
Bijlage 4 Aantal Passeerbewegingen.....	21
Bijlage 5 Overige tabellen	22
Bijlage 6 De eenvoud van het opvoeren van snorfietsen.....	23
Bijlage 7 Voordelen van snorfietsen	24
Bijlage 8 Bespreking in Eerste en Tweede Kamer invoering snorfiets 1976	25

Samenvatting en conclusies

De Fietsersbond wordt overspoeld door klachten over snorscooters op het fietspad. Fietsers worden opzij getoeterd en met hoge snelheden ingehaald.

Snelheidsmetingen door de Fietsersbond bevestigen de ernst van de situatie. Op Amsterdamse fietspaden rijdt 94% van de snorfietzers harder dan toegestaan. We hebben snelheden gemeten tot bijna 60 km/u. Gemiddeld reden de snorfietzen 37 km/u: bijna 50% sneller dan de maximum snelheid!

Van de handhaving van de maximumsnelheid (25 km/u) komt nu kennelijk niets terecht.

Snorfietzen zijn brommers

De snorfiet was oorspronkelijk bedoeld voor mensen die om lichamelijke redenen niet konden fietsen. Ze leken op een fiets en konden echt niet harder dan 20 km/h. Een helmplicht was voor hen niet nodig. Inmiddels heeft de snorfiet een metamorfose ondergaan. De huidige snorfiet is een compleet ander voertuig dan de wetgever toen heeft voorzien. De populaire snorscooter heeft een vermogen gelijk aan dat van bromfietsen en kan veel harder kan dan de toegestane 25 km/u. Niet alleen de moedwillig opgevoerde snorfietzen gaan te hard, ook de snorscooters in de verhuur en de handel halen in veel gevallen 35 tot 40 km/u. Dit blijkt onder andere uit de metingen die de Fietsersbond heeft gedaan met huurscooters.

De snorfiet onderscheidt zich van de brommer slechts nog in de kleur van het kentekenplaatje (blauw voor de 25 km/u snorfiet en geel voor de 45 m/u bromfiets), door de berijders zonder helm en hun plek op het fietspad.

Te groot voor het fietspad

De breedte van de huidige snorfietzen inclusief spiegels is ruim 80 cm; er zijn er die wel 120 cm breed zijn, breder dan veel bakfietsen. Veel fietspaden in Amsterdam zijn zo smal dat brede en snelle voertuigen als snorfietzen fietsers niet veilig kunnen inhalen (1). Snorfietzen wegen tussen de 75 en 120 kg. Zo'n massa leidt bij aanrijdingen makkelijk tot ernstige gevolgen voor de veel lichtere fietsers.

Handhaving nu niet effectief

De hoge snelheden waarmee snorfietzen rijden maakt duidelijk dat de huidige handhaving niet effectief is. Van handhaving op rijnsnelheid is, voor zover we hebben kunnen nagaan, ook nauwelijks sprake. Bij de handhaving op de constructiesnelheid met een rollentestbank valt op dat een snorfiet die 39km/u kan nog binnen de gehanteerde marge valt. Overigens zijn de controles ook nog makkelijk te omzeilen.

Maatregelen

Om van het fietspad weer de veilige plek te maken waar ook jonge en oude fietsers rustig kunnen fietsen dienen zij gevrijwaard te worden van de hardrijdende snorfietzen. De maximum snelheid van 25 km/u die de wet voorschrijft moet weer gaan gelden op de fietspaden. Om dat te bereiken is een actieve en effectieve handhaving nodig.

Ten eerste moeten de bij de controle gehanteerde marges fors naar beneden. Ten tweede moet niet alleen de snelheid op de rollerbank, maar ook die op straat gecontroleerd worden. Alleen als over een jaar het overgrote deel van de snorfietzen op straat niet meer harder dan 25 km/ u rijdt, is de handhaving effectief.

Daarnaast Zouden fietspaden smaller dan 2,40 m met een bord 'onverplicht fietspad' voor snorfietzen moeten worden afgesloten. Nieuwe fietspaden moeten een grotere breedte krijgen dan nu.

Definitie snorfiet

Een meer structurele oplossing is om van de snorfiet weer het voertuig te maken zoals het bedoeld is: fietsen met hulpmotor, die echt niet harder gaan dan 25 km/u. De rest van de huidige snorfietzen vallen dan in de categorie bromfiets, zodat ze naar de rijbaan kunnen.

Het fietspad wordt dan weer de plaats voor voertuigen met een duurzaam beperkte snelheid, waaronder de fiets en de fiets met elektrische trapondersteuning. Zo blijft het fietspad de veilige plek voor langzaam verkeer die de wetgever in 1999 voor ogen stond.

¹ "Fietsvoorzieningen in de vorm van stroken en paden zijn bedoeld om fietsverkeer te scheiden van gemotoriseerd verkeer. In een duurzaam veilig wegverkeer is een dergelijke scheiding geboden wanneer het gemotoriseerde verkeer rijnsnelheden heeft van meer dan 30 km/uur." (SWOV-Factsheet Fietsvoorzieningen 2010)

0. Inleiding

0.1. Probleem

De laatste jaren ontvangt de Fietsersbond steeds meer klachten over snorfietsen, vooral in Amsterdam. Maar ook buiten de hoofdstad speelt het probleem. Na een oproep in het landelijke blad van de Fietsersbond in september 2010 kwamen er honderden klachten uit het hele land binnen.²

Fietsers worden op het fietspad met hoge snelheid ingehaald, opzij getoeterd en van de sokken gereden door snorfietsen. Vooral kwetsbare fietsers (kinderen, ouderen) krijgen hierdoor een groot gevoel van onveiligheid. Voor sommigen is het een reden te stoppen met fietsen.

De huidige problematiek met de snorfietsen op het fietspad lijkt op de situatie van voor 1999, toen ook de bromfietsen nog op het fietspad reden. Fietsen ondervonden hinder en gevaar van de hard en vaak roekeloos rijdende bromfietsen. De maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' maakte de fietspaden weer een veilige en rustige plek voor fietsers. En voor de bromfietsers zelf bleek het op de rijbaan ook veiliger³.

Een (toen) klein deel van het gemotoriseerd vervoer bleef wel op het fietspad: de snorfietsen. De reden hiervoor was dat het niet veilig zou zijn de snorfiets met zijn beperkte snelheid en veelal kwetsbare (oudere) berijders op de rijbaan te laten rijden. De lage snelheid en beperkte omvang van de snorfiets maakten dat hij veilig op het fietspad kon rijden, en ook geen helmplicht behoefde. De snorfiets die de wetgever toen op het oog had was een fiets met een kleine hulpmotor, zoals de Spartamet, die niet makkelijk harder kan dan 25km/u.

Bij de invoering van de maatregel 'Bromfiets op de Rijbaan' werd verondersteld dat het aantal snorfietsen niet of nauwelijks zou toenemen⁴ omdat de toenmalige gebruikers vooral ouderen waren. Inmiddels is dat beeld compleet veranderd.

De populariteit van de snorfiets is de laatste jaren enorm toegenomen, met name onder jongeren. Die ontwikkeling is niet in de laatste plaats in gang gezet doordat de snorfiets zelf in een aantal opzichten is gegroeid. De snorfiets van tegenwoordig is veel groter, sneller en krachtiger dan de oorspronkelijke snorfiets zoals de Spartamet.

De rust op de fietspaden van vlak na 1999 wordt nu ernstig verstoord door een sterk groeiend aantal snorfietsen en vooral fietsers ervaren daar overlast en gevaar van. De Fietsersbond wil de overlast van snorfietsen aanpakken en is daarom op zoek naar objectieve informatie over de aard en de omvang van het probleem.

0.2. Vraagstelling

De vragen die we in dit onderzoek willen beantwoorden zijn:

1. Welke aspecten spelen een rol bij het gevaar en de overlast die fietsers van snorfietsen ondervinden, met name op het fietspad, en welke objectieve gegevens zijn daarover te vinden?
2. Welke manieren zijn er om dit gevaar en deze overlast effectief aan te pakken?

² Zie: <http://www.fietsersbond.nl/nieuws/scooteroverlast>

³ De snelle bromfietsen werden op de fietspaden vaak over het hoofd gezien door afslaand autoverkeer.

⁴ Zie: ASVV, pag. 68 (CROW 2004)

0.3. Aanpak van het onderzoek en opbouw van deze rapportage

Het wettelijk kader voor snorfietsen wordt in hoofdstuk 1 beschreven: welke regels gelden er en hoe worden die gehandhaafd?

De verkeerskundige aspecten die een rol spelen bij snorfietsoverlast voor fietsers, zoals snelheid, gedrag, voertuig, aantal en omgeving, worden in hoofdstuk 2 behandeld. Belangrijk onderdeel daarbij zijn de metingen die we verrichtten naar de daadwerkelijke snelheden van snorfietsen in Amsterdam. Daarnaast komen de voertuigeigenschappen van snorfietsen aan de orde en in hoeverre snorfietsen passen in hun (verkeerskundige) omgeving.

In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de verkeerskundige onderzoeken vergeleken met het wettelijk kader en de mogelijkheden van handhaving. Op basis daarvan worden aanbevelingen gedaan over de mogelijkheden om overlast van snorfietsen voor fietsers aan te pakken.

In deze rapportage wordt niet ingegaan op het lawaai en de vuile uitstoot die snorfietsen produceren. Evenmin wordt aandacht besteed aan bromfietsen, met een geel kentekenplaatje en een maximumsnelheid van 45km/u. Bromfietsen bezorgen fietsers aanzienlijk minder overlast dan snorfietsen omdat ze binnen de bebouwde kom in de regel op de rijbaan rijden. Ook de onveiligheid en overlast door asociaal gedrag van de snorfietsers komt in deze rapportage niet aan de orde.

1. Wettelijk kader voor snorfietsen: regels en handhaving

1.1 De regels

Voor snorfietsers geldt een **maximum-rijnsnelheid** van 25km/u.

Daarnaast geldt er een **maximum-constructiesnelheid**, de snelheid die ze maximaal mogen kunnen. Voor snorfietsen is die maximum-constructiesnelheid 25km/u, voor bromfietsen 45km/u.


De Regeling Voertuigen bepaalt dat: “de door de constructie bepaalde maximumsnelheid niet meer mag bedragen dan de op het kentekenbewijs of in het kentekenregister vermelde maximum-constructiesnelheid, vermeerderd met 5km/u”.⁵

Aldus mogen snorfietsen niet sneller KUNNEN dan $25+5=30$ km/u. Vanwege bovengenoemde maximum snelheid, mogen ze feitelijk nooit harder dan 25 km/h RIJDEN.

Een belangrijke regel is dat snorfietsen nu net als fietsen op het ‘verplichte’ fietspad (bord G11) moeten, en daar niet op de rijbaan mogen.

Maar op een “onverplicht fietspad” (bord G13) mogen snorfietsen met ingeschakelde motor niet rijden.

Om precies te zijn:

 <p>Bord G11: Verplicht fietspad</p>	fiets en snorfiets moeten op het fietspad bromfiets moet op de rijbaan
---	---

⁵ Zie: http://wetten.overheid.nl/BWBR0025798/Hoofdstuk5/Afdeling6/3/Artikel568/geldigheidsdatum_29-11-2010

 <p>Q13 Onverplicht fietspad</p>	<p>fiets mag op dit fietspad, verboden voor snor- en bromfietsen</p>
 <p>Q12a Fiets/bromfietspad</p>	<p>fiets en bromfiets (incl snorfiets) moeten op het (brom)fietspad</p>

1.2 Handhaving

Voor zover wij hebben kunnen nagaan wordt in de praktijk vooral de maximum-constructiesnelheid gehandhaafd. De **maximum-constructiesnelheid** wordt gemeten met een rollentestbank.

Jaarlijks worden daarmee in Nederland ongeveer 15.000 controles uitgevoerd.⁶ Op een voertuigpark van zo'n 797.000 snor- en bromfietsen⁷ is dat een kleine 2% van het totaal. Van de gecontroleerde voertuigen blijkt 22% in overtreding.⁸



Bij de handhaving van de maximum-constructiesnelheid worden een aantal marges in acht genomen. Als eerste is daar de bovengenoemde marge van 5km/u die in het Reglement Voertuigen staat. Daarbovenop komt een marge van 5km/u die de onnauwkeurigheid van de rollertestbank moet compenseren en dan hanteert het Openbaar Ministerie ook nog een ondergrens voor vervolging van 4km/u.⁹

Snorfietsen worden zodoende dus pas bekeurd als de rollentestbank een snelheid meet van $25 + 5 + 5 + 4 = 39\text{km/u}$ of hoger. Onnauwkeurigheid in de meetapparatuur is onvermijdelijk. Toch is het goed te beseffen dat de

meetfout bij bovenstaande wijze van rekenen altijd in het voordeel van de snorfietser uitvalt. Een gemeten waarde van 39km/u betekent dat de werkelijke waarde ergens tussen de 34 en de 44km/u ligt.

Ook verkopers blijken de grenzen te kennen waarbinnen de wens van de consument voor snelheid ingewilligd kan worden zonder risico op een bekeuring. Ze vertellen de klant dat tot een snelheid van 35-40km/u de snorfietser niets te vrezen heeft. En dat klopt: er wordt pas bekeurd als de snorfietser sneller kan dan 38km/u. En op de daadwerkelijk gereden snelheid wordt niet of nauwelijks gehandhaafd. In bijlage 3 is een verzameling van uitspraken van dealers te vinden.

Of, hoe en hoe vaak er gehandhaafd wordt op de **maximum-rijnsnelheid** hebben we niet kunnen vaststellen. Wettelijk moet bij handhaving van de daadwerkelijk gereden snelheid een handhavingsgrens van 7km/u in acht genomen worden. Bovendien wordt vanwege de onnauwkeurigheid van de meetapparatuur bekeurd voor een overtreding van "gemeten overschrijding -3km/u".

⁶ Zie: SWOV Factsheet Brom- en Snorfietsen, SWOV 2009

⁷ Idem

⁸ Idem

⁹ Voor de gebruikte handhavingsgrenzen:

http://www.om.nl/organisatie/beleidsregels/overzicht/verkeer_en_vervoer/@151475/aanwijzing_maximum/

Snorfietsers kunnen dus pas vanaf $25+7=32\text{km/u}$ bekeurd worden.

Een snorfietser die rijdt met een snelheid van 36km/u , gaat 11km/u te snel. Hij zou beboet kunnen worden voor een overtreding van $11 - 3 = 8\text{km/u}$.

Naast handhaving op de snelheid gebruikt een aantal gemeenten, waaronder Amstelveen en Rotterdam, ook de zogenaamde ASO-aanpak (Aanpak Scooter Overlast). In Rotterdam wordt na een eerste overtreding van 52 km/h op de rollentestbank bij snorfietsen of $+4\text{ dBA}$ overschrijding van de geluidsnormen het kenteken ingevorderd en zal de bestuurder zijn voertuig moeten laten herkeuren bij het RDW. Bij de derde keer binnen twee jaar EN voor hetzelfde feit wordt de complete bromfiets in beslag genomen. Het is dan aan de officier om te bepalen of de eigenaar zijn bromfiets terug zal krijgen.¹⁰

1.3 Opvoeren en ontduiking

Snorfietsen kunnen eenvoudig en voor weinig geld worden opgevoerd. Op internet is er heel veel informatie over te vinden en worden tal van aanbiedingen gedaan.¹¹

Er wordt op internet ook levendig gediscussieerd over de handhaving van de snelheid van snorfietsen. Zo wordt op www.rollenbank.nl live bijgehouden waar de politie controles aan het houden is. Deze site biedt zelfs een sms-service aan met meldingen van controles in de omgeving.

Komt de snorfietser toch op de rollentestbank terecht dan zijn er apparaatjes te koop die tijdelijk het vermogen van de snorfietser kunnen afknijpen zodat een opgevoerde snor/bromfiets 'veilig' door de controle komt.¹²

2. Aspecten die een rol spelen bij de snorfietsoverlast

De overlast van snorfietsen vindt zijn oorzaak in verschillende aspecten. Snorfietsen rijden vaak snel, ze trekken snel op, en ze zijn breed en zwaar. Bijgevolg halen snorfietsers veel in en hebben eventuele botsingen vaak ernstige gevolgen. Het feit dat veel fietspaden niet erg breed zijn, zorgt voor extra gevaar en overlast. Ook de rijstijl van de bestuurder speelt een rol.

In de volgende paragrafen komen de volgende onderwerpen aan de orde: de voertuigeigenschappen van snorfietsen, de snelheid waarmee gereden wordt, het gedrag van snorfietsers, de omgeving waar gereden wordt en het aantal snorfietsen.

2.1 De voertuigeigenschappen van snorfietsen

Vermogen, breedte en massa zijn eigenschappen die bepalend zijn voor de verkeerskundige aspecten van een voertuig en dus ook van de snorfietser. Daarnaast is de constructiesnelheid een voertuigeigenschap die van belang is.

Vermogen

De oorspronkelijke snorfietsen, zoals de Spartamet, hadden een kleine hulpmotor (25cc) en een beperkt vermogen van 1 pk ($0,7\text{kW}$). Hiermee kon met moeite 25km/u gehaald worden. De meeste snorfietsen van tegenwoordig hebben een motor van 50cc en een vermogen van 2 tot 4kW . (Tabel 9 in bijlage 5)

Ter vergelijking: de motor van elektrische fietsen met trapondersteuning mag maximaal $0,25\text{kW}$ zijn en fietsers hebben een mechanisch vermogen van ongeveer $0,10\text{kW}$.

Met dit grote vermogen kunnen snorfietsen heel snel optrekken en, met een kleine aanpassing, makkelijk hoge snelheden halen.

Breedte

¹⁰ Bron: Forum politie Rotterdam 2010: www.infopolitie.nl/forum/viewtopic.php?f=69&t=27721&start=0

¹¹ Informatie over opvoeren van snorfietsen op bijvoorbeeld: <http://www.marktgigant.nl/ads/tweedehands/scooters-bromfietsen/accessoires-scooter-bromfiets/vespa-opvoeren-lx-s-lx-v-snorfiets-tot-45km.html>

¹² Zie: <http://www.scooterbegrenzer.com/begrenzer.html>



Snorfietsen zijn zonder spiegels gemiddeld zo'n 72cm breed, met spiegels 77cm (tabel in bijlage 5).

De gehuurde snorfiets Zero E23 was inclusief spiegels ruim een meter breed.

Met een passagier achterop is de breedte ter hoogte van de knieën ruim 80cm.

De verkeerskundige literatuur gaat uit van een breedte van 85cm.¹³

Massa

De massa van de meeste snorfietsen ligt tussen 75 en 120kg (tabel 9 in bijlage 5). Als er twee personen op zitten heeft de snorfiets een massa van zo'n 250kg.

Ter vergelijking: fietsen wegen 15 - 25kg, met fietser ongeveer 95kg.

De grote massa van snorfietsen kan bij botsingen voor ernstig letsel zorgen vooral bij lichtere botspartners zoals fietsers en voetgangers.

Constructiesnelheid

Het Openbaar Ministerie meldt dat van de snorfietsen die in 2009 in heel Nederland werden gecontroleerd 22% te hard bleek te kunnen, d.w.z. de op de rollentestbank gemeten maximale snelheid is 39 km/u of hoger.¹⁴

De Fietsersbond heeft een steekproef genomen van een aantal snorfietsen van verhuurders/dealers en daarvan de maximale snelheid onderzocht. Deze snorfietsen zijn dus niet opgevoerd door de berijder, maar direct afkomstig van de dealer/verhuurder.

Van de vijf verschillende gehuurde snorfietsen is op een afgepast testparcours bepaald hoe snel ze maximaal kunnen. De resultaten in tabel 1 laten zien dat de (elektrische) OV-scooter de enige is die de maximum-constructiesnelheid van 25km/u niet overschrijdt. De andere twee elektrische snorfietsen trekken snel op, maar hebben een duidelijk voelbare begrenzing op resp. 30 en 33 km/u. Dat is net onder de grens van 34km/u waarbij een rollenbanktest 'verkeerd' zou kunnen uitpakken.

De twee snorfietsen met verbrandingsmotor in de steekproef kunnen met een maximum snelheid van resp. 41,6 en 38,5 km/u fors te hard. Deze snelheden liggen nog wel in de range van 34 – 44 km/u waarbij de rollentestbank lager dan 39 km/u zou kunnen meten (en dus geen overtreding vaststelt).

Met een duopassagier bleken de gehuurde snorfietsen iets minder snel te kunnen dan met één berijder.

Tabel 1

Maximum snelheid van gehuurde snorfietsen		
	snelheid	snelheid met duopassagier
merk en type	km/u	km/u
elektrisch		
Novox OV scooter	20	
Zero E23 Miami	33	
Novox elektrisch	30,8	28,4
benzine		

¹³ Zie: Eenheid in Verscheidenheid, pag. 30, IBA Amsterdam, 2003

¹⁴ Zie: SWOV Factsheet Brom- en Snorfietsen, SWOV 2009

Sym Fiddle	41,6	38,0
Kymco agility	38,5	37,6

In bijlage 2 staan deze metingen uitgebreid beschreven, inclusief een verantwoording van de meetmethode.

De snorfiets, zoals deze bedoeld was en wat ervan geworden is

De snorfiets is ingevoerd in 1976 en was nadrukkelijk bedoeld om mensen die geen valhelm kunnen dragen op een bromfiets toch een vergelijkbaar vervoermiddel aan te bieden. Om dit veilig te laten verlopen werden strikte eisen gesteld aan de snorfiets. Het moest een rijwiel met hulpmotor zijn met een maximumvermogen van 1pk (=0,7kW). De snorfiets mocht niet zwaarder zijn dan 50kg en niet sneller gaan dan 20km/u. In bijlage 8 staat het verslag van de betreffende bespreking in de Tweede Kamer

De snorfiets van tegenwoordig lijkt weinig meer op die snorfiets van 1976. Het CROW, het nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte zegt erover: “in de praktijk blijken snorfietsen voertuigen geworden die vanwege hun snelheid, massa en vermogen moeten worden beschouwd als bromfietsen, die een maximum snelheid van 45km/u hebben”.¹⁵

Conclusie:

De huidige snorfietsen zijn breed en zwaar en hebben een groot vermogen. Ze lijken daarmee in niets meer op het voertuig dat de wetgever bedoelde toen hij hem in 1976 invoerde. De meeste snorfietsen die verhuurd worden, en die dus niet door de berijder zijn opgevoerd, kunnen makkelijk een stuk harder dan de wettelijke maximum-constructiesnelheid.

2.2 Gedrag en daadwerkelijke snelheid van snorfietsers

Gedrag

Op de hedendaagse snorfietsen gaat snelheid maken zo gemakkelijk dat het ‘natuurlijk’ voelt om snel te rijden. Elektrische snorfietsen met een daadwerkelijke snelheidsbegrenzing rond de 33 - 34km/u leken na krachtig optrekken ineens ‘onnatuurlijk’ af te remmen toen de snelheidsgrens bereikt werd. De hoge snelheid zorgt ervoor dat snorfietsers vaak (willen) inhalen. Op smalle fietspaden is daar weinig ruimte voor. Het grote vermogen en de overmoed van de berijders leiden dan al gauw tot snel en rakelings voorbijrijden.

Daadwerkelijke snelheid

Zoals eerder gesignaleerd kunnen veel snorfietsen harder dan wettelijk is toegestaan. Maar het is de berijder die bepaalt of hij/zij daadwerkelijk harder dan 25km/u rijdt.

De Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) deed onlangs onderzoek naar de snelheid van fietsers, snorfietsers en bromfietsers in drie gemeenten (niet Amsterdam). Van de snorfietsen reed 96% harder dan de maximum rijsnelheid. De gemiddelde snelheid was 34km/u; 25% reed sneller dan 39km/u (de handhavingsgrens voor de maximum-constructiesnelheid). De hoogst waargenomen snelheid was 61km/u.

De Fietsersbond Amsterdam heeft de snelheid gemeten van snorfietsers op fietspaden in acht verschillende Amsterdamse straten. Deze laten nog iets hogere snelheden zien dan die welke DSV buiten Amsterdam gemeten heeft: 94% van de snorfietsen overschrijdt de maximumsnelheid. De gemiddelde snelheid is 37km/u en 46% reed harder dan 39km/u. De hoogst gemeten snelheid was 59km/u.

Tabel 2

snelheid van snorfietsen				
gemeten door Fietsersbond in A'dam			gemeten door DVS	
	aantal	km/h	aantal	km/h

¹⁵ Zie: ASVV pag. 68, CROW 2004

	78		100	
V gemiddeld		36,9		34,3
stand. deviatie		8,2		7,2
V max		59,2		61,0
V 85 *		44,8		41,2
	aantal	%	aantal	%
> 25km/h	73	94	96	96
> 39 km/h	34	44	22	25
* V85 is de snelheid waar 85% van de voertuigen zich aan houdt. Als deze veel hoger is dan de maximum snelheid, komen de weginrichting en het snelheidsregime niet overeen. In het geval van snorfietsen komt de gereden snelheid niet overeen met de plaats op de weg.				

In bijlage 1 worden deze metingen uitgebreid beschreven, inclusief een verantwoording van de meetmethode en een uitsplitsing naar de resultaten per straat.

Conclusie:

Snorfietsen rijden massaal te hard, in Amsterdam nog wat harder dan in de andere gemeenten waar metingen zijn gedaan.

2.3 De omgeving

Dat snorfietzers op het fietspad rijden is een belangrijke oorzaak van de overlast die fietsers ervaren. Snorfietzers halen de veel minder snelle fietsers voortdurend in en zorgen daarmee voor onrust, overlast en gevaar. Op smalle en volle fietspaden is dat extra hinderlijk en gevaarlijk.

Benodigde ruimte

Het boekje *Eenheid in Verscheidenheid* (IBA Amsterdam, 2003) geeft een overzicht van de ruimte die verschillende soorten weggebruikers nodig hebben om veilig te kunnen rijden. De informatie uit dit boekje is gebaseerd op informatie uit de vakliteratuur over breedtes en rijgedrag van voertuigen, zoals slingerbeweging en schuwafstand.

Eenheid in Verscheidenheid komt voor één-richtings fietspaden tot de volgende minimale maten:

Voor een fietspad waar alleen fietsers op rijden:

Schamp, de afstand die een fietser tot de stoeprand wil houden	12,5cm
Breedte van fiets	75cm
Afstand tussen twee fietsen om veilig te kunnen rijden	25cm
Breedte van fiets	75cm
Totaal	187,5cm

Voor een fietspad waar ook bromfietzers op rijden:

Schamp, de afstand die een fietser tot de stoeprand wil houden	12,5cm
Breedte van fiets	75cm
Afstand tussen fiets en bromfiets om veilig te kunnen rijden	65cm
Breedte van bromfiets	85cm
Totaal	237,5cm

Voor een pad waar alleen fietsers op rijden:

Voor een pad waar ook bromfietzers op rijden:

12 – Blauwe brommers op fietspaden

Schamp, de afstand die een fietser tot de stoeptrand wil houden	12,5cm	Schamp, de afstand die een fietser tot de stoeptrand wil houden	12,5cm
Breedte van fiets	75cm	Breedte van fiets	75cm
Afstand tussen twee fietsen om veilig te kunnen rijden	25cm	Afstand tussen fiets en bromfiets om veilig te kunnen rijden	65cm
Breedte van fiets	75cm	Breedte van bromfiets	85cm
Totaal	187,5cm	Totaal	237,5cm

De huidige snorfietsen zijn zo breed en snel dat ze als bromfietsen beschouwd moeten worden.¹⁶ Fietspaden met snorfietsers erop zouden dus minimaal 237,5cm breed moeten zijn.

Er zijn in Amsterdam echter maar heel weinig fietspaden van dergelijke afmeting. Met name in de oude stad zijn de fietspaden vaak niet breder dan 180cm. En daar rijden ook nog eens de meeste fietsers, én snorfietsers. Ook de overrijdbare ruimte links naast het fietspad biedt meestal nauwelijks ruimte om uit te wijken, omdat hij vol staat met geparkeerde auto's, fietsenrekken en bomen.

Gezien de breedte van de huidige snorfietsen en de smalte van de fietspaden zou een inhaalverbod voor snorfietsen in de rede liggen. Tegelijkertijd willen snorfietsers niets liever dan voortdurend inhalen...

De breedte van de fietspaden in relatie tot de snelheid van snorfietsen

¹⁶ Zie: ASVV, pag 68, CROW, 2004

Tabel 3 geeft meer detailinformatie over de straten waar de snelheidsmetingen in Amsterdam zijn uitgevoerd. Daaruit blijkt dat op de straten met relatief brede fietspaden – de Zuiderzeeweg, de Heemstedestraat en de Vrijheidslaan – gemiddeld harder wordt gereden dan op straten met smalle fietspaden. Als fietspaden relatief breed zijn ontstaat er in aanleg minder hinder en kans op gevaar bij inhalen. Tegelijkertijd (b)lijken ze snorfietzers te verleiden om sneller te rijden.

Tabel 3

Overzicht snelheden op verschillende straten in Amsterdam						
	breedte fietspad	schamp ***	gemiddelde snelheid	hoogst gemeten snelheid	aantal fietsers*	opmerkingen
	m	m	km/u	km/u	spits (16-18)	
Rijnstraat	1,80	0,60	31	39	500+	
Fred. Hendrikstraat	1,80	0,90	34	44	100-500	
Kinkerstraat	1,80	0,70	36	45	1000+	BOF** schamp trambaan
Stadionplein	1,75	0,9	36	45	500+	****
Zuiderzeeweg	2,10	2,50	38	51	100-500	BOF** schamp gras
Heemstedestraat	2,05	0,5	40	59	500+	
Vrijheidslaan	2,40	0,45	42	47	500+	
Totaal			36,9	59,2		
* bron: Mobiliteit in en om Amsterdam, IVV Amsterdam, 2010 ** BOF = Brommer op Fietspad				*** schamp is de ruimte links van het fietspad **** het Stadionplein heeft 2 richtingen fietspad van 3,5m breed		

2.4 Het aantal snorfietsen

Het aantal snorfietsen in Amsterdam is de laatste jaren sterk toegenomen.

Passeerden in 2006 tijdens de avondspits zo'n 2000 snor- en bromfietsers de Singelgracht, in 2010 was dat aantal gegroeid tot ruim 4000. Deze sterke toename lijkt zich door te zetten. Hij wordt vooral toegeschreven aan de toename van het aantal snorfietsen.¹⁷

De groei wordt vooral veroorzaakt door de stijgende populariteit van snorfietsen bij nieuwe doelgroepen, zoals jongeren. Gold de Spartamet nog als een tamelijk sloom voertuig voor ouderen die niet goed meer konden fietsen, de snorfiets van tegenwoordig wordt gezien als snel en hip en extra aantrekkelijk doordat men geen last heeft van helm, file of betaald parkeren.

2.5 Conclusies: aspecten die een rol spelen bij scooteroverlast.

1. Snorfietsen zijn breder en sneller dan fietsers en vergen daarmee fietspaden van minimaal 2,40 m breed. De breedte van veel fietspaden in Amsterdam is 1,80 m en feitelijk te smal om snorfietsers te laten inhalen.
2. Snorfietsen zijn behalve sneller ook veel zwaarder dan fietsers. Dat betekent bij ongevallen ernstiger letsel, juist ook bij de lichtere botspartner.
3. Snorfietsers trekken door hun grote vermogen snel op, bv bij verkeerslichten en bij inhaalmanoeuvres. Dit veroorzaakt schrik-effecten bij medeweggebruikers.
4. Op smalle fietspaden halen snorfietsers rakelings en schielijk in, waardoor de gevoelens van onveiligheid van medeweggebruikers extra op de proef worden gesteld.
5. Uit ons onderzoek blijkt dat de maximum snelheid van 25km/u in Amsterdam massaal en heel fors wordt overschreden. 94% van de snorfietsers rijdt te hard en de gemiddelde snelheid ligt 50% boven de wettelijke maximumsnelheid.
6. Op de iets bredere fietspaden (2,05m – 2,40m) is de gemiddelde snelheid nog weer iets hoger dan op de smallere fietspaden (1,80m), namelijk ±40km/u versus ±35km/u.
7. Het aantal snorfietsen, en daarmee de overlast die ze veroorzaken, neemt de laatste jaren snel toe.

¹⁷ Mobiliteit in en om Amsterdam, pag. 62, IVV Amsterdam, 2010

3. Maatregelen

Het voorgaande maakt duidelijk dat snorfietsen door hun grote breedte en massa en hun veel te hoge snelheid tot overlast en gevaar leiden. De vele klachten van fietsers blijken gebaseerd op feitelijke misstanden. De huidige situatie is onhoudbaar. Door de toename van het aantal snorscooters wordt dit alleen nog erger. Daarom moet er snel iets gebeuren.

In dit hoofdstuk stellen we drie soorten maatregelen voor: maatregelen om de snelheid te handhaven, maatregelen aan het fietspad en maatregelen aan de voertuigcategorie snorfiets.

3.1 Effectieve snelheidshandhaving

Dat 94% van de snorfietsers te hard rijdt¹⁸ zou een overheid niet mogen accepteren. Maar dat dit gebeurt op het fietspad, de plek die bedoeld is om fietsers een veilige en rustige plaats in het verkeer te geven, is al helemaal onverteerbaar.

Het handhaven van de maximum snelheid is de maatregel die het meest voor de hand ligt. De Fietsersbond wil daar dan wel een concrete en meetbare doelstelling bij stellen:

Over een jaar rijdt 85% van de snorfietsers op het fietspad niet harder dan de wettelijke 25km/u.

Dit moet over een jaar op straat gemeten worden. Deze 85% komt van de zogenaamde “V85-norm”, een algemeen aanvaarde norm voor de snelheid in het verkeer.

De politie, de wetgever en het OM zijn specialist in handhaving. Zij kunnen het beste bepalen hoe de snelheid van snorfietsen effectief gehandhaafd kan worden. Wij hebben wel enige suggesties:

1. Aanzienlijk verkleinen van de huidige **handhavingsmarges**¹⁹: de maximumsnelheid van 25km/u is er niet voor niets. De uitvoering van deze maatregel ligt bij het Rijk en het OM. De gemeente kan eraan bijdragen door er bij het Rijk en OM op aan te dringen.
2. Handhaving van de maximumconstructiesnelheid is arbeidsintensief. Voor meer en strenger handhaven zal de politie veel meer **handhavingcapaciteit** moeten vrijmaken, ook gezien de toename van het aantal snorfietsen.
3. Het is de rijnsnelheid op straat die het gevaar en de overlast veroorzaakt. Hier moeten we meten of we de V85 doelstelling halen. Bovendien is de rollenbanktest gevoelig voor ontduiking²⁰. Daarom zal ook **handhaving van de snelheid op straat** moeten plaatsvinden. Zonder handhaving op straat kan het doel niet bereikt en het resultaat niet gemeten worden.
4. Mogelijk kunnen ook andere maatregelen nog bijdragen aan het bereiken van de doelstelling. Zoals de zogenaamde **ASO-aanpak**²¹, toepassing van het **beginnersrijbewijs** of een **verplichte jaarlijkse voertuigkeuring met snelheidscontrole**.

De maatregelen zullen pas structureel effect hebben in combinatie met het verkleinen van de handhavingsmarges.

De Fietsersbond realiseert zich dat het gestelde doel om V85=25km/u binnen een jaar te realiseren een enorme inspanning vergt. Als er niet gekozen wordt om hier fors in te investeren, zal dit doel niet gehaald worden.

Toch vinden we deze eis niet overdreven. Handhaving van de maximumsnelheid op fietspaden waar kwetsbare fietsers rijden is niet meer dan normaal en hard nodig. De enorme groei van het aantal snorfietsen maakt een adequate oplossing alleen maar urgenter.

3.2 Maatregelen op het fietspad

Naast een effectieve aanpak van de hoge snelheid van snorfietsen op fietspaden dient er ook aandacht te zijn voor de grote breedte en massa van snorfietsen.

Breedte van het fietspad

¹⁸ Zie paragraaf 2.2 van dit rapport

¹⁹ Zie paragraaf 1.2 van dit rapport

²⁰ Zie paragraaf 1.3 van dit rapport

²¹ Zie paragraaf 1.2 van dit rapport

Op bredere fietspaden hebben fietsers in principe minder hinder van snorfietsen omdat er meer afstand gehouden kan worden. De Fietsersbond juicht brede fietspaden uiteraard toe. Ze zijn alleen al nodig om de huidige groei van het aantal fietsers op te vangen. Bredere fietspaden aanleggen betekent:

- dat vaker de (politieke) keuze gemaakt moet worden om andere functies, zoals bijv. parkeren, op te heffen, omdat er in de meeste Amsterdamse straatprofielen anders geen ruimte is.
- dat dit een zaak van lange adem is, omdat het herprofilen van straten veel tijd kost en ze natuurlijk niet allemaal tegelijk aangepast kunnen worden.
- dat hier extra snelheidscontroles voor snorfietsers nodig zijn, omdat brede fietspaden snorfietsers verleiden tot nog harder rijden, Dit geldt ook voor tweerichtingsfietspaden, waar roekeloos inhaalgedrag door snorfietsers tot onveiligheid leidt.

Snorfietsen van het fietspad weren

Fietspaden, die smaller zijn dan 2,40m zijn niet geschikt voor gebruik door brom- en snorfietsen²². Deze zouden daarom gesloten moeten worden voor snorfietsen.

Een maatregel, die de lokale overheid daarvoor snel kan nemen is om, waar dat veilig kan, het bord 'verplicht fietspad' te vervangen door het bord 'onverplicht fietspad'²³. Snorfietsers mogen op een onverplicht fietspad alleen met uitgeschakelde motor rijden. Een onderbord 'dus niet brommen' kan eventueel als verduidelijking worden toegevoegd.

Becijferd is dat dit zo'n maatregel ook op de veiligheid van snorfietsers zelf een licht positief effect lijkt te hebben.

3.3Categorie snorfiets herdefiniëren

Alleen al door hun constructie zijn de meeste hedendaagse snorfietsen ongeschikt voor het fietspad. Behalve dat ze in de praktijk veel sneller rijden dan fietsers, trekken ze ook nog eens snel op, zijn ze breed en zwaar. We kunnen hopen dat intensieve handhaving de snelheid in toom zal houden en dat het plaatselijk weren van snorfietsen op smalle fietspaden en de hinder lokaal kan beperken.

Gesteund door aanbevelingen van CROW en SWOV menen wij dat het doeltreffender is om aanpassingen te doen aan het voertuig snorfiets en de regels die ervoor gelden.

Het CROW meldt dat snorfietsen eigenlijk meer als bromfiets te beschouwen zijn²⁴. De SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, pleit er voor om van brom- en snorfietsen twee duidelijk verschillende voertuigcategorieën maken: de huidige bromfiets en de 'echte fiets met hulpmotor' (de snorfiets zoals die oorspronkelijk bedoeld was).²⁵ Alleen die laatste zou veilig op het fietspad kunnen rijden. Dit ligt ook in de lijn van het programma *Duurzaam Veilig*.

De categorie 'snorfiets' moet, zoals de wetgever dat ooit bedoelde, voorbehouden zijn aan voertuigen met een duurzaam lage snelheid van maximaal 25 km/u, beperkt vermogen en beperkte afmetingen en massa. Dan kunnen bijvoorbeeld de oude "Spartamet" en de elektrische fiets veilig op het fietspad en een aantrekkelijk alternatief bieden voor de kwetsbare snorfiets die niet op de rijbaan wil of kan rijden.

De meeste snorfietsen van tegenwoordig lijken qua motorvermogen, massa en breedte nu al meer op de categorie bromfiets. Het omzetten van deze voertuigen naar deze categorie, die 45km/u mag, op de rijbaan rijdt en waarvan de berijder een helm draagt is niet alleen veiliger en rustiger voor de fietsers op het fietspad, maar ook veiliger voor de snorfiets zelf, omdat het aantal ongevallen tussen rechtsdoorgaande snorfietsen en afslaand verkeer zal verminderen.

Het aanpassen van de categorie snorfiets is een landelijke bevoegdheid (en op onderdelen zelfs Europees). De gemeente vragen we hiervoor bij het Rijk te pleiten. Omdat zo'n herdefiniëring een zaak van lange adem is en er ook op korte termijn iets moet gebeuren, vragen we de gemeente ook lokaal maatregelen te treffen: betere en strengere handhaving, bredere fietspaden en snorscooters weren van fietspaden die niet breed genoeg zijn.

²² Zie paragraaf 2.3 van dit rapport

²³ Zie paragraaf 1.1 van dit rapport

²⁴ Zie ASVV pag. 68, CROW 2004

²⁵ SWOV Factsheet Brom- en Snorfietsen, SWOV 2009

4. Bijlagen

Bijlage 1 De snelheid van snorfietsen op Amsterdamse fietspaden

Op acht locaties in Amsterdam zijn metingen gedaan naar de snelheid van willekeurig passerende snorfietsen om een beeld te krijgen van de snelheden die er in Amsterdam door snorfietsers gereden worden.

Meetmethode

Twee tijdwaarnemers meten de tijd die willekeurige passerende snorfietsers doen over een afgepast traject. Eén staat aan het begin van het traject en geeft een teken als de snorfietser passeert: het begin van de meting. De tweede waarnemer staat een het einde van het traject en geeft een teken als de snorfietser de finishlijn passeert, het eind van de meting.

Beiden starten en stoppen een stopwatch bij begin en eind van de meting.

Zoveel mogelijk is de snelheid van voertuigen in vrije stroom gemeten, d.w.z. van voertuigen die ongehinderd rijden zonder af te remmen voor verkeerslichten, fietsers e.d.

De trajecten op de fietspaden waren allemaal horizontaal en op geruime afstand van verkeerslichten en bruggen. Het wegdek was vlak en van asfalt behalve op de Postjesweg waar tegels liggen.

Op een aantal trajecten zijn metingen verricht aan snorfietsen in beide rijrichtingen. De waarnemers waren dan zo opgesteld dat het moment van passeren goed kon worden waargenomen t.o.v. een vast punt langs de weg (lichtmast, trammast).

Meetinstrumenten:

De tijd is gemeten met stopwatches van het merk Cresta.

De afstand is gemeten met een meetlint van fiberglas van 50m lang type Tajima Symron R.

Berekening:

Uit de afstand en de tijd is de snelheid berekend (snelheid = afstand/tijd).

Controle op de betrouwbaarheid van de metingen was mogelijk omdat de tijd door twee waarnemers is gemeten. In de systematische verschillen tussen de tijden van de beide waarnemers is de verwachte systematische fout terug te vinden.

Resultaten:

Er zijn in totaal 98 snorfietsen gemeten op 8 verschillende straten.

Bij de 12 metingen op de Postjesweg regende het licht en was het wegdek nat en bij 8 metingen op de Vrijheidslaan was er zeer harde tegenwind. Deze 20 metingen zijn buiten beschouwing gelaten bij het berekenen van de overall resultaten. De resultaten van deze metingen zijn in tabel 5 apart vermeld.

Tabel 4

snelheid van snorfietsen in Amsterdam		
	aantal	km/u
	78	
V gemiddeld		36,9
stand. deviatie		8,2
V max		59,2
V 85 *		44,8
	aantal	%
> 25km/u	73	94
> 39km/u	36	46
* V85 is de snelheid waar 85% van de voertuigen zich aan houdt		

De gemiddelde snelheid van de gemeten snorfietzen in Amsterdam was 36,9km/u. De hoogst gemeten snelheid was 59,2km/u. De verkeerskundig relevante V85²⁶ ligt op 44,8km/u.

94% van de snorfietzen overschrijdt de maximum snelheid van 25km/u. 46% rijdt harder dan 39km/u, dat is de snelheid waarbij ze met de geldende handhavingsgrenzen worden beschouwd als opgevoerd.

Tabel 5

snelheden bij regen en harde tegenwind		
	aantal	km/u
V gem tegenwind	8	32,0
V gem regen	12	27,9
gemiddelde alle metingen incl. regen en wind tegen		
	aantal	km/u
V gem. all		35,4
stand. deviatie		8,2
aantal totaal	98	

Bij regen en harde wind tegen wordt minder hard gereden. De lagere snelheden bij de regen zijn gemeten op de Postjesweg. Het wegdek van tegels kan daar ook een reden zijn voor de lagere snelheid.

Tabel 6

overzicht snelheden op verschillende straten in Amsterdam						
	breedte fietspad	schamp ***	gemiddelde snelheid	hoogst gemeten snelheid	aantal fietsers *	opmerkingen
	m	m	km/u	km/u	spits (16-18)	
Rijnstraat	1,80	0,60	31	39	500+	
Fred. Hendrikstraat	1,80	0,90	34	44	100-500	
Kinkerstraat	1,80	0,70	36	45	1000+	BOF** schamp trambaan
Stadionplein	1,75	0,9	36	45	500+	****
Zuiderzeeweg	2,10	2,50	38	51	100-500	BOF** schamp gras
Heemstedestraat	2,05	0,5	40	59	500+	
Vrijheidslaan	2,40	0,45	42	47	500+	
alle			36,9	59,2		

* bron: (IVV, Amsterdam, 2010, pag 30)

** BOF = Brommer op Fietspad

*** schamp is de ruimte links van het fietspad

**** Op het Stadionplein is een fietspad in 2 richtingen, de totale breedte is 3,50m.

Bovenstaande Tabel 6 geeft meer details over de straten waar de snelheidsmetingen zijn uitgevoerd en de gemeten snelheden per straat.

Opvallend is dat op de straten met smalle fietspaden (Rijnstraat, Fred. Hendrikstraat, Kinkerstraat en Stadionplein) de snelheid lager is dan het overall gemiddelde. Op straten met bredere fietspaden is de snelheid hoger dan gemiddeld. Hoewel de bredere fietspaden zorgen voor minder risico's bij inhalen doen de hogere snelheden dit voordeel weer teniet.

Conclusie

Met een gemiddelde snelheid van bijna 37km/u en 94% van de snorfietzers die te hard rijden blijkt dat snorfietzers in Amsterdam fors te hard rijden.

Op straten met smalle fietspaden rijden ze wat minder hard dan gemiddeld, maar nog steeds te hard. Op straten met brede fietspaden wordt extra hard gereden.

Bij regen wordt langzamer gereden, bij harde wind tegen ook.

²⁶ V85 is de snelheid waar 85% onder blijft. Als V85 veel hoger ligt dan de maximum snelheid komen weginrichting en snelheidsregime niet overeen.

Bijlage 2 De snelheid van gehuurde snorfietsen

Aanleiding

Snorfietsen rijden vaak te hard: harder dan de snelheidslimiet en de maximum-constructiesnelheid van 25km/u. Dit kan komen omdat de eigenaar de snorfiets heeft opgevoerd of omdat de snorfiets al bij verkoop te snel kan.

Om te onderzoeken in hoeverre snorfietsen die nieuw uit de winkel komen voldoen aan de regels voor de maximum-constructie snelheid is een aantal gehuurde snorfietsen onderzocht en is gesproken met een aantal verkopers van snorfietsen.

Meetmethode

Van 5 verschillende gehuurde snorfietsen is de max. snelheid gemeten door het klokken van de tijd waarmee een bepaalde afstand wordt afgelegd. Bij 2 van de 5 snorfietsen is de snelheid ook gemeten door mee te fietsen op een racefiets met geijkte snelheidsmeter.

Resultaten

Vier van de vijf gehuurde snorfietsen kan harder dan de max. constructiesnelheid van 25km/u.

Twee van de vijf kan harder dan 34km/u, de zekere handhavingsgrens²⁷.

Met een passagier achterop kan iets minder hard gereden worden, maar twee van de vijf snorfietsen rijden met twee personen nog harder dan 34km/u.

Tabel 7

max. snelheid van gehuurde snorfietsen		
	V	2 pers.
merk en type	km/u	km/u
elektrisch		
Novox OV scooter	20	
Zero E23 Miami	33	
Novox elektrisch	30,8	28,4
benzine		
Sym Fiddle	41,6	38,0
Kymco agility	38,5	37,6

Ervaringen van berijders

De berijders van de gehuurde snorfietsen zijn ervaren fietsers die nooit eerder op een snorfiets reden.

Opvallend vonden zij:

- Je gaat heel makkelijk en ongemerkt hard.
- Je wacht eerder voor rood dan fietsers. Optrekken kost geen extra moeite en de verloren tijd haal je snel weer in.
- Als er fietsers zijn wil je die voortdurend inhalen.
- Elektrische snorfietsen trekken snel op maar hebben een duidelijk voelbare snelheidsbegrenzer. Dit voelt alsof het voertuig op de rem wordt gezet.
- Het gaat zo makkelijk en zo snel. Dat geeft een houding waarmee je alleen met jezelf rekening houdt.

²⁷ De rollenbanktest heeft een meetfout waardoor er een onzeker gebied is: snorfietsen die niet sneller dan 34km/u kunnen worden zeker goedgekeurd, snorfietsen die harder dan 44km/u kunnen worden zeker afgekeurd. Tussen die twee waarden is het van toeval afhankelijk.

Bijlage 3 Verhuurder en verkopers aan het woord

Bij het huren van snorfietsen en tijdens een inventariserende rondgang langs dealers van snorfietsen spraken we een aantal verkopers.

Over de snelheid van snorfietsen vertelden zij:

- Klanten willen snelheid. Deze huursnorfiets is 1-2km/u te snel voor controle. (hij kon ruim 41km/u)
- Snorfietsen mogen max 20km/u. Deze huursnorfiets is een beetje opgevoerd, want klanten willen snelheid. (snorfiets kon ruim 38km/u)
- "We hebben een stekkertje losgemaakt zodat de elektrische snorfiets nu 30-35km/u kan. Anders 25 tot 28km/u. Klanten willen toch snelheid." (deze huursnorfiets reed max. 31km/u)
- "Officieel is de grens 25km/u maar 35 is geen probleem, daarmee kom je moeiteloos door de controles. Wij adviseren juist 35km/u omdat het anders gevaarlijk is. Dan wordt je door fietsers ingehaald en kan je niet snel genoeg optrekken."
- "Gebruik de toeter goed, want fietsers horen je niet aankomen." (verhuurder van elektrische snorfiets)
- "Snorfietsen mogen 34km/u" (aankondiging op website van een verhuurder van elektrische snorfietsen)
- Snorfietsen: 30-34km/u. (aankondiging in winkel)

Over de voordelen van snorfietsen:

- Je hoeft geen helm op.
- Je rijdt op het fietspad niet in de file
- Geen parkeerproblemen.



Bijlage 4 Aantal passeerbewegingen

Een maat voor de overlast en het gevaar dat snorfietsen voor fietsers veroorzaken is het aantal passeerbewegingen dat ze maken.

Het aantal fietsers dat een snorfiets inhaalt kan beschreven worden door de volgende formule:

$$A_{\text{passeer}} = (1 - V_{\text{fiets}}/V_{\text{snor}}) * (A_{\text{fiets}} / V_{\text{fiets}})$$

Met:

A_{passeer} = aantal fietsers dat een snorfiets voorbij rijdt in 1 km

V_{fiets} = snelheid van fietsers, gemiddeld

V_{snor} = snelheid van snorfietser

A_{fiets} = aantal fietsers dat per uur door de straat rijdt

We gaan er daarbij voor de eenvoud vanuit dat de snorfiets continu dezelfde snelheid rijdt (V_{snor}) en dat alle fietsers even snel en met constante snelheid rijden (V_{fiets})

Als $V_{\text{snor}}=25\text{km/u}$ en $V_{\text{fiets}} = 18\text{km/u}$ dan is het aantal passeerbewegingen $0,0156 * A_{\text{fiets}}$

Als $V_{\text{snor}} = 36\text{km/u}$ en $V_{\text{fiets}} = 18\text{km/u}$ dan is het aantal passeerbewegingen $0,0278 * A_{\text{fiets}}$

Tabel 8

aantal passeerbewegingen per afgelegde snorfiets km					
nr	straat	aant. fietsers in spits		aant. pass./km *	
		(16u-18u)	aant./uur	V_{snor} 25km/u	V_{snor} 36km/u
1	Marnixstraat	1970	985	15	27
2	Weterinsschans	1920	960	15	27
3	Weesperzijde	1900	950	15	26
4	JM Coenenstraat	1830	915	14	25
5	pont Buiksloterweg	1670	835	13	23
6	Vondelpark	1640	820	13	23
7	Spui	1600	800	12	22
8	Weteringlaan	1600	800	12	22
9	Jodenbreestraat	1590	795	12	22
10	1e Const. Huygens	1590	795	12	22

*passeerbewegingen bij $V_{\text{snor}} = 25$ en 36km/u en $V_{\text{fiets}}=18\text{km/u}$

Bijlage 5 Overige tabellen**Tabel 9**

Gegevens van Snorfietzen Bron: websites van producenten en leveranciers			
	massa	vermogen	breedte*
	(kg)	(kW)	(cm)
benzine motor			
Tomos nitro	92		
SYM orbit II 4T	95		69
SYM symphony 4T	100		69
SYM mio 4T	85		72
Sym Fidle	96		69,5
Sym Allo Cello	99		87
Yamaha Aerox R	97	2,0	69
Yamaha Giggle	93	2,8	69,5
Yamaha Jog RR	84	2,5	67,5
Yamaha JogR 25km	81	2,0	67,5
Yamaha Neo's 25km	95	2,3	66,2
Kymco Agility 50	92,5	2,6	69
Kymco Agility City	108	2,4	74
Kymco Agility Like	100	2,9	69,5
Makro Classic 50	95		70
Makro Retro 50	88		87,2
elektrisch			
EVT 4000e EVT	80	1,8	88
EVT 168	80	1,8	88
Eco City iYYo	114	1,5	
Qwic emoto 80	110	1,5	65
QWIC Emoto 78	122	2,4	68
Novox C20	>>75	2,5 of 4	
novox C10	75	2,5	67
novox XP/XS	>>75	2,5 of 4	
Zerobike E30	90	3,0	
Zerobike E08	118	2,0	
Zerobike E09	120	2,0	
Zerobike E23	120	2,0	
gemiddeld	97,3	2,2	72,6
* breedte is excl. de spiegels			

Tabel 10

aantallen snorfietsen en bromfietsen				
	snor	brom	sn+br	bron
in amsterdam				
2007	16568	33858		2
eind 2009	28000	43000		1
groei 2009 tov 2007	0,69	0,27		1
in Nederland				
	2001	275000	525000	3
	2009		797000	4
1: uit concept Strategie voor de beleidslijn voor brom- en snorfietsen in Amsterdam van BOVAG??				
2: berekend op basis van 1				
3: ASVV pag. 67, CROW, 2004				
4: SWOV factsheet Brom- en Snorfietsers				

Bijlage 6 De eenvoud van het opvoeren van snorfietsen

Gevonden op internet, de bron bij de auteur bekend.

“Het is nu mogelijk om bij ons de Vespa\’s Lx en S 4 takt 4 kleps op te laten voeren naar **70km/pu**. Opvoeren van de snorfiets is al mogelijk zodra u deze uit de winkel vandaan haalt. Het opvoeren gebeurt op de volgende manier. De 2 begrenzingen die in de snorfiets zitten worden verwijderd en hierdoor zal de snorfiets 70km/pu behalen op top. De trekkracht blijft het zelfde en de snorfiets gaat iets zuiniger rijden. Dit komt omdat de snorfiets nu minder toeren zal maken. Het opvoeren intotaal duurd +- 20 minuten en u kunt er op wachten en er bij blijven.

De 2 type ontgrenzingen

- **1 - prijs: 15,-**

Voor stap 1 moet de varioring verwijderd worden. Zodra die verwijderd is loopt de snorfiets **60 tot 62km/pu**. Het verwijderen van de varioring duurd ongeveer **15 minuten**.

- **2 - prijs: 30,-**

Voor stap 2 moet de elektronische begrenzer uitgeschakeld worden. De varioring moet al verwijderd zijn voor stap 2 gedaan kan worden. Is dit niet het geval dan heeft u stap 3 nodig. Is de varioring wel verwijderd en daarna ook de elektronische begrenzer dan resulteerd dat in een top snelheid van **70km/pu**. Deze handeling duurd ongeveer **10 minuten**.

- **3 - prijs: 45,-**

Bij stap 3 worden beide begrenzingen verwijderd als eerst de varioring en daarna de elektronische begrenzer. Deze 2 ontgrenzingen resulteren in een topsnelheid van **70km/pu** en de trekkracht blijft het zelfde. Deze handelingen duren in totaal +- **20 minuten**.

Bijlage 7 Voordelen van snorfietsen

Om te kunnen beoordelen welke mogelijke maatregelen effectief kunnen zijn volgt hier een opsomming van de mogelijke voordelen van de snorfiets:

- Geen helm
- Je stapt heel makkelijk op, neemt spullen mee, zelfs in je nette pak enz.
- Snel en moeiteloos.
- Geen files
- Geen gedoe met parkeren: de kosten en het zoeken naar parkeerplek
- Een elektrische snorfiets geeft een groen imago
- Cool imago
- Je kan makkelijk met zijn tweeën rijden

Bijlage 8 Bespreking in Eerste en Tweede Kamer invoering snorfiets 1976

De bespreking op 19 februari 1976 in de Tweede Kamer en de bespreking later in de Eerste kamer maakt duidelijk voor wie de snorfiets oorspronkelijk bedoeld is en aan welke eisen deze destijds moest voldoen.

Over de doelgroep:

“(…) dat de snorfiets de mogelijkheid zal bieden om mensen, die om verschillende redenen menen geen valhelm te kunnen dragen op een bromfiets, een ander vergelijkbaar vervoermiddel aan te bieden om hen niet te veel van hun mobiliteit te beroven.”

Over de technische eisen:

“Er zal slechts een automatische koppeling en een vaste overbrenging zijn toegestaan tussen de motor en het achterwiel. **Het maximumgewicht van de snorfiets zal niet meer mogen bedragen dan 50 kilogram.** De snorfiets zal voorzien moeten zijn van een zogenaamd doorstapframe. **Het maximumvermogen van de motor zal niet meer dan 1 pk. mogen bedragen.** Aan de geluidsemissie van de snorfiets zullen zeer strenge eisen worden gesteld. Het oppervlak van de effectieve doorsnede van de inlaatopening van de cylinder zal gehard moeten zijn. Een ander wellicht even belangrijk aspect van de keuringseisen zal zijn, dat de snorfiets zodanig moet zijn ontworpen dat deze ook **het uiterlijk heeft van een rijwiel met hulpmotor.** Om deze reden moeten de eisen ten aanzien van het maximumgewicht en het doorstapframe als essentieel worden gezien”

Over de snelheid

De heer Van Rossum (SGP): Mijnheer de Voorzitter! Vreest de Minister niet dat bij een vrij groot prijsverschil tussen een snorfiets en een gewone fiets en een verschil in snelheid van 15 kilometer tot 20 kilometer er toch heel snel een grote druk zal worden uitgeoefend om de snelheid van 20 kilometer te verhogen?

Minister Westerterp: Mijnheer de Voorzitter! **Ik heb** reeds in antwoord op aanvullende vragen van de heer Van der Doef **gesteld dat een van de eerste voorwaarden van mij aan het bedrijfsleven is geweest dat een snorfiets zou kunnen worden ontworpen die geschikt is voor een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur. Indien een hogere snelheid zou worden toegelaten zouden wij naar mijn mening ten aanzien van de verkeersveiligheid in een onaanvaardbare situatie terecht komen. Ik zal die druk dus, zoals ik reeds stelde, weerstaan. Het is van het begin af duidelijk geweest dat 20 km de maximumsnelheid zal zijn.**

Bron:

Tweede Kamer, zitting 19 februari 1976

<http://resolver.kb.nl/resolve?urn=sgd%3Ampeg21%3A19751976%3A0000632%3APDF>

Eerste Kamer 1975-1976 kamerstuknummer 13600 I ondernummer 78a, pag. 3