



Gemeente  
Amsterdam

# Snorfiets naar de rijbaan

Nota van Beantwoording  
December 2018





# Inhoudsopgave

1. <b>Samenvatting</b>	<b>6</b>
2. <b>Het proces tot nu toe</b>	<b>9</b>
2.1. Inhoud van de maatregel in het kort	9
2.2. Het ontwerpverkeersbesluit	9
2.3. Gevolgde procedure	9
2.4. Nota van Beantwoording	9
3. <b>Zienswijzen waarin de maatregel wordt gesteund</b>	<b>11</b>
4. <b>Zienswijzen over veiligheid</b>	<b>12</b>
4.1. Veiligheid snorfietzers op de rijbaan	12
4.2. Aan de maatregel ten grondslag liggende onderzoeken	13
4.3. Veiligheid voor een aantal specifieke groepen	15
4.4. Vergelijking met Bromfiets op de rijbaan	15
4.5. Herkenbaarheid snorfietser	16
4.6. Maatregel gedifferentieerd invoeren: alleen in de spits of overdag	16
4.7. Doorsteekjes	16
4.8. Invoegen op fietspad voor kruispunten corridors	17
4.9. Gevaarlijke kruispunten	17
4.10. Hoeveelheid borden	17
4.11. Ervaring van snorfietzers op de rijbaan	17
4.12. Snorfietzers hebben niet altijd theorie-examen gedaan	18
4.13. Plaats op de weg snorfietser	18
4.14. Strengere eisen aan rijbewijs en/of de leeftijdsgrens verhogen vanwege maatregel	18
5. <b>Zienswijzen over de reikwijdte van de maatregel</b>	<b>19</b>
5.1. Zonale werking	19
5.2. Grote drukte per fietspad	19
5.3. Invoeren maatregel op alle fietspaden, geen uitzonderingen	20
5.4. Toepassingsgebied maatregel uitbreiden naar buiten de ring A10	21
5.5. Bromfietspaden wel/niet in het verkeersbesluit	21
5.6. Amsterdam Noord	22
5.7. Solitaire fietspaden	22
5.8. Fietspaden in parken	22
5.9. Belangenafweging doorstromingswegen	23
5.10. Ingangsdatum van de maatregel	23
5.11. De maatregel moet per 1 januari ingevoerd worden	23
5.12. Overgangperiode voor het omzetten van snor- naar bromfiets	23
5.13. Verhouding tot landelijke regelgeving	24
6. <b>Zienswijzen over duidelijkheid van de maatregel</b>	<b>25</b>
6.1. Duidelijke verkeerssituatie	25
6.2. Duidelijkheid bebording	26
6.3. Indicatieve kaart	26

# Vervolg inhoudsopgave

<b>7. Zienswijzen over handhaving</b>	<b>27</b>
7.1. Handhaving als alternatief voor de maatregel	27
7.2. Handhaving van de nieuwe maatregel	27
7.3. Beboeten snorfietzen	28
7.4. Later beginnen met handhaven	28
<b>8. Zienswijzen over monitoring en evaluatie</b>	<b>29</b>
<b>9. Zienswijzen over andere weggebruikers</b>	<b>31</b>
9.1. Fietzers en de verkeersregels	31
9.2. Kleine groep snorfietzers verpest het voor de rest	31
9.3. Elektrische fietsen en wielrenfietsen	32
9.4. (Elektrische) bakfietsen	32
9.5. Biro / Canta	32
9.6. Elektrisch aangedreven voertuigen zonder blauwe kentekenplaat	32
9.7. Fietskoeriers, fietstaxi's en transportkarretjes	33
<b>10. Zienswijzen over neveneffecten maatregel</b>	<b>34</b>
10.1. Risico op sluiproutes	34
10.2. Toename van opgevoerde elektrische fietsen en snorfietzen	34
10.3. Verplaatsing van het probleem naar de rijbaan	34
10.4. Verbod op rechts inhalen snorfietzen	35
<b>11. Zienswijzen over de helmplicht</b>	<b>36</b>
11.1. Noodzaak helmplicht	36
11.2. Helmpje op, helmpje af	36
11.3. Schijnveiligheid	37
11.4. Snorfietzen minder aantrekkelijk door de helmplicht	37
11.5. Een helm kan minder voorzichtig rijgedrag uitlokken	38
11.6. Type helm	38
<b>12. Zienswijzen over kosten voor snorfietzers</b>	<b>39</b>
12.1. Kosten helm	39
12.2. Ombouwen snorfietzen of aanschaf alternatief vervoermiddel	39
12.3. Waarde snorfietzen	39
12.4. Kosten als gevolg van eerdere maatregelen	40
12.5. Kosten van de maatregel: gemeenschapsgeld	40
<b>13. Zienswijzen over overige gevolgen voor snorfietzers</b>	<b>41</b>
13.1. Scootertje pesten	41
13.2. Snorfietzers moeten meer gaan omrijden	41
13.3. Bereikbaarheid	41
13.4. Gezondheid snorfietser	42
13.5. Snorfietzers ondervinden problemen met automobilisten op de rijbaan	42

<b>14. Zienswijzen over aansprakelijkheid</b>	<b>43</b>
14.1. Aansprakelijkheid gemeente	43
14.2. Aansprakelijkheid automobilisten ten opzichte van snorfietzers	43
<b>15. Zienswijzen over alternatieve oplossingen</b>	<b>44</b>
15.1. Verbreden fietspaden	44
15.2. Speciale strook op het fietspad	44
15.3. Fietsstraten met auto te gast	45
15.4. Kruispunten aanpassen	45
15.5. 30-km zone	45
15.6. Schaf blauw plaatje af, alleen nog maar bromfietsen	46
15.7. Pilot	46
15.8. Obstakels verwijderen	47
15.9. Strengere eisen aan het rijbewijs	47
15.10. APK voor snorfietzen (om opgevoerde snorfietzen tegen te gaan)	47
15.11. Ontheffingen voor specifieke snorfietzen	47
15.12. Koeriersdiensten en deelscooterbedrijven worden benadeeld	48
15.13. Visie op een geheel motorarme stad	49
15.14. Aantrekkelijker openbaar vervoer	49
15.15. Snorfietzen alleen voor 55+ en minder validen	49
15.16. Trams vervangen door trolleybussen	50
15.17. Snorscooters verbieden in (delen van) Amsterdam	50
15.18. Parkeerproblematiek rond snorfietzen	50
<b>16. Zienswijzen over luchtkwaliteit</b>	<b>51</b>
16.1. Meer vanuit oogpunt van verbeteren luchtkwaliteit snorfietzengebruik ontmoedigen	51
16.2. Maatregel verkleint de positieve effecten van invoering milieuzone op luchtkwaliteit	51
16.3. Meenemen effecten van de milieuzone	52
16.4. Aanschaf auto in plaats van snorfietzen	52
<b>17. Zienswijzen met betrekking tot specifieke straten</b>	<b>53</b>
17.1. Stadsdeel Centrum	53
17.2. Stadsdeel Noord	60
17.3. Stadsdeel Oost	63
17.4. Stadsdeel Zuid	67
17.5. Stadsdeel West	71
<b>18. Conclusie</b>	<b>77</b>
<b>Begrippenlijst</b>	<b>79</b>
<b>Hoe wordt de nieuwe verkeerssituatie aangegeven op straat?</b>	<b>80</b>
<b>Colofon</b>	<b>83</b>

# 1. Samenvatting

Amsterdam staat voor de grote opgave om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, nu en in de toekomst. Door de groei van het aantal bewoners, bezoekers en banen én door de toenemende mobiliteit wordt het steeds drukker in onze schaarse openbare ruimte. Vooral in het centrum en in het gebied binnen de ring A10, waar de straten en fietspaden veelal smal zijn, en overvol. De toenemende drukte brengt grote problemen met zich mee, onder andere ook voor de verkeersveiligheid.

De gemeente neemt maatregelen om de bereikbaarheid en de veiligheid in de stad te waarborgen. Eén van die maatregelen is het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. De gemeente verwacht dat daardoor de doorstroming op de fietspaden verbetert en de verkeersveiligheid toeneemt.

## De maatregel in het kort

De gemeente wil de snorfiets van de meeste verplichte fietspaden in de stad binnen de ring A10 weren. Dit zijn vrijliggende fietspaden, aangeduid met een rond blauw bord met wit fietsicoon (het G11 bord). Snorfietsers moeten daar met helm op de rijbaan rijden. In de praktijk betekent dit dat de snorfiets binnen de ring A10 vrijwel overal de routes van de bromfiets gaat volgen. Alleen op de belangrijkste doorstromingswegen voor auto en voor openbaar vervoer blijft de snorfiets voorlopig op het fietspad. De gemeente wil eerst onderzoeken wat het effect van de maatregel is op de doorstroming van het overige verkeer. Pas daarna wordt een besluit genomen over de wegen die nu uitgezonderd zijn.

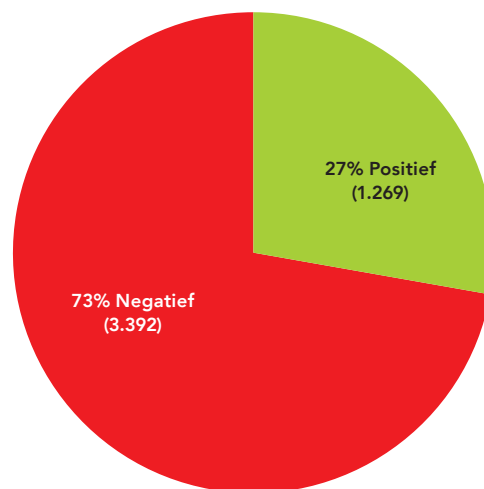
## Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode

In juli van dit jaar heeft de gemeente de plannen voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht gepubliceerd in een ontwerpverkeersbesluit. Van 14 augustus tot en met 24 september 2018 kon iedereen hierop een zienswijze indienen.

## Ruim 4600 zienswijzen

De plannen van de gemeente om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, leven enorm in de stad, en zelfs daarbuiten. Vrijwel dagelijks zijn in de media en op sociale media heftige reacties te horen van zowel voor- als tegenstanders. Veel mensen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen: in totaal zijn 4661 zienswijzen ingediend. Het college waardeert het dat zo veel mensen hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregel.

## Verdeling zienswijzen



Op deze manier heeft de gemeente, deze specifieke belangen zorgvuldig kunnen overwegen en in de besluitvorming kunnen betrekken, om zo tot een zorgvuldig overwogen en draagkrachtig gemotiveerd besluit te komen.

De ingediende zienswijzen zijn door de gemeente stuk voor stuk zorgvuldig gelezen. Een deel van de indieners is positief gestemd over de maatregel. Sommigen vinden zelfs dat de maatregel niet ver genoeg gaat. Maar er zijn ook veel indieners die zich zorgen maken en kritisch zijn over de maatregel.

## De positieve reacties

De indieners die de maatregel ondersteunen, geven vaak de volgende redenen:

- Er is een groot verschil in snelheid tussen de fietser en de snorfietser.
- Het fietspad wordt gebruikt door zeer kwetsbare groepen, zoals jonge kinderen en ouderen.
- Het is erg druk op de veelal smalle fietspaden in Amsterdam.
- Vooral voor een verkeerslicht worden uitlaatgassen ingeademd en het scootermodel van de snorfiets is te groot voor het fietspad.
- Het gedrag van de snorfietser veroorzaakt gevaarlijke situaties. Snorfietsers rijden vaak veel te hard en veroorzaken schrikreacties bij de fietsers door veelvuldig toeteren en gevaarlijke inhaalmanoeuvres.
- Men hoopt dat de fietspaden in Amsterdam met deze maatregel weer veiliger en rustiger worden.

Sommige indieners geven aan dat de maatregel niet ver genoeg gaat. Ze doelen dan vaak op de beperking tot het gebied binnen de ring A10, het feit dat de bromfietspaden niet zijn meegenomen en de voorlopige uitzonderingen voor de fietspaden langs de doorstroomwegen en de Amsterdamse brug en Schellingwouderbrug.

Enkele indieners zijn weliswaar positief over de maatregel maar maken de kanttekening dat ze graag in het gehele gebied binnen de ring A10 de maximum snelheid naar 30 km/uur willen terugbrengen, het autoverkeer verder willen terugdringen en meer fietsstraten invoeren.

### De negatieve reacties

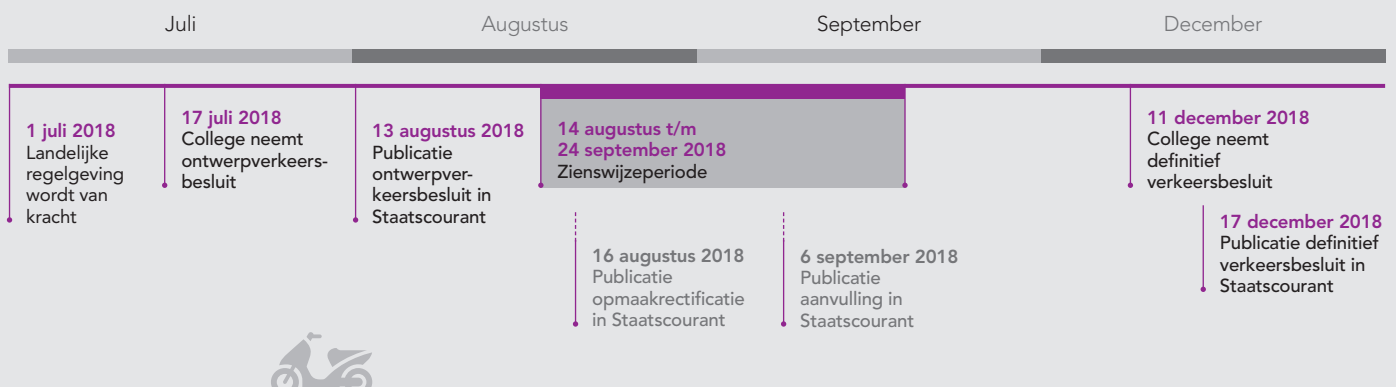
Onder de negatieve zienswijzen is de grootste zorg de veiligheid van de snorfietser op de rijbaan. 2749 zienswijzen (59% van het totaal) gaan over onderwerpen als de veiligheid, irritatie van het autoverkeer, vrees voor ongelukken, snelheidsverschillen, en vrees voor een onduidelijke nieuwe situatie in het wegverkeer, onder andere vanwege de complexiteit van de maatregel. Andere onderwerpen waar indieners zich zorgen over maken en/of hun bezwaar op richten zijn:

- reikwijdte van de maatregel: indieners geven aan dat het wettelijk niet is toegestaan het verkeersbesluit zonaal in te voeren en dat de drukte per fietspad moet worden aangetoond. Anderen vragen juist de reikwijdte van de maatregel te vergroten door ook bromfietspaden en het gebied buiten de ring A10 te betrekken;
- duidelijkheid van de maatregel: indieners vrezen voor een onduidelijke situatie na invoering van de maatregel. Waar moet je als snorfietser op het fietspad rijden en waar met helm op de rijbaan? Volgens sommigen zijn de bebording of de kaarten van de gemeente hier niet duidelijk over;
- handhaving: indieners geven aan dat de maatregel niet genomen hoeft te worden als we strakker handhaven

op snelheidsovertredingen en het opvoeren van snorfietsen. Sommige indieners vragen zich af hoe op de nieuwe maatregel gaat worden gehandhaafd of hebben vraagtekens bij de gekozen fasering in handhaving (eerst informeren en pas later beboeten).

- monitoring en evaluatie: indieners wijzen op het belang van een goede monitoring en evaluatie om te onderzoeken of de beoogde effecten van de maatregel ook daadwerkelijk worden bereikt;
- andere weggebruikers: indieners wijzen op problemen die andere vervoermiddelen veroorzaken, zoals fietsen, elektrische fietsen en racefietsen, (elektrische) bakfietsen, Biro's en Canta's. Deze indieners zijn van mening dat de problemen in ieder geval ook door deze vervoermiddelen optreden en begrijpen niet waarom alleen de snorfietser wordt aangepakt;
- neveneffecten van de maatregel: verplaatsing van het probleem naar andere routes of toename van gebruik van andere vervoermiddelen, zoals de elektrische fiets;
- helmplicht: sommige indieners twijfelen over de noodzaak van een helmplicht, andere vrezen dat zij hun helm telkens weer op en af moeten zetten. Sommige indieners vinden dat de snorfietser zijn charme verliest, weer andere geven aan dat de helm slechts schijnveiligheid biedt;
- kosten: snorfietzers moeten een helm aanschaffen. Sommigen geven aan dat zij hun snorfietser willen ombouwen of een alternatief vervoermiddel moeten aanschaffen, weer anderen geven aan dat de waarde van de snorfietser zal dalen. In al deze gevallen leidt dit mogelijk tot extra kosten voor de snorfietser. Sommige indieners maken zich ook zorgen over het gemeenschapsgeld dat ten behoeve van deze maatregel wordt ingezet;
- gevolgen voor snorfietzers: sommige indieners ervaren de maatregel als 'scootertje pesten' en wijzen op de gevolgen voor de snorfietser, zoals een verminderde bereikbaarheid per snorfietser;

## Tijdslijn besluitvorming Snorfietser naar de rijbaan



- aansprakelijkheid: verschillende indieners maken zich zorgen over de aansprakelijkheid bij een ongeval. Sommige snorfietzers willen de gemeente aansprakelijk stellen bij een ongeval van een snorfietser op de rijbaan of vragen zich af in hoeverre automobilisten aansprakelijk zijn bij een ongeval met een snorfietser;
- alternatieve oplossingen: verschillende indieners dragen alternatieve oplossingen aan, zoals het verbreden van de fietspaden, het inrichten van een speciale strook voor snorfietzers op het fietspad, fietsstraten, 30km-zone, categorie snorfiets afschaffen of een andere instelling van verkeerslichten op kruispunten;
- luchtkwaliteit: sommige indieners pleiten voor een campagne om snorfietsen te ontmoedigen. Andere geven aan dat ze door de maatregel zullen moeten omrijden en daardoor meer zullen uitstoten. Weer andere indieners vragen zich af hoe de verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan zich verhoudt tot de recente invoering van de milieuzone: heeft de milieuzone nog niet voldoende effect bereikt?;
- reacties op specifieke straten: indieners maken opmerkingen over locatiespecifieke keuzes.

### Reactie en conclusie van het college

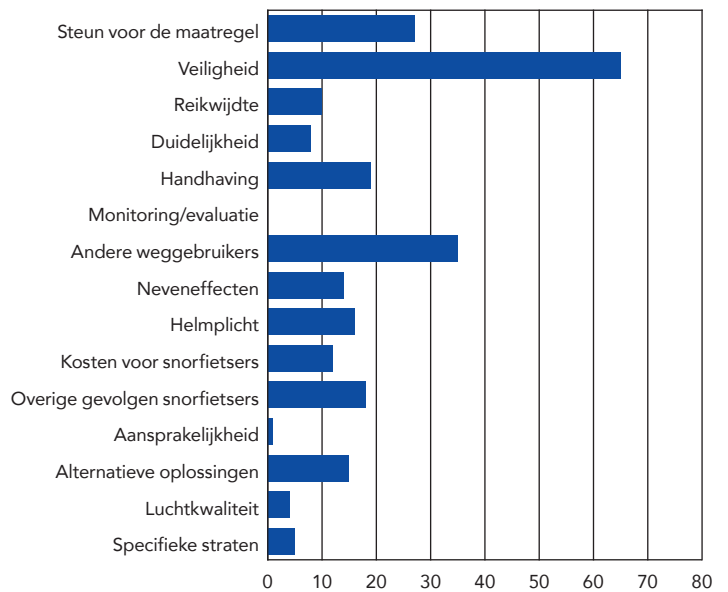
Bovenstaande opsomming bevat de onderwerpen die door het grootste deel van de indieners zijn genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en toelichting bij zijn overwegingen.

Samenvattend hebben de ingekomen zienswijzen het college doen besluiten de onderbouwing van het verkeersbesluit op een aantal onderdelen aan te scherpen ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit. Er zijn echter geen argumenten of inzichten ingediend die het college aanleiding geven om grote wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen.

### Definitief verkeersbesluit

Het college is ervan overtuigd dat de verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan met helm een verbetering is van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid in de stad. Het college neemt dan ook het besluit om de snorfiet naar de rijbaan te verplaatsen, met helmplicht.

Percentage onderwerpen in de zienswijzen



### Zorgvuldige invoering en monitoring

Het college begrijpt dat de nieuwe verkeerssituatie wettens is en, zeker in het begin, voor onzekerheid kan zorgen. Daarom zullen we veel zorg besteden aan een soepele overgang voor alle weggebruikers. Er komen duidelijke borden, zowel voor snorfietzers als voor automobilisten en ander wegverkeer. Plekken waar snorfietzers naar de rijbaan moeten gaan, worden duidelijk aangegeven met wegmarkeringen. Daarnaast zal er voorafgaand aan en in de eerste drie maanden na de invoering van de maatregel een uitgebreide en intensieve communicatiecampagne zijn, die zich richt op zowel de snorfietzers als op de andere weggebruikers. De inzet van verkeersregelaars en speciale hosts die op strategische punten in de stad de snorfietser op weg helpen zijn daar onderdeel van. Ten slotte zal direct na de invoering van de maatregel uitgebreid monitoring- en evaluatieonderzoek plaatsvinden. Hierbij zal onder meer gekeken worden naar de drukte, snelheid, hinder, reacties van overige verkeer, beïnvloeding in de buurt van kruispunten, de veiligheid van snorfietzers en de interactie tussen de verkeersdeelnemers.



## 2. Het proces tot nu toe

### 2.1. Inhoud van de maatregel in het kort

De gemeente wil de snorfiets van de meeste verplichte fietspaden in de stad binnen de ring A10 weren. Snorfietsers moeten daar met helm op de rijbaan rijden. In de praktijk betekent dit dat de snorfiets binnen de ring A10 vrijwel overal de routes van de bromfiets gaat volgen. Alleen op de belangrijkste doorstromingswegen voor auto en voor openbaar vervoer blijft de snorfiets voorlopig op het fietspad. De gemeente wil eerst onderzoeken wat het effect van de maatregel is op de doorstroming van het overige verkeer. Pas daarna wordt een besluit genomen over de wegen die nu uitgezonderd zijn. Een goede bereikbaarheid van de stad is in het belang van alle inwoners en bezoekers van Amsterdam. De verplaatsing van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan is één van de maatregelen die we nemen om de drukte op de Amsterdamse fietspaden te verminderen en de verkeersveiligheid in het algemeen in de stad te verbeteren.

### 2.2. Het ontwerpverkeersbesluit

Op 17 juli 2018 heeft het college het ontwerpverkeersbesluit genomen, dat ten grondslag ligt aan het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan – met helmplicht. In het eerste deel van dat besluit staat één overkoepelende onderbouwing voor het gehele gebied. Daarna wordt per stadsdeel (Nieuw-West en Zuidoost buiten beschouwing gelaten) besloten op welke wegvakken we borden plaatsen om de snorfiets naar de rijbaan te geleiden.

Het ontwerpverkeersbesluit is zeer zorgvuldig voorbereid. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen aan het besluit ten grondslag.

### 2.3. Gevolgde procedure

Voor de besluitvorming over de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan volgt de gemeente de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Op 13 augustus is het ontwerpverkeersbesluit bekendgemaakt op de website van de gemeente Amsterdam ([www.amsterdam.nl/scooter](http://www.amsterdam.nl/scooter)) en in de Staatscourant. Vervolgens lag dit tezamen met een aantal bijlagen en kaartmateriaal gedurende zes weken (tot en met 24 september 2018) ter inzage.

### Wat lag er precies ter inzage voor?

- Het ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan van 17 juli 2018, gepubliceerd in de Staatscourant op 13 augustus 2018, kenmerk nr 45691, inclusief drie externe bijlagen:
  1. Figuur 1. Drukke per fietspad binnen de ring A10
  2. Tabel 1. Door CROW aanbevolen breedtes op bromfietspaden (2016)
  3. Tabel 2. Verdeling van fietspaden over verschillende drukke-categorieën en kaartmateriaal (per stadsdeel een aantal kaarten, waarop de bebording staat aangegeven)
- Opmaakrectificatie Ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan van 16 augustus 2018, kenmerk 47095
- Aanvulling ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan van 6 september 2018, kenmerk 46519

Aanvullend kon op de website van de gemeente Amsterdam ([www.amsterdam.nl/scooter](http://www.amsterdam.nl/scooter)) een leeswijzer bij het ontwerpverkeersbesluit en een gebruiksaanwijzing voor de kaarten worden geraadpleegd en werd op een indicatieve kaart van Amsterdam de impact van het ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan gevisualiseerd.

### Wie kon een zienswijze indienen?

Iedereen, snorfietsers en niet-snorfietsers, Amsterdammers en mensen van buiten Amsterdam, kon in de periode van 14 augustus tot en met 24 september 2018 een zienswijze indienen. Want de gemeente vindt het heel belangrijk de reacties van zoveel mogelijk mensen te horen, zodat er straks een zorgvuldig verkeersbesluit genomen kan worden. Een zienswijze kon naar keuze digitaal (via een speciaal web-formulier), schriftelijk per post of mondeling naar voren worden gebracht.

### 2.4. Nota van Beantwoording

De plannen van de gemeente om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen leven enorm in de stad, en zelfs daarbuiten. De gemeente heeft uiteindelijk 4661 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn stuk voor stuk aandachtig gelezen. In deze Nota van Beantwoording reageert het college op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geeft het college een inhoudelijke reactie en een toelichting bij zijn overwegingen. Wanneer een zienswijze gevolgen heeft voor

het definitieve verkeersbesluit, wordt dit daarbij aangegeven. De Nota van Beantwoording wordt tegelijkertijd met het verkeersbesluit bekend gemaakt via de website van de gemeente Amsterdam ([www.amsterdam.nl/snorfiets](http://www.amsterdam.nl/snorfiets)) en in de Staatscourant.

### **Persoonlijk bericht**

Alle indieners ontvangen een persoonlijk bericht. In dit bericht staat aangegeven waar in de Nota van Beantwoording de reactie op de ingediende zienswijze te vinden is. Sommige indieners hebben over verschillende onderwerpen een zienswijze ingediend. In dat geval staan in het bericht verschillende verwijzingen.

In de Nota van Beantwoording is de indiener alleen genoemd als het gaat om een bekende belangenorganisatie.

Voor in de Nota van Beantwoording staat de inhoudsopgave. Op die manier kunt u opzoeken waar de reactie van het college te vinden is.

### **Een aantal zienswijzen is niet meegenomen**

Een aantal zienswijzen was te laat en een aantal zienswijzen ging over andere zaken dan het ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan. Deze zienswijzen zijn verder inhoudelijk niet behandeld in deze nota. De indieners die een zienswijze hebben ingediend uitsluitend over een ander onderwerp dan wat hier voorligt en de indieners die te laat een zienswijze hebben ingediend, ontvangen een persoonlijk bericht met een nadere toelichting.

# 3. Zienswijzen waarin de maatregel wordt gesteund

Door de aard van dit document gaan we in deze nota vooral in op de bezwaren die indieners van zienswijzen naar voren hebben gebracht tegen het Ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht. Maar het college vindt het ook belangrijk om op te merken dat er een substantieel aantal zienswijzen naar voren is gebracht waarin de voorgenomen maatregel wordt ondersteund, al dan niet met suggesties om de maatregel te verbeteren. Deze suggesties worden verder op in de Nota van Beantwoording behandeld.

De indieners van positieve zienswijzen, waaronder belangenorganisatie Milieudefensie, de Fietsersbond en veel fietsers, onderschrijven de drukte en de verkeersonveiligheid op de fietspaden in Amsterdam. Volgens hen zijn dit de belangrijkste redenen:

- het scootermodel is te breed in verhouding tot de beschikbare ruimte van het fietspad;
- het verschil in snelheid tussen fietsers en snorfietzers;
- snorfietzers rijden vaak harder dan is toegestaan;
- het gedrag van een deel van de snorfietzers.

*“Voor kinderen in Amsterdam die op de fiets naar school gaan is het gevaarlijk dat er zoveel scooters op het fietspad rijden.”*

Indieners vinden het verschil in snelheid tussen jonge kinderen die 10 km/uur per rijden en snorfietzers die zich aan de maximale toegestane snelheid van 25 km/uur houden al onveilig, maar signaleren dat er regelmatig veel harder wordt gereden door snorfietzers. Daarnaast vindt een deel van de indieners dat snorfietzers met hun gedrag gevaarlijke situaties op het fietspad veroorzaken. Ze zorgen voor schrikreacties bij de fietsers bijvoorbeeld door veelvuldig toeteren, door gevaarlijke inhaalmanoeuvres en door te hard rijden.

Een deel van de indieners ten slotte geeft aan positief te zijn over verplaatsing naar de rijbaan omdat ze verwachten minder hinder te ondervinden van de uitlaatgassen die snorfietzers uitstoten. Deze indieners vinden het vervelend en ongezond om deze uitlaatgassen te moeten inademen als ze op het fietspad rijden of als ze voor het verkeerslicht staan. De hinder die fietsers van snorfietzers ondervinden en de verkeersonveiligheid die zij ervaren, is voor sommige fietsers zo groot dat zij aangeven dat voor hen het plezier in het fietsen in Amsterdam is verdwenen.

*“Ik ben blij dat er een initiatief genomen wordt om de overvolle fietspaden veiliger te maken en de snorfietzen naar de rijbaan te sturen.”*

## Reactie van het college

Voor het college zijn deze zienswijzen een bevestiging van wat uit de verschillende onderzoeken al naar voren was gekomen, namelijk dat de fietspaden in Amsterdam op veel plaatsen te druk zijn en dat er sprake is van verkeersonveiligheid of dat dit als zodanig wordt ervaren. Omdat de fiets het belangrijkste vervoermiddel is om de stad en het centrum van Amsterdam met zijn smalle straten bereikbaar en aantrekkelijk te houden, is het belangrijk om hier iets aan te doen. Het verplaatsen van de snorfietzen is één van de maatregelen die het college in wil zetten om ervoor te zorgen dat de verkeersveiligheid en doorstroming op de fietspaden verbeteren.

# 4. Zienswijzen over veiligheid

## 4.1. Veiligheid snorfietzers op de rijbaan

De indieners, waaronder de organisaties ANWB, BOVAG en RAI, maken bezwaar tegen verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan omdat ze het gevaarlijk vinden. Ze vinden snorfietzers te kwetsbaar om tussen de harder rijdende trams, bussen, auto's en vrachtwagens op de rijbaan te rijden. Hun lagere snelheid zal op 50-km-wegen leiden tot irritatie of zelfs agressief gedrag bij vooral de automobilisten. De indieners verwachten dat snorfietzers door automobilisten zullen worden opgejaagd of van de weg worden gedrukt. Ze vrezen bumperkleven en gevaarlijke inhaalmanoeuvres, bijvoorbeeld via de trambaan. Ook denken ze dat ruzies in het verkeer en het aantal (ernstige) verkeersongevallen zullen toenemen.

### Reactie van het college

Het college benadrukt dat de veiligheid van alle weggebruikers – dus ook de snorfietzers – op alle plekken in de stad altijd gewaarborgd moet zijn. Dit uitgangspunt is voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

De verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan is volgens het college op de meeste wegen in de stad de veiligste oplossing. Op de fietspaden veroorzaken snorfietzers drukte, hinder en verkeersonveilige situaties, terwijl ze op de rijbaan voor automobilisten beter zichtbaar zijn dan op het fietspad. Daarnaast is de snorfietser op de rijbaan voor automobilisten geen nieuw fenomeen: op wegen zonder vrijliggende fietspaden rijden snorfietzers nu ook al op de weg en bromfietzers rijden al jaren op de rijbaan.

*“Auto's gaan de scooters 'opduwen' of inhalen waar dat eigenlijk niet kan, met grote irritaties tot gevolg.”*

Ongeveer een derde (34%) van het wegennet waar ook fietsers van gebruik maken binnen de ring A10 bestaat uit 50-km-wegen. En op bijna de helft (46%) van die 50-km-wegen rijden fietsers en snorfietzers al op de rijbaan, omdat er geen verplichte fietspaden aanwezig zijn. Een snorfietser op een weg met een snelheidslimiet van 50 km/uur is dus geen nieuw fenomeen.

De verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan is lokaal maatwerk. De gemeente heeft voor ieder wegvak in Amsterdam de bovenstaande argumenten die pleiten voor verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan afgewogen. Daarbij heeft ze ook rekening gehouden met een aantal andere aspecten die van belang zijn voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, zoals:

- de weginrichting;
- daadwerkelijk gereden snelheden;
- de continuïteit en duidelijkheid voor alle verkeersdeelnemers;
- de locaties van de overgangen voor de snorfietser van fietspad naar rijbaan of andersom.

Aanvullend aan de invoering treft de gemeente diverse maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid:

- met borden maken we voor de snorfietser duidelijk waar hij moet rijden;
- extra borden attenderen het overige gemotoriseerde verkeer op de aanwezigheid van snorfietzers op de rijbaan;
- we maken doorsteekjes om de snorfietser veilig van het fietspad naar de rijbaan te geleiden en andersom;
- we beginnen een uitgebreide campagne in combinatie met handhaving om iedereen te informeren over de nieuwe maatregel en hier later ook op te handhaven;
- tot slot worden de effecten van de maatregel gemonitord en geëvalueerd.

Het college heeft begrip voor de indieners van zienswijzen, die aangeven zich kwetsbaar te voelen met hun snorfietser op de rijbaan tussen het overige gemotoriseerde verkeer. Het college is er echter van overtuigd dat de verkeersveiligheid door deze maatregel en door de genoemde aanvullende maatregelen verbetert. Voor alle weggebruikers, dus ook voor de snorfietser zelf. De snorfietser is beter zichtbaar voor het overige wegverkeer, wat de kans op een snorfietserongeval verkleint, en ongevallen met snorfietzers op het fietspad worden voor een groot deel voorkomen. Daarnaast verkleint het dragen van een helm de kans op ernstig hoofdletsel.

Indieners geven daarnaast aan dat ze verwachten dat ze op hun snorfietser worden opgejaagd of van de weg worden gedrukt door automobilisten. Of dat er sprake zal zijn van gevaarlijke inhaalmanoeuvres (via de trambaan bijvoorbeeld) en dat er meer ruzies in het verkeer zullen zijn. Het college

deelt deze verwachting niet. Het college verwacht dat met de verplaatsing naar de rijbaan de veiligheid juist verbetert en er een rustiger verkeersbeeld ontstaat. Het college constateert dat er nu juist sprake is van gevaarlijke situaties, hinder en overlast op de fietspaden en wil dit probleem aanpakken door de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Het college vindt dat de snorfiets, qua snelheid en type voertuig, beter op de rijbaan past dan op de smalle, drukke fietspaden. Het college is er dan ook van overtuigd dat dit zal leiden tot een evenwichtiger verkeersbeeld.

Roekeloos rijgedrag of agressie van automobilisten tolereren we niet. Hier wordt op gehandhaafd. Daarnaast gaat de gemeente bij de invoering van de maatregel een intensieve campagne voeren, gericht op alle weggebruikers. Die campagne zal worden gevolgd door een gefaseerde handhavinginszetting. Meteen na de invoering zullen we mensen eerst informeren, na enkele maanden gaan we sancties opleggen. Zo willen we de gewenningsperiode zo soepel mogelijk laten verlopen en zorgen we voor een veilige invoering van de maatregel.

Indieners van zienswijzen die vrezen voor de veiligheid van snorfietsers op de rijbaan wijzen in veel gevallen op het snelheidsverschil van de snorfiets met het overige gemotoriseerde verkeer, vooral op 50-km-wegen. Het college verwacht ook op die wegen dat verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>1</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vanaf 1999<sup>2</sup>. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietsers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- bij verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffecten, terwijl de bromfiets destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan;
- de meeste snorfietsers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur. Volgens de laatste metingen is de gemiddelde snelheid van snorfietsen 31 km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur;
- uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfiets ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfiets volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfiets. We moeten dit uitgangspunt

zoveel mogelijk instandhouden om de maatregel te kunnen uitleggen wat van belang is voor de verkeersveiligheid.

'SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid' heeft in een dieptestudie naar snorfietsongevallen in Den Haag onder meer de aanbeveling gedaan om de snorfiets alleen naar de rijbaan te verplaatsen op wegen met een snelheidslimiet van 30km/uur<sup>3</sup>. Er is overleg geweest tussen de gemeente en SWOV over het gevolg van deze aanbeveling voor ons voornemen om in Amsterdam de snorfiets op 50-km-wegen naar de rijbaan te verplaatsen. SWOV heeft gezegd dat dit voor Amsterdam maatwerk moet zijn. SWOV is door de gemeente betrokken bij de manier waarop de gemeente de maatregel in Amsterdam – ook op 50-km-wegen - invoert en hoe zij de effecten daarvan in beeld brengt zodat de gemeente de maatregel kan bijstellen indien dat nodig is. Hierover heeft op 31 oktober 2017 een gesprek plaatsgevonden. Voor meer informatie: [www.swov.nl/nieuws/snorfiets-op-de-rijbaan-amsterdam-lokaal-maatwerk](http://www.swov.nl/nieuws/snorfiets-op-de-rijbaan-amsterdam-lokaal-maatwerk).

Een aantal indieners van zienswijzen wijst op specifieke wegen waar harder dan 50 km/uur zou worden gereden. Het college weet op basis van metingen dat inderdaad op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties. Daarmee is het college van mening dat ook op die wegvakken verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Het alternatief is namelijk het behouden van de huidige situatie met snorfietsers op het fietspad, wat nog ongunstiger is voor de verkeersveiligheid. Zowel doordat het beleid dan niet consistent is als door de onveilige situatie op de fietspaden.

## 4.2. Aan de maatregel ten grondslag liggende onderzoeken

Indieners van zienswijzen, waaronder de organisatie RAI, verwijzen vaak naar onderzoek van SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. Ze gaan bijvoorbeeld in op het onderzoek van SWOV uit 2013<sup>4</sup>. Enkele indieners plaatsen vraagtekens bij de aannames en uitgangspunten van SWOV. Ze zetten hier andere aannames en uitgangspunten tegenover die tot andere conclusies leiden. Andere indieners vinden dat de gemeente überhaupt geen veiligheidsmaatregelen mag baseren op basis van aannames.

<sup>1</sup> *Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam*, SWOV 2013, D-2013-11

<sup>2</sup> *Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan'. Een onderzoek naar letselongevallen met bromfietsers een jaar na de landelijke invoering*, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, september 2011

<sup>3</sup> *Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten*, SWOV 2017, R-2017-12A

<sup>4</sup> *Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam*, SWOV 2013, D-2013-11

*“Door de snorfietzers op de rijbaan te laten, wordt het verschil in snelheden op de rijbaan te groot.”*

Naast het SWOV-onderzoek uit 2013 noemen indieners het SWOV-onderzoek uit 2017<sup>5</sup>. In dat onderzoek staat dat driekwart van de onderzochte snorfietsongevallen niet zou hebben plaatsgevonden met de snorfiet op de rijbaan, omdat de snorfietser beter zichtbaar is. Toch kunnen ook op de rijbaan snorfietsongevallen plaatsvinden en betekent het feit dat een snorfietser zichtbaarder is niet dat hij ook wordt gezien. Daarnaast staat in het onderzoek dat de snelheidsverschillen tussen auto's en snorfietzen op 50-km-wegen groot zijn en dat snelheidsverschillen van 25 km/uur niet wenselijk zijn. SWOV trekt de conclusie dat de snorfiet daarom alleen naar de rijbaan kan als de snelheidslimiet daar 30 km/uur is. Tot slot geeft SWOV in dit onderzoek aan dat verkeersdrukte geen veel voorkomende ongevalsfactor is voor snorfietzers en dat juist de kruispunten gevaarlijk zijn. De indieners van zienswijzen over deze rapportage verwijten de gemeente dat ze deze conclusies van SWOV negeert.

### Reactie van het college

SWOV is de autoriteit op het gebied van verkeersveiligheids-onderzoek. SWOV heeft in 2013 de inschatting gemaakt dat verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan met de verplichting een helm te dragen, een vermindering van 261 verkeersslachtoffers met zich meebrengt. SWOV is tot dit cijfer gekomen na onder meer literatuuronderzoek en analyse van databestanden. Meegenomen zijn onder meer evaluaties van invoering van de helmdraagplicht in 1975, verplaatsing van de bromfiet naar de rijbaan in 1999, cijfers uit het Letsel Informatie Systeem (LIS) van ziekenhuizen en het Bestand Registreerde Ongevallen in Nederland (BRON). Daarnaast zijn door SWOV ook de resultaten meegenomen van een enquête (*Kennis, gedrag en houding scooterrijders 2-meting*, gemeente Amsterdam/DIVV, oktober 2013) die was uitgevoerd door de gemeente Amsterdam. Daarin was gevraagd welk vervoermiddel snorfietzers zouden kiezen als er een helmdraagplicht zou gaan gelden (de zogenaamde modal shift). SWOV gaat in haar berekening uit van verkeersslachtoffers in de gehele gemeente Amsterdam én van invoering van een algehele helmplicht. Daarnaast spreekt SWOV over het zorgen voor beperken van snelheidsverschillen.

Hoewel verschillende steden er nu toe overgaan, is de snorfiet nog nergens in Nederland van het fietspad met helm naar de rijbaan verplaatst. Daarom kan de gemeente de maatregel niet onderbouwen met metingen, maar moet zij

uitgaan van onderzoeken waarin de effecten van de maatregel worden ingeschat. Het SWOV-onderzoek uit 2013 is een van deze onderzoeken. Op basis van dit onderzoek verwacht de gemeente dat het aantal snorfietsongevallen zal afnemen wanneer zij de snorfietzers met helm naar de rijbaan verplaatst. Het aantal van 261 verkeersslachtoffers is een inschatting op basis van de aanname dat de maatregel in de gehele gemeente wordt ingevoerd en dat er een algehele helmplicht geldt. Daarmee is het een benadering van de situatie die Amsterdam beoogt na invoering van de maatregel.

SWOV maakt een inschatting van de gevolgen voor de verkeersveiligheid. Die wordt beter doordat:

- de snorfiet voor automobilisten beter zichtbaar is (vergelijkbaar effect als bij verplaatsing van de bromfiet naar de rijbaan);
- de snorfietzers een helm moeten dragen (wat veiliger is, omdat dit de kans op ernstig hoofdletsel beperkt);
- snorfietzers naar verwachting zullen overstappen op een ander, veiliger vervoermiddel (omdat ze niet op de rijbaan willen rijden en/of geen helm willen dragen).

De gemeente voert de maatregel alleen in binnen de ring A10 en de helmplicht geldt alleen op fietspaden waar de snorfiet naar de rijbaan wordt verplaatst. Ondanks deze beperkingen ten opzichte van de aannames in het onderzoek van SWOV verwacht de gemeente nog altijd dat het substantieel veiliger wordt voor de snorfiet. De verkeersveiligheidseffecten die SWOV voorziet zullen zich naar verwachting ook in deze situatie voor doen.

Het onderzoek van SWOV uit 2017 waar enkele indieners van zienswijzen naar verwijzen, gaat niet over de effecten van verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan. Het is een diepte-analyse van 36 snorfietsongevallen in de regio van de politie-eenheid Den Haag. Aan het eind van de rapportage staan echter wel enkele aanbevelingen voor maatregelen, waaronder het verplaatsen van de snorfiet met helm naar de rijbaan. SWOV constateert dat driekwart van de onderzochte ongevallen niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfiet op de rijbaan had gereden. Daarnaast merkt SWOV op dat op de rijbaan andere typen ongevallen zouden kunnen plaatsvinden en dat het feit dat de snorfiet zichtbaarder is niet betekent dat hij ook wordt gezien. Ook stelt SWOV dat de meeste ongevallen op kruispunten plaatsvinden. Tot slot stelt SWOV in de aanbeveling van dat rapport over snorfietsongevallen in Den Haag, dat de snorfiet alleen naar de rijbaan kan als de snelheidslimiet 30 km/uur is omdat op 50-km-wegen snelheidsverschillen groot zijn.

De gemeente heeft overlegd met SWOV over hoe zij deze aanbevelingen en conclusies kan interpreteren. Het eerder in 2013 door SWOV uitgevoerde onderzoek ging namelijk uit van verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan – ook op 50-km-wegen – in Amsterdam. SWOV heeft ook daarbij

<sup>5</sup> *Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten*, SWOV 2017, R-2017-12A

gewezen op snelheidsverschillen en geadviseerd expliciet aandacht te besteden aan het snelheidsgedrag van snorfietzers op de rijbaan. Dit was tevens de reden dat SWOV pleitte voor de helmplicht. SWOV geeft aan dat de verplaatsing van de snorfietz naar de rijbaan in Amsterdam lokaal maatwerk betreft. SWOV heeft input geleverd over hoe de maatregel veilig in Amsterdam kan worden ingevoerd. De gemeente laat – mede op advies van SWOV - uitgebreid onderzoek doen naar de effecten van de maatregel nadat deze is ingevoerd, zodat kan worden bijgestuurd als dat nodig is. Verder heeft de gemeente Amsterdam SWOV gevraagd te helpen beoordelen hoe we de veiligheid nog meer kunnen waarborgen als de snorfietz naar de rijbaan verhuist. Hierover heeft op 31 oktober 2017 een gesprek plaatsgevonden. Voor meer informatie: [www.swov.nl/nieuws/snorfiets-op-de-rijbaan-amsterdam-lokaal-maatwerk](http://www.swov.nl/nieuws/snorfiets-op-de-rijbaan-amsterdam-lokaal-maatwerk).

Het college negeert de resultaten en aanbevelingen van de onderzoeken van SWOV dus zeker niet. De gemeente heeft regelmatig contact met SWOV voor advies en heeft SWOV mee laten kijken en oordelen hoe de maatregel zo veilig mogelijk in Amsterdam kan worden ingevoerd.

### 4.3. Veiligheid voor een aantal specifieke groepen

De indieners, waaronder de organisatie RAI, vrezen dat oudere en minder valide bestuurders, jongeren met weinig ervaring en ouders met kinderen achterop na verplaatsing van de snorfietz naar de rijbaan, de snorfietz niet meer durven te gebruiken en daardoor niet meer mobiel zijn.

#### Reactie van het college

De veiligheid van alle weggebruikers staat voor het college voorop bij het nemen van het verkeersbesluit. Een reden om snorfietzers naar de rijbaan te verplaatsen is juist omdat dit voor de snorfietser veiliger is dan rijden op het fietspad. Uit onderzoek van SWOV gedaan in 2017<sup>6</sup> blijkt dat snorfietzongevallen op fietspaden vooral leiden tot slachtoffers onder snorfietzers en dat, net als bij de bromfietzers in het verleden, veel van de in het onderzoek bestudeerde snorfietzongevallen ontstonden doordat er geen voorrang werd verleend, met name door automobilisten die de snorfietser niet hadden opgemerkt. De zichtbaarheid van het verkeer op het fietspad speelt hierbij een belangrijke rol. SWOV merkt op dat de snorfietser, door de verplaatsing naar de rijbaan, zichtbaarder is voor het verkeer.

Het college is van mening dat er genoeg aanvullende veiligheidsmaatregelen zijn genomen, waardoor ook oudere en minder valide snorfietzers, jongeren met weinig ervaring en

ouders met kinderen achterop veilig op de rijbaan kunnen rijden. De snorfietser heeft op de rijbaan een helmplicht. Op plaatsen waar de snorfietz naar de rijbaan wordt geleid, worden duidelijke doorsteekjes gemaakt en wordt wegmarkering aangebracht, zodat ook andere weggebruikers zien dat snorfietzers invoegen op de rijbaan. De doorsteekjes zijn in overleg met de Centrale Verkeerscommissie bepaald op de meest verkeersveilige plek voor samenvoeging van de verschillende weggebruikers. Op diverse cruciale plaatsen in de stad, zoals bij binnenkomst bij de ring A10 of in de nabijheid van de belangrijkste doorstromingsroutes, plaatsen we extra borden om andere weggebruikers te waarschuwen voor het feit dat in Amsterdam de snorfietser niet op het fietspad, maar op de rijbaan rijdt met helmplicht. Verder meten we de effecten van de maatregel met een uitgebreid monitoringsprogramma. Daarmee evalueren we de maatregel en sturen we zo nodig bij. Zie verder de reactie bij hoofdstuk 8.

Het college merkt tot slot op dat een groot deel van de straten in Amsterdam geen vrijliggend fietspad heeft. Daar rijdt al het verkeer, dus ook de snorfietser, al gewoon gemengd op de weg, met en zonder fietsstrook, op 30-km- en 50-km-wegen (binnen de ring A10 rijdt de snorfietz op circa 60% van de wegen op de rijbaan).

Op grond van artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) kan het college ontheffing verlenen voor de verplichting om met een snorfietz op de rijbaan te rijden – met helmplicht. Het college wil een dergelijke ontheffing alleen in uitzonderlijke gevallen verlenen. Of iemand in aanmerking komt voor een dergelijke ontheffing, zal per geval worden afgewogen aan de hand van de specifieke persoonlijke omstandigheden. Een ontheffing wordt voorlopig voor maximaal één jaar verleend.

### 4.4. Vergelijking met Bromfietz op de rijbaan

De indieners, waaronder de organisaties ANWB en BOVAG, geven aan dat de maatregel 'Snorfietz naar de rijbaan' niet is te vergelijken met de invoering van de maatregel 'Bromfietz op de rijbaan'. De toegestane snelheid van de bromfietz is destijds verhoogd naar 45 km/uur. Bovendien kan de bromfietz sneller optrekken.

#### Reactie van het college

Het college merkt op dat de snorfietz van vandaag bijna net zo hard op het fietspad rijdt als de bromfietz eind jaren '90. Toen de bromfietz naar de rijbaan werd verplaatst bestond er – net zoals nu bij de snorfietz – een formeel snelheidsverschil met de auto. De maximumsnelheid voor de bromfietz op de rijbaan was toen 30 km/uur, terwijl de maximumsnelheid van de snorfietser 25 km/uur is. Al een jaar na de invoering van de maatregel waren de effecten positief. De verkeersveiligheid verbeterde voor alle weggebruikers op alle soorten wegen.

<sup>6</sup> Snorfietzongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten, SWOV 2017, R-2017-12A

Een jaar na de invoering daalde het aantal bromfietssslachtoffers met 15%. Pas in 2008, acht jaar na de verplaatsing naar de rijbaan, is dit verhoogd naar 45 km/uur.

Omdat automobilisten inmiddels al meer dan 17 jaar gewend zijn aan bromfietsers op de rijbaan, verwacht het college voor de snorfietser naar de rijbaan ook een positief effect op de verkeersveiligheid. Zie verder de reactie bij paragraaf 4.1.

## 4.5. Herkenbaarheid snorfiets

De indieners maken zich zorgen over de herkenbaarheid van de snorfietser op de rijbaan. Aangezien straks zowel brom- als snorfietser een helm dragen en hun kentekenplaatje niet altijd goed zichtbaar is, vooral in het donker, zou dit tot problemen kunnen leiden. Automobilisten weten dan niet of er een brom- of een snorfietser voor hen rijdt, waardoor ze minder goed zouden kunnen anticiperen als het om een langzamere snorfietser gaat.

### Reactie van het college

Het college merkt op dat een groot deel van de straten in Amsterdam geen vrijliggend fietspad heeft. Daar rijdt al het verkeer, dus ook de snorfietser, al gewoon gemengd op de weg, met en zonder fietsstrook, op 30-km- en 50-km-wegen (binnen de ring A10 rijdt de snorfietser op circa 60% van de wegen op de rijbaan), ook in het donker.

Waar de snorfietser naar de rijbaan wordt geleid worden duidelijke afritjes gemaakt en wordt wegmarkering aangebracht, zodat ook andere weggebruikers zien dat snorfietser invoe-gen op de rijbaan. De doorsteekjes zijn allemaal in overleg met de Centrale Verkeerscommissie bepaald op de meest verkeersveilige plek voor samenvoeging van de verschillende weggebruikers. Op diverse strategische plaatsen in de stad, zoals bij binnenkomst ring A10 of in de nabijheid van de belangrijkste doorstromingsroutes, plaatsen we extra borden om andere weggebruikers te waarschuwen voor het feit dat in Amsterdam de snorfietser niet op het fietspad, maar op de rijbaan rijdt met helmplicht.

Verder moet een automobilist of andere weggebruiker altijd een gepaste afstand houden tot zijn voorganger. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RvV 1990) bepaalt: *“de bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is”*. De volgafstand tot een voorganger kan worden berekend met de tweesecondenregel. Dit houdt in dat de volgafstand tot een voorganger, bij goede weersomstandigheden en op een goede rijbaan, minimaal twee seconden bedraagt. Het maakt hiervoor niet uit of het voertuig dat voor een automobilist of andere weggebruiker rijdt een maximale snelheid van 25 km/uur of 45 km/uur heeft. De politie treedt handhavend op tegen gevaarlijk rijgedrag, zoals bumperklevens.

## 4.6. Maatregel gedifferentieerd invoeren: alleen in de spits of overdag

De indieners zijn van mening dat voor de keuze of de snorfietser op het fietspad dan wel op de rijbaan rijdt, onderscheid moet worden gemaakt tussen rijden in de spits en buiten de spits. Ook zouden snorfietser in het donker op het fietspad moeten kunnen rijden. Het snelheidsverschil met de snorfietser is volgens deze indieners in het donker voor een automobilist extra lastig in te schatten.

### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners willen bijdragen aan oplossingen voor de verkeersveiligheid. Maar de maatregel wordt onoverzichtelijker en ingewikkelder als de snorfietser alleen buiten de spits en overdag op de rijbaan moeten rijden, en tijdens de spits en in het donker op het fietspad. Dit is moeilijk te handhaven en komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Daarom heeft het college besloten, ook op advies van de politie, om geen onderscheid te maken tussen de dagdelen voor de vraag of de snorfietser op de rijbaan moet rijden. Het college verwijst voor het rijden in het donker ook naar de reactie in paragraaf 4.5.

## 4.7. Doorsteekjes

De indieners geven aan dat de doorsteekjes mogelijk problemen kunnen opleveren: waar de snorfietser de rijbaan op of af moet, kunnen opstoppingen op het fietspad ontstaan. Daarnaast kan een gevaarlijke situatie ontstaan op het moment dat de snorfietser de rijbaan op komt. Een deel van de indieners, waaronder de Fietserbond, vindt dat de doorsteekjes zoveel mogelijk achterwege moeten worden gelaten.

### Reactie van het college

Waar de snorfietser van de rijbaan naar fietspad gaan (of andersom) maken we zoveel mogelijk gebruik van al bestaande overgangen. We hebben getoetst of deze overgangen veilig door de snorfietser gebruikt kunnen worden. Op 22 plaatsen is het niet mogelijk om bestaande overgangen te gebruiken. Daar worden speciale doorsteekjes aangelegd. In samenspraak met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie zijn de meest veilige locaties voor de doorsteekjes bepaald. De veiligheid van de snorfietser bij de regimewisseling (de overgang van fietspad naar rijbaan of omgekeerd) staat hierbij vanzelfsprekend voorop. De specifieke weginrichting en de verkeerssituatie op die plekken zijn hierbij meegewogen.

Waar de snorfietser moet invoe-gen op de rijbaan of op het fietspad plaatsen we borden (verwijsborden voor de snorfietser, vergelijkbaar met de borden bij doorsteekjes die nu al aanwezig zijn voor de bromfietsen). En waar dat mogelijk is, brengen we wegmarkeringen op de rijbaan en op het fietspad aan. Door deze maatregelen zien de andere weggebruikers



dat de snorfietzers op die plek invoegen op de rijbaan of op het fietspad.

We meten de effecten van de maatregel met een uitgebreid monitoringsprogramma. Hierbij kijken we ook naar de werking van de doorsteekjes. Met het monitoringsprogramma evalueren we de maatregel en sturen we zo nodig bij.

Zie ook de reactie bij hoofdstuk 8.

#### 4.8. Invoegen op fietspad voor kruispunten corridors

De indieners geven aan het gevaarlijk te vinden om snorfietzers, bij de kruispunten met verkeerslichten vanuit de zijstraten van de corridors (de belangrijkste doorstromingswegen) al op het drukke fietspad van de zijstraat te laten invoegen. Beter is het de snorfietser zo lang mogelijk op de rijbaan te laten en pas bij de kruising met een corridor zelf naar het fietspad te verwijzen.

##### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en drukte op de fietspaden. Het college heeft ervoor gekozen om langs de belangrijkste doorstromingswegen, de corridors, vanwege de doorstroming van het verkeer daar, de snorfietser voorlopig op het vrijliggend fietspad te laten rijden.

In samenspraak met de Centrale Verkeerscommissie is onderzocht op welke locatie de snorfietser die uit één van de zijstraten komt, het veiligst kan invoegen op het fietspad dat naast de corridors ligt. De uitkomst is dat het veiligst is om dit te doen voordat men vanuit een zijstraat de corridor opgaat. Zo voorkomen we dat de snorfietser zich bij verkeerslichten tussen de auto's moet opstellen en vervolgens bij groen licht met een afslaan beweging door het fietsverkeer heen het fietspad op moet komen.

#### 4.9. Gevaarlijke kruispunten

De indieners geven aan dat bepaalde kruispunten voor een snorfietser levensgevaarlijk zijn. Het gaat om kruispunten met meerdere rijstroken of voorsorteervakken.

##### Reactie van het college

Het college is van mening dat de snorfietser, net als de bromfietser, op de rijbaan voor de automobilist beter zichtbaar is dan op het fietspad. Dat er sprake is van meerdere voorsorteer- of opstelvakken om af te slaan, doet hier niet aan af. Zie ook de reactie bij paragraaf 4.1.

*“Het is onoverzichtelijk, chaotisch en niet te handhaven. Het geeft ook weer een woud aan verkeersborden.”*

#### 4.10. Hoeveelheid borden

De indieners vrezen dat er een overvloed aan borden zal komen door invoering van de maatregel. Dit zou de verkeersveiligheid niet ten goede komen.

##### Reactie van het college

Bij de voorbereiding van het verkeersbesluit heeft het college rekening gehouden met de duidelijkheid van de borden en de veiligheid die daarmee samenhangt. De vrees van deze indieners is ongegrond: van een overvloed aan borden zal geen sprake zijn. Het grootste deel van de te plaatsen borden zal namelijk bestaan uit zogenaamde 'onderborden' die onder de al bestaande G11-borden (die een verplicht fietspad aanduiden) worden geplaatst.

Op de plaatsen waar snorfietzers van en naar de rijbaan worden verwezen en op plaatsen waar zij om moeten rijden zullen we extra borden plaatsen. Het college vindt dit noodzakelijk om de snorfietzers duidelijk op de hoogte te stellen van de veranderingen op dat specifieke weggedeelte. Door de plaatsing van deze borden zal voor alle snorfietzers duidelijk zijn wat er van hen wordt verwacht. Dit zal leiden tot een betere en snellere gewenning aan de maatregel. Het overige gemotoriseerde verkeer zal verder alleen op enkele strategische punten in de stad, zoals bij binnenkomst ring A10 of in de nabijheid van de belangrijkste doorstromingsroutes door nieuwe borden worden gewezen op de aanwezigheid van snorfietzers. Het college vindt ook deze borden noodzakelijk om te komen tot een veilige invoering van de maatregel.

#### 4.11. Ervaring van snorfietzers op de rijbaan

De indieners stellen dat snorfietzers niet voldoende ervaring hebben met het verkeer op de rijbaan, waardoor ze ook niet zouden behoren deel te nemen aan het verkeer op de rijbaan.

##### Reactie van het college

Het college is het niet eens met de aanname dat snorfietzers nauwelijks ervaring hebben met het verkeer of met het rijden op de rijbaan. Een groot deel van de straten in Amsterdam heeft geen vrijliggend fietspad. Daar rijdt al het verkeer, dus ook de snorfietser, al gewoon gemengd op de weg, met en zonder fietsstrook, op 30- en op 50-km-wegen. Binnen de ring A10 rijdt de snorfietser al op circa 60% van de wegen op de rijbaan.

Zie ook paragraaf 15.9 waarin wordt ingegaan op de ervaring en het verkeersinzicht van snorfietzers.

#### 4.12. Snorfietzers hebben niet altijd theorie-examen gedaan

De indieners geven aan dat veel snorfietzers hun rijbewijs hebben gehaald vóór 1996. In 1996 werd het bromfietscertificaat ingevoerd. De snorfietzers die voor 1980 zijn geboren, hebben geen theorie-examen hoeven doen en zijn daarom niet op de hoogte van de regels die zijn verbonden aan het rijden op de rijbaan. Dat zal veel ongelukken tot gevolg hebben.

##### Reactie van het college

Snorfietzers rijden binnen de ring A10 op circa 60% van de wegen al op de rijbaan. Snorfietser en automobilist zijn dus geen onbekenden voor elkaar. Het college is het dan ook niet eens met de indieners die vinden dat de snorfietser niet op de hoogte is van de regels die gelden op de rijbaan.

Het college verwacht dat de veiligheid van de snorfietser met verplaatsing naar de rijbaan door de betere zichtbaarheid van de snorfietser op de rijbaan, de daaraan verbonden helmplicht, de bebording en de doorsteekjes op strategische plekken, gewaarborgd is.

#### 4.13. Plaats op de weg snorfietser

De indieners stellen dat de snorfietser zich als een automobilist moet gedragen om zo veilig mogelijk deel te kunnen nemen aan het verkeer. Andere indieners stellen juist dat snorfietzers zich uiterst rechts op de weg moeten bevinden om te zorgen voor een zo goed mogelijke doorstroming.

##### Reactie van het college

Vanwege de zichtbaarheid en veiligheid van de snorfietser is de beste positie van de snorfietser (rechts van het) midden op de weg. Hierdoor is hij zichtbaar voor alle weggebruikers. Automobilisten moeten hiermee rekening houden en zullen achter een snorfietser moeten blijven rijden als er geen mogelijkheid is om in te halen.

#### 4.14. Strengere eisen aan rijbewijs en/of de leeftijdsgrens verhogen vanwege maatregel

De indieners vinden dat er hogere eisen aan het snorfietserrijbewijs moeten worden gesteld als snorfietzers voortaan op de rijbaan gaan rijden. De eisen die nu aan het rijbewijs worden gesteld hebben namelijk betrekking op de situatie dat snorfietzers op het fietspad rijden, waar minder verkeersinzicht nodig is, aldus de indieners. Om dezelfde reden wordt voorgesteld een hogere leeftijdsgrens te koppelen aan het mogen behalen van een snorfietserrijbewijs.

##### Reactie van het college

Het stellen van hogere eisen aan het snorfietserrijbewijs valt niet binnen de bevoegdheid van het college, maar van de centrale overheid. Het college kan de leeftijdsgrens voor het behalen van een brom- en snorfietserrijbewijs ook niet verhogen.

Het college vindt het overigens onnodig om hogere eisen te stellen aan het rijbewijs. Immers, het huidige brom- en snorfietserrijbewijs stelt eisen aan de kennis van de verkeersregels en aan het verkeersinzicht van zowel brom- als snorfietzers (zie ook de reactie bij paragraaf 15.9). Ook de verhoging van de leeftijdsgrens is onnodig. De vereisten voor het behalen van het rijbewijs zijn gelijk, het is aan de individuele gebruiker of hij kiest voor een brom- of snorfietser. Misschien kunnen rij scholen in de regio Amsterdam tijdens hun lessen meer nadruk leggen op het rijden op de rijbaan. Maar dat kan het college niet voorschrijven.

Overigens rijden snorfietzers in een groot deel van de stad al op de rijbaan. Binnen de ring A10 rijdt de snorfietser op circa 60% van de wegen op de rijbaan. Ongeveer de helft van de 50-km wegen binnen de ring A10 zijn voorzien van een vrijliggend fietspad; op de andere helft van deze wegen mengt de snorfietser zich nu al met het overige gemotoriseerde verkeer.

# 5. Zienswijzen over de reikwijdte van de maatregel

## 5.1. Zonale werking

De indieners, waaronder de organisatie RAI, voeren aan dat het college met de opzet van het verkeersbesluit de snorfiets van alle fietspaden binnen de ring A10, op enkele uitzonderingen na, wil weren. Een dergelijke zonale werking van het verkeersbesluit is wettelijk niet toegestaan gelet op de toelichting op het besluit van 6 juni 2018 'lokale scheiding fiets en snorfiets'.

### Reactie van het college

Het college benadrukt dat geen sprake is van 'zonale toepassing' van het verkeersbesluit.

In het verkeersbesluit is per stadsdeel en per wegvak vermeld waar voor de snorfietser het gebruik van het fietspad niet langer is toegestaan. In de praktijk houdt dit in dat op die weggedeelten die in het besluit worden genoemd, bij elk verkeersbord G11 een onderbord wordt geplaatst dat inhoudt dat het gebruik van het fietspad niet is toegestaan voor snorfietzen.

Binnen de ring A10 is van alle fietspaden de breedte en intensiteit van gebruik in kaart gebracht. Het college heeft geoordeeld dat op elk fietspad binnen de ring A10, op een paar uitzonderingen na, sprake is van grote drukte als bedoeld in het besluit 'lokale scheiding fiets en snorfiets' (zie verder de reactie bij paragraaf 5.2).

## 5.2. Grote drukte per fietspad

De indieners voeren aan dat het college per fietspad moet aantonen dat sprake is van grote drukte. De manier waarop het college het begrip grote drukte objectiveert en van toepassing verklaart op alle Amsterdamse fietspaden binnen de ring A10 is ontoereikend.

### Reactie van het college

In het besluit 'lokale scheiding fiets en snorfiets' is het begrip 'grote drukte' niet gedefinieerd.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft het aan de lokale wegbeheerder gelaten om het nader in te vullen:

*"Ik heb voor een open norm gekozen om de wegbeheerder in staat te stellen om de kennis van experts en de meest moderne methoden optimaal te benutten. De open norm leidt niet tot willekeur. Grote drukte kan objectief worden gedefinieerd.*

*Daarvoor zijn er verschillende criteria, zoals de criteria van het CROW. Grote drukte kan door de hoeveelheid verplaatsingen worden veroorzaakt maar ook door andere factoren, zoals breedte van de voertuigen (te denken valt aan bakfietsen). Welk criterium geschikt is voor een bepaalde situatie is sterk afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden. Het gaat in dit wijzigingsbesluit om grote drukte vanwege het gecombineerde gebruik van het fietspad door fietsers en snorfietzers. Het is aan de wegbeheerder om te bepalen welk criterium moet worden gebruikt om de grote drukte op het fietspad aan te tonen en in het verkeersbesluit goed te motiveren waarom de verplaatsing van de snorfietzen naar de rijbaan een effectieve middel is om de drukte te laten afnemen."* (besluit 'lokale scheiding fiets en snorfiets', Staatsblad 2018, 184, p. 4-5).

De reden voor invoering van de maatregel op de in het verkeersbesluit aangegeven weggedeelten is dan ook gelegen in situaties van grote drukte. Het college vindt dat het op die betreffende fietspaden zo druk is dat de bruikbaarheid en veiligheid ervan ernstig belemmerd wordt.

De gemeente heeft het CROW om advies gevraagd hoe zij de drukte kan objectiveren. Op basis van dat advies heeft de gemeente het criterium 'grote drukte' objectief gedefinieerd.

Allereerst hebben we de breedte van alle fietspaden en de manier waarop ze gebruikt worden (een of twee richtingen, parallel of tegengesteld aan de rijrichting van het autoverkeer, bromfietspad) nader geïnventariseerd.

Vervolgens heeft het college onderzocht welke objectieve uitgangspunten er zijn om te bepalen wat de gewenste breedte is voor het wegontwerp van fietspaden bij verschillende verkeersintensiteiten.

Het CROW heeft richtlijnen opgesteld voor fiets- en bromfietspaden. Maar deze richtlijnen gaan uit van de werkelijke breedte van een (brom)fietspad, waarbij de ruimte langs het (brom)fietspad obstakelvrij is. In stedelijke gebieden, en zeker in een stad als Amsterdam, is zelden sprake van een obstakelvrije ruimte naast (brom)fietspaden. Allerlei zaken, zoals bomen, (langs) geparkeerde auto's, fietsen, bakfietsen, scooters, Canta's en Biro's, de aanwezigheid van voetgangers, bouwsteigers, tegen het verkeer in rijdende fietsers en dergelijke zorgen ervoor dat een (brom)fietspad in Amsterdam effectief veel smaller is. Bovendien is de fietspopulatie in Amsterdam divers. Niet alleen verschillende Amsterdamse

leeftijdsgroepen pakken de fiets, maar ook bij toeristen, forensen en recreanten is de fiets in Amsterdam een populair vervoermiddel. Hetzelfde geldt voor de verschillende voertuigen die van het fietspad gebruik maken: fietsen, snorfietsen, bakfietsen, elektrische fietsen. Het CROW heeft Amsterdam geadviseerd met deze stedelijke werkelijkheid rekening te houden in zijn drukteanalyses.

Om zicht te krijgen op de drukte op fietspaden in de Amsterdamse situatie, heeft het college gebruik gemaakt van de CROW-richtlijnen voor bromfietspaden. Voor bromfietspaden houdt de CROW in haar richtlijn namelijk rekening met relatief grote snelheidsverschillen en grotere breedtes van voertuigen. Door deze bromfietspad-richtlijnen houdt het college bij het bepalen van de drukte rekening met de hoeveelheid verplaatsingen, de (effectieve) breedte van het fietspad, het type fietspad (1- of 2-richtingen, fietspad of (brom)fietspad et cetera), en de verschillende types voertuigen die het fietspad gebruiken (grootte, snelheid et cetera).

De verkeersintensiteiten op de fietspaden zijn berekend en gevalideerd op basis van gegevens van de Fietstelweek 2016 en verkeerstellingen op 104 verschillende locaties binnen de ring A10 in 2016 en 2017 en op nog eens 40 locaties in het gebied in 2018. Het CROW vindt dat deze rekenmethode kan worden toegepast om de maatregel te onderbouwen. Het Centrum voor Wiskunde van de UvA is daarnaast ook gevraagd de rekenmethode te toetsen. Ook het Centrum vindt de gebruikte methode betrouwbaar en toepasbaar. Het resultaat van de berekening staat weergegeven in de bijlage van het ontwerpverkeersbesluit (figuur 1).

Het college vindt dat het op deze wijze zorgvuldig invulling heeft gegeven aan het objectiveren van het criterium 'grote drukte'. Dat binnen de ring A10 - slechts - 80% van de totale lengte aan fietspaden valt binnen het hierboven geschetste drukte criterium doet hier niet aan af. Het college heeft er voor gekozen de maatregel ook van toepassing te verklaren op de 16% van de fietspaden binnen de ring A10, die volgens de CROW-richtlijnen wel breed genoeg zijn voor het verkeer (de blauwe en groene lijnen in figuur 1 uit de bijlage van het verkeersbesluit). Deze fietspaden zijn vrijwel nergens solitair gelegen, maar zijn telkens onderdeel van het netwerk(stelsel) van de vele belangrijke fietsroutes in de stad. Daardoor maken deze fietspaden in ruimtelijke zin sterk onderdeel uit van en zijn ze verweven met de drukke fietspaden ( de paarse en rode lijnen in figuur 1). Door de maatregel ook van toepassing te verklaren op de blauwe en groene fietspaden zoals weergegeven in figuur 1, is het voor alle weggebruikers duidelijk en consistent waar de maatregel geldt.

Ten slotte heeft het college meegewogen dat Amsterdam de laatste jaren enorm in de belangstelling staat en het voor mensen erg aantrekkelijk is om er te wonen en te verblijven.

Elk jaar groeit Amsterdam met gemiddeld 11.000 inwoners. Het college wil deze groei mogelijk maken en tegelijk de druk op de woningmarkt verlichten. De ambitie is om tot 2025 de bouw van 50.000 woningen binnen de stadsgrenzen mogelijk te maken.<sup>7</sup> Ook is sprake van een substantiële groei van het aantal toeristen (+450.000 per jaar), arbeidsplaatsen (+5.000 per jaar), en studenten (+2.500 per jaar). Verder worden er steeds meer evenementen georganiseerd. Die drukte heeft zijn weerslag op de wegen en fietspaden. Vooral binnen de ring A10 wordt de druk op de openbare ruimte steeds groter. De fietspaden worden steeds drukker, steeds meer ouderen nemen de fiets en veel kinderen fietsen naar school.

Met 36% van de verplaatsingen is de fiets veruit het meest gebruikte vervoermiddel. Van alle vervoermiddelen groeit het gebruik van de fiets in Amsterdam het snelst. De afgelopen 25 jaar is het aantal verplaatsingen per dag explosief gegroeid van 445.000 naar 665.000.

Op de drukste routes in de stad passeren tijdens de avondspits (tussen 16.00 en 18.00 uur) 1.500 tot 3.500 fietsers. Deze drukke fietscorridors vallen vaak samen met die routes waar de ruimte voor de fietser beperkt is. Meer ruimte voor de fietser is hier niet altijd mogelijk, door de infrastructuur in met name het oude centrum en de 19e-eeuwse wijken daar omheen, en doordat de auto en het OV de binnenstad moeten kunnen bereiken.

Concluderend valt te verwachten dat de drukte op de fietspaden (ook op die fietspaden die nog wel voldoen aan de CROW-normen) met name binnen de ring A10 de komende jaren alleen maar zal toenemen. Het college stelt met dit besluit een toekomstbestendige maatregel voor, bedoeld om de fietspaden te ontlasten en de bruikbaarheid en veiligheid van de weg voor de verschillende weggebruikers te verbeteren.

### 5.3. Invoeren maatregel op alle fietspaden, geen uitzonderingen

De indieners hebben bezwaar tegen het feit dat in het huidige plan snorfietsen nog steeds zijn toegestaan op de drukste fietspaden in de stad; precies op die plaatsen waar dagelijks (bijna) aanrijdingen plaatsvinden tussen snorfietsers en fietsers. De indieners verzoeken om invoering van de maatregel op alle fietspaden binnen de ring.

#### Reactie van het college

Het college heeft overwogen de maatregel ook in te voeren op de fietspaden die de indieners bedoelen. Dat dit nu (nog) niet gebeurt, heeft verschillende redenen. Deze wegen zijn essentieel voor de afwikkeling van het verkeer in de stad. Het gaat hier om plusnet autocorridors. Hier is het erg druk en

<sup>7</sup> Koers 2025, Ruimte voor de stad, gemeente Amsterdam 2016, vastgesteld door de gemeenteraad in april 2016

*“Wees consequent en verbied snorfietzers op ALLE fietspaden in de ring.”*

moet het verkeer met gemiddeld meer dan 30 km/uur kunnen doorstromen. Die doorstromingseisen zijn bepaald in overleg met Vervoerregio, politie, brandweer en ambulancediensten. De centrumring (S100) wordt bovendien veel gebruikt als omleidingsroute bij tunnelsluitingen (waarvan door de striktere naleving van tunnelwetgeving de laatste tijd vaker sprake is) of wanneer er elders in de stad incidenten zijn of hinder is. De S100 heeft om die reden de hoogste prioriteit in het regionaal wegennetwerk.

Een jaar nadat we de maatregel hebben ingevoerd op de wegvakken die in het verkeersbesluit zijn genoemd en na het monitorings- en evaluatieonderzoek waarmee onder andere het effect van de maatregel op de doorstroming van het overige verkeer nader wordt onderzocht, gaan we de uitzonderingspositie van deze belangrijkste doorstromingswegen heroverwegen.

Op de Amsterdamsebrug en de Schellingwouderbrug voert het college de maatregel ook nog niet in, ondanks de drukte op de fietspaden aldaar. Hoewel de maximumsnelheid op deze bruggen 50 km/uur is, is de rijbaan nog ingericht op een regime van 70 km/uur. Eerst moet het wegbeeld zo worden aangepast dat deze route minder uitnodigt tot hard rijden door het overige gemotoriseerde verkeer. Pas dan kunnen we de snorfietzers ook op deze bruggen veilig naar de rijbaan verplaatsen. Gelijktijdig met het vaststellen van het ontwerpverkeersbesluit heeft het college besloten dat deze wegprofielaanpassingen binnen een jaar dienen te zijn uitgevoerd. Het college gaat ervan uit dat hierna de snorfietzers ook hier naar de rijbaan kan worden verwezen.

#### **5.4. Toepassingsgebied maatregel uitbreiden naar buiten de ring A10**

De indieners, waaronder de Fietzersbond, betreuren het dat de maatregel alleen binnen de ring A10 wordt ingevoerd en geen betrekking heeft op de fietspaden buiten de ring. Het feit dat er toevallig ergens een viaduct van de A10 staat, heeft volgens hen niets te maken met inhoudelijke argumenten ten aanzien van de verkeersveiligheid.

*“Ik vind dat het verkeersbesluit ook zou moeten gelden voor de fietspaden buiten de ring A10.”*

#### **Reactie van het college**

Het college meent op dit moment onvoldoende grond te hebben om ook de fietspaden buiten de ring A10 in de besluitvorming te betrekken. Buiten de ring A10 is het relatief minder druk op de fietspaden. De gehele infrastructuur is over het algemeen wat breder opgezet. Dat geldt ook voor de fietspaden. Op een uitzondering na voldoen deze fietspaden over het algemeen aan de door het CROW aanbevolen breedtes voor een- en tweerichtingsfietspaden zoals weergegeven in tabel 1 (bijlage van het ontwerpverkeersbesluit) in verhouding tot de drukte op deze fietspaden.

De afgelopen 20 jaar is vooral binnen de ring A10 het gebruik van de fiets enorm toegenomen (van 40 % naar 60 %), ten koste van het gebruik van de auto en het openbaar vervoer. Dit komt onder meer doordat binnen de ring de fiets meestal gebruikt wordt om korte afstanden af te leggen. Het komt ook door de hogere parkeertarieven binnen de ring A10, die het gebruik van de auto in dit gebied onaantrekkelijk maken. Buiten de ring A10 is het gebruik van de fiets veel minder explosief gegroeid (van 15% naar 25 % ten koste van de auto)<sup>8</sup>.

De ring A10 vormt een logische grens die voor weggebruikers herkenbaar is, zodat zij weten wat van hen verwacht wordt: binnen de ring A10 met snorfietzers en helm op de rijbaan (tenzij anders aangegeven), buiten de ring A10 met de snorfietzers op het fietspad.

#### **5.5. Bromfietspaden wel/niet in het verkeersbesluit**

De indieners, waaronder de Fietzersbond, voeren aan dat de bromfietspaden ten onrechte buiten het verkeersbesluit zijn gehouden, terwijl daar de hinder voor fietzers vanwege de vermenging met snor- én bromfietsen nog groter is.

#### **Reactie van het college**

Het college heeft al jaren als beleid om de bromfietsers binnen de stad zoveel mogelijk op de rijbaan te laten rijden en ze op de fietspaden zo min mogelijk toe te staan. Om die reden heeft het college enkele jaren geleden de stadsdelen verzocht nog eens kritisch naar hun bromfietspaden te kijken. De bromfietspaden die er dan ook nu nog in de stad zijn, zijn dan ook door de stadsdelen om voor hen dringende redenen ingesteld.

Met de instelling van het project Snorfietzers naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw een afweging maakt over deze bromfietspaden. Wanneer na invoering van de maatregel Snorfietzers naar de rijbaan de wegbeheerder alsnog besluit om een bromfietspad om te zetten naar een fietspad, zal dit moeten gebeuren met inachtneming van het beleid

<sup>8</sup> Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030, gemeente Amsterdam 2013, vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013

Snorfiets naar de rijbaan. Maar hoe en of dat gebeurt, valt buiten de reikwijdte van dit verkeersbesluit.

## 5.6. Amsterdam Noord

De indieners geven aan dat Amsterdam Noord ten onrechte bij de maatregel wordt betrokken. De fietspaden zijn breed en over het algemeen niet druk. Alleen op de fietspaden van en naar de ponten ervaren zij drukte.

### Reactie van het college

Basis voor de onderbouwing van de maatregel geldt dat sprake is van drukte op de fietspaden. Daartoe heeft het college op basis van CROW-richtlijnen onderzocht in hoeverre de fietspaden breed genoeg zijn om de hoeveelheid fietsers aan te kunnen.

16% van de fietspaden binnen de ring A10 voldoet aan de CROW-richtlijnen. Dit zijn fietspaden die óf breder zijn dan 3,5 meter óf tussen de 2 en 3 meter breed zijn, maar een lage intensiteit hebben.

In Amsterdam Noord liggen er van dit soort fietspaden relatief meer dan in andere stadsdelen binnen de ring A10. In de loop der jaren is stadsdeel Noord steeds meer integraal onderdeel uit gaan maken van de stedelijke netwerken. Dit geldt voor de autonetwerken (via de tunnels), het ov-netwerk (met de Noord/Zuidlijn als belangrijkste nieuwe aanwinst), maar zeker ook voor het fietsnetwerk. Dit zien we terug in de grote drukte op de IJ-veren. Feitelijk is sprake van één samenhangend fietsnetwerk aan beide zijden van het IJ. Er is een grote uitwisseling van fietsverkeer tussen het netwerk in Noord en dat van de rest van de stad. De fietspaden in Noord zijn nu al, maar worden steeds meer integraal onderdeel van het netwerk(stelsel) van de vele belangrijke fietsroutes in de stad. Een belangrijke afweging voor het college om ook deze fietspaden in het besluit te betrekken, is dat zo voor alle weggebruikers duidelijk kenbaar en consistent is waar de maatregel geldt.

Daarnaast is juist op de fietspaden in Amsterdam Noord de drukte explosief gegroeid. Begin jaren '90 werd minder dan 25% van de verplaatsingen in Noord per fiets gemaakt, in 2015 lag dit aandeel al op 38%. De verwachting is dat op korte termijn de drukte alleen maar verder zal toenemen.

Dit komt doordat zich in Amsterdam Noord een groot aantal ontwikkelgebieden bevinden, zoals:

- het Hamerstraatgebied en de Oranjerf aan de oostelijke oever;
- de NDSM, Buiksloterham, Overhoeks en Klaprozenweg Noord-Oost aan de westelijke oever;
- diverse opvolgende bouwprojecten in het Centrumgebied Amsterdam Noord rondom station Noord van de in juli 2018 geopende Noord/Zuidlijn.

Door deze ontwikkelingen zal het aantal woningen en bedrij-

ven flink toenemen, waardoor meer mensen gebruik zullen maken van het fietspadennetwerk in Amsterdam Noord, en de drukte en hinder op de fietspaden zal toenemen. Door ook Amsterdam Noord bij het besluit te betrekken, meent het college een voor de nabije toekomst bestendige maatregel in de stad in te voeren om de fietspaden te ontlasten en de bruikbaarheid en veiligheid van de weg voor de verschillende weggebruikers te verbeteren.

Op advies van de politie heeft het college ervoor gekozen om ook specifiek de fietspaden in Molenwijk, een klein gebied in Amsterdam Noord, waar de fietspaden volgens de CROW-normen breed genoeg zijn voor het verkeer en die niet verweven zijn met de drukke fietspaden, uit oogpunt van consistentie en kenbaarheid in het verkeersbesluit op te nemen.

## 5.7. Solitaire fietspaden

De indieners geven aan dat een aantal fietspaden geen naastgelegen rijbaan hebben of een rijbaan in tegengestelde richting. Door de maatregel ook op deze fietspaden te laten gelden, moeten snorfietzers vaak omrijden.

### Reactie van het college

In sommige situaties is er inderdaad geen sprake van een naast gelegen rijbaan in dezelfde richting. In die gevallen moeten snorfietzers net zoals bromfietzers dat al jaren gewend zijn, een stukje omrijden. Het college heeft gemeend zo min mogelijk fietspaden te moeten uitzonderen binnen het gebied ring A10 om de situatie op de weg zo consistent en daarmee zo duidelijk mogelijk en verkeersveilig te laten zijn. Bovendien stelt het college de verkeersveiligheid van fietsers (door het ontlasten van het fietspad) boven het comfort van de snorfietzers (niet omrijden).

## 5.8. Fietspaden in parken

De indieners, waaronder de Fietzersbond, geven aan dat alle fietspaden in de parken ontbreken op de overzichtskaart. Fietspaden in de parken moeten rood gekleurd zijn: verboden voor snorfietzers. Na de uitspraak van de rechter over het Westerpark kunnen borden 'fietsen te gast' niet meer worden toegepast en moeten blauwe borden 'verplicht fietspad' geplaatst worden met onderbord 'snorfietzen niet toegestaan'. Dit moet centraal worden aangepakt, aldus de indieners.

### Reactie van het college

De parken in Amsterdam zijn buiten het verkeersbesluit gehouden omdat het snorfietzers nu al niet is toegestaan om door de meeste parken te mogen rijden. Deze parken zijn aangewezen als voetgangersgebied, waar fietsen is toegestaan maar het voor snorfietzers verboden is. De rechtbank Amsterdam heeft over het Westerpark geoordeeld dat bij de aanwijzing als voetgangersgebied, de belangen van de fietsers niet kenbaar zijn meegewogen en heeft de gemeente

opgedragen een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen<sup>9</sup>. De besluitvorming hierover is nog niet afgerond. Om deze reden en omdat deze kwestie maar zeer beperkt van belang is voor de maatregel om de snorfiets naar te rijbaan te verplaatsen, zal het college hier in deze nota van beantwoording verder niet op ingaan.

Waar in parken nog sprake is van G11 bebording (blauw bord 'verplicht fietspad'), voorzien we deze van een onderbord waaruit blijkt dat het voor snorfietsers niet is toegestaan in parken te rijden.

## 5.9. Belangenafweging doorstromingswegen

De indieners, waaronder de Fietsersbond, voeren aan dat de uitgezonderde grote doorstromingswegen (behalve de Piet Heintunnel, want verboden voor fietsers) nu juist ook belangrijke doorstroomwegen voor fietsers zijn. Is daaraan ook gedacht?

De vraag is dus: doorstroming voor wie? Blijkbaar vindt de gemeente de doorstroming van gemotoriseerd verkeer belangrijker dan dat fietsers snel, veilig en prettig van A naar B te kunnen komen, aldus de indieners.

### Reactie van het college

Het college erkent dat het op vrijwel al deze corridors erg druk is op de fietspaden. Voor deze belangrijkste doorstromingswegen, de zogeheten corridors, heeft het college daarnaast in haar overwegingen meegenomen dat deze wegen essentieel zijn voor de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer in de stad. Het gaat hier om plusnet autocorridors. Hier is het erg druk en moet het verkeer met gemiddeld meer dan 30 km/uur kunnen doorstromen. Die doorstromingseisen zijn bepaald in overleg met Vervoersregio, politie, brandweer en ambulancediensten. De centrumring (S100) wordt bovendien veel gebruikt als omleidingsroute bij tunnelsluitingen (waarvan door de striktere naleving van tunnelwetgeving de laatste tijd vaker sprake is) of wanneer er elders in de stad incidenten zijn of hinder is. De S100 heeft om die reden de hoogste prioriteit in het regionaal wegennetwerk.

Nadat we de maatregel hebben ingevoerd op de wegvakken die we in het verkeersbesluit hebben aangegeven en na monitorings- en evaluatieonderzoek waarmee onder andere het effect van de maatregel op de doorstroming van het overige verkeer nader wordt onderzocht, gaan we de uitzonderingspositie van deze belangrijkste doorstromingswegen heroverwegen

## 5.10. Ingangsdatum van de maatregel

De indieners verzoeken de maatregel in te laten gaan op 01 april 2019 in plaats van op 01 januari 2019, in verband met mogelijke slechte weersomstandigheden in de winter.

### Reactie van het college

De maatregel zal niet ingaan op 1 januari 2019. In verband met een zorgvuldige voorbereiding van de maatregel is dit ook niet mogelijk. De maatregel zal echter wel zo snel mogelijk worden ingevoerd. Een definitieve ingangsdatum wordt zo snel mogelijk vastgesteld.

## 5.11. De maatregel moet per 1 januari ingevoerd worden

De indieners stellen dat de maatregel direct per 1 januari 2019 ingevoerd zou moeten worden om op die manier eerder verkeersslachtoffers te kunnen voorkomen.

### Reactie van het college

In verband met een zorgvuldige voorbereiding van de maatregel is het niet mogelijk om de maatregel per 1 januari 2019 in te laten gaan. De maatregel zal echter wel zo snel mogelijk worden ingevoerd. Een definitieve ingangsdatum wordt zo snel mogelijk vastgesteld.

## 5.12. Overgangperiode voor het omzetten van snor- naar bromfiets

De indieners vragen om een overgangperiode nadat de maatregel is ingevoerd, zodat zij hun snorfiets kunnen omzetten naar een bromfiets. Hierbij wordt ook gevraagd of de gemeente Amsterdam door bijvoorbeeld een subsidie een bijdrage wil leveren aan de omzetting. Ook wordt gevraagd of er een RDW-keuringsstation in Amsterdam zal komen.

### Reactie van het college

Het ombouwen van de snorfiets naar een bromfiets en de keuring door de RDW kan binnen betrekkelijk korte tijd worden gerealiseerd. Het college vindt het daarom niet nodig een overgangperiode voor het omzetten van een snorfiets naar een bromfiets in te voeren. Het college heeft de RDW gevraagd of er naast het RDW-keuringsstation in Lelystad een vestiging van een (tijdelijk) keuringsstation in Amsterdam mogelijk is. De RDW heeft dit nog in overweging. Een financiële bijdrage leveren aan omzetting van de snorfiets past niet in het beleid van de gemeente Amsterdam om het gebruik van schone voertuigen te stimuleren.

<sup>9</sup> Uitspraak van de Rechtbank Amsterdam van 23 augustus 2013, ECLI:NL:RBAMS:2018:6056

### 5.13. Verhouding tot landelijke regelgeving

De indieners menen dat sprake is van een typisch 'Amsterdamse' maatregel en vragen zich af hoe overtreding hiervan moet worden beoordeeld nu landelijk andere regels gelden.

#### Reactie van het college

Op 1 juli 2018 is de landelijke regelgeving gewijzigd. De wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) door middel van het Besluit 'lokale scheiding fiets en snorfiets' maakt het mogelijk voor elke wegbeheerder in Nederland de snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten in plaats van het fietspad de rijbaan te gebruiken. De landelijke regels maken de maatregel dus juist mogelijk.

Overigens wordt ook in andere steden zoals Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Groningen nagedacht over de plek van de snorfiets op de weg en wordt vergelijkbare besluitvorming voorbereid.

*“Dit zorgt voor meer onduidelijkheid en is niet in lijn met het landelijke beleid.”*



# 6. Zienswijzen over duidelijkheid van de maatregel

## 6.1. Duidelijke verkeerssituatie

De indieners, waaronder de ANWB, vrezen voor een onduidelijke situatie in het verkeer na invoering van de maatregel. Zij geven aan dat het straks onduidelijk zal zijn waar je wel en niet meer op het fietspad mag rijden en waar je verplicht de rijbaan op moet. Zo zou je elke 100 meter moeten kijken waar je moet rijden en kun je daarom niet goed op het verkeer letten. Ook wordt de wens geuit de nieuwe verkeerssituatie duidelijk aan te geven door middel van borden.

### Reactie van het college

Bij de voorbereiding van het verkeersbesluit heeft het college rekening gehouden met de duidelijkheid van de nieuwe verkeerssituatie en bijkomende borden.

De veranderingen op de weg worden aangegeven door middel van verkeersborden. Onder alle G11-borden (die een verplicht fietspad aanduiden) waar de maatregel geldt, komt een onderbord te hangen. Dit onderbord bevat de tekst: "snorfietsen niet toegestaan".

Waar de snorfiets moet invoegen op de rijbaan of naar het fietspad moet gaan, worden aanwijsborden (D106) geplaatst. En waar snorfietsers door invoering van de maatregel moeten omrijden worden ze hierop geattendeerd en krijgen ze een rijrichting aanbevolen met speciale borden (D106L of D106R).

*“Soms op het fietspad, meestal niet en waarom mag de snorscooter niet meer op bepaalde plekken rijden?”*

Naast bovengenoemde borden wordt het overige gemotoriseerde verkeer op strategische punten in de stad, zoals bij binnenkomst ring A10 of in de nabijheid van de belangrijkste doorstromingsroutes, met borden gewezen op de aanwezigheid van de snorfiets op de rijbaan. Ook op de wegen waarop de maatregel vooralsnog niet wordt uitgevoerd, de belangrijkste doorstromingswegen, worden snorfietsers met borden gewaarschuwd dat ze op die wegen naar het fietspad moeten en worden de overige weggebruikers erop gewezen dat hier een uitzondering op de maatregel geldt.

Waar de snorfietsers van de rijbaan naar het fietspad gaan (of andersom) maken we zoveel mogelijk gebruik van al bestaande overgangen. Op 22 plaatsen in de stad was dit niet mogelijk en worden doorsteekjes aangelegd. Deze doorsteekjes worden duidelijk aangegeven met wegmarkeringen.

Als aanvulling op de permanente bebording en wegmarkeringen zal het college ter verduidelijking van de maatregel ook een uitgebreide en intensieve communicatiecampagne organiseren tijdens de eerste drie maanden na invoering van de maatregel. Deze campagne richt zich zowel op snorfietsers als op andere weggebruikers. Verder zetten we tijdens de eerste twee maanden na invoering van de maatregel verkeersregelaars in op strategische punten in de stad, zoals op punten waar snorfietsers door invoering van de maatregel moeten omrijden. De verkeersregelaars zullen snorfietsers erop wijzen als zij verkeerd rijden, maar ook als ze hun helm vergeten te dragen.

*“Ook denk ik dat de nieuwe verkeerssituaties voor heel veel verwarring gaan zorgen.”*

## 6.2. Duidelijkheid bebording

De indieners vinden de uitleg op de website ([amsterdam.nl/scooter/ontwerpverkeersbesluit](https://amsterdam.nl/scooter/ontwerpverkeersbesluit)) over de twee afbeeldingen van verkeersborden die aangeven dat snorfietzers op het (brom)fietspad moeten rijden niet duidelijk. Een ervan is een bord met alleen een fiets erop. Dat lijkt heel verwarrend. Dit bord zou juist moeten betekenen dat er alleen fietsers op het fietspad rijden.

### Reactie van het college

Onder alle G11-borden, die een verplicht fietspad aanduiden, komt een onderbord te hangen. Dit onderbord bevat de tekst: “snorfietsen niet toegestaan”. Het onderbord is dus het bord dat aangeeft dat de snorfietser geen gebruik mag maken van het fietspad.

Waar de snorfietser moet invoegen op de rijbaan of naar het fietspad moet gaan worden aanwijsborden (D106) geplaatst. En waar snorfietzers door invoering van de maatregel moeten omrijden worden ze hierop ook geattendeerd en wordt hen een rijrichting aanbevolen met speciale borden (D106L of D106R).

## 6.3. Indicatieve kaart

De indieners vinden de indicatieve kaart<sup>10</sup> niet overzichtelijk genoeg, wat volgens hen niet bijdraagt aan de duidelijkheid van de maatregel.

### Reactie van het college

De indicatieve kaart is ontworpen om in de periode van de zienswijzen iedereen die meer informatie wilde inzicht te geven in wat de voorgestelde maatregel gaat behelzen. De kaart is niet bedoeld als bewegwijzering, dat gebeurt op straat met de borden en wegmarkeringen voor snorfietzers en andere weggebruikers. De kaart wordt bij het definitieve verkeersbesluit nog éénmaal vernieuwd. Korte tijd na invoering van de maatregel zal hij van de website van de gemeente verdwijnen.

Het is lastig om een kaart van de gehele stad in een oogopslag overzichtelijk te maken. De inzoommogelijkheid helpt om de kaart toegankelijker te maken. Het college vindt de kaart een goed hulpmiddel om de toekomstige veranderingen per straat te kunnen bekijken. Het college benadrukt dat deze kaart niet leidend is. De kaarten die als bijlagen bij het (ontwerp)verkeersbesluit zijn gevoegd, zijn dat wel. De indicatieve kaart met kleuren is gemaakt als extra hulpmiddel.

<sup>10</sup> <https://maps.amsterdam.nl/snorfietsnaarrijbaan/>

# 7. Zienswijzen over handhaving

## 7.1. Handhaving als alternatief voor de maatregel

De indieners, waaronder de ANWB, voeren aan dat we beter kunnen kiezen voor meer en strakker handhaven op overschrijding van de maximum snelheid van 25 km/uur en het opvoeren van snorfietzen, dan deze maatregel in te voeren.

### Reactie van het college

Het college merkt allereerst op dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan niet bedoeld is om de te hoge snelheid van de snorfiets te legaliseren of te stimuleren. Ook na verplaatsing naar de rijbaan blijft handhaving op snelheid een prioriteit van de gemeente en politie. Het college verwacht dat door de verwijzing van de snorfietser naar de rijbaan de doorstroming op het fietspad verbetert en de verkeersveiligheid toeneemt.

Het college herkent wel het beeld dat snorfietzers vaak te hard rijden. Veel verkeersonveiligheid onder vooral snorfietzers komt door risicovol gedrag van de bestuurders. In 2012 is een uitgebreide handhavingscampagne 'SlowRiders' gevoerd om vooral jonge snor- (en brom)fietsers bewust te maken van hun rijgedrag, met name te hard rijden. Hierbij werd ook extra handhavingcapaciteit door de politie ingezet. Helaas gingen snorfietzers, ondanks de campagne, niet minder hard rijden. Daarom is de campagne gestopt. Uit onderzoek in september 2016, bleek dat 87% van de snorfietzen te hard rijdt.<sup>11</sup> Dit probleem heeft dan ook de aanhoudende aandacht van het college.

Voor de handhaving op snorfietsoverlast werken we samen met de gemeentelijke Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's), de politie en het Openbaar Ministerie. De bevoegdheden van gemeentelijke handhavers beperkten zich tot voor kort tot het handhaven van een klein deel van de overtredingen die snor- en bromfietsers begaan, zoals het aantasten van de luchtkwaliteit, het rijden door een voetgangersgebied en (parkeer)hinder. Het bekeuren van snorfietzers voor alle overige overtredingen, zoals door rood rijden, te hard rijden en het opvoeren van hun snorfiets, was de exclusieve bevoegdheid van de politie Amsterdam. Door de wijziging van het BABW en het RVV 1990 zijn naast politieambtenaren, nu ook BOA's

domein 1 en 2, bevoegd om bij de snorfietser op de helmplicht en de plaats op de weg te handhaven. Bij de bromfietser hebben BOA's deze bevoegdheden al.

Om de capaciteit van de politie en het Openbaar Ministerie zo efficiënt en effectief mogelijk in te zetten, is in het Handhavingsplan Verkeershandhavingsteam 2015 van de Nationale Politie, Eenheid Amsterdam, vastgelegd dat er veel aandacht wordt besteed aan snor- en bromfietsdelicten (tenminste 20% van de capaciteit) zoals snelheidsovertredingen, door rood rijden en het onrechtmatig gebruik van de smartphone (afleiding in het verkeer).<sup>12</sup> De politie en het Openbaar Ministerie hebben uiteraard ook andere door het Rijk bepaalde taken dan het handhaven op snor- en bromfietsdelicten. Deze groeiende capaciteitsvraag bij de politie en het Openbaar Ministerie heeft de continue aandacht van de gemeente Amsterdam. Daarom heeft de gemeente Amsterdam met succes het Rijk via de Driehoek van Amsterdam, en later de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) én de G4 verzocht om de bevoegdheden van gemeentelijke handhavers op het gebied van verkeer te verruimen.

## 7.2. Handhaving van de nieuwe maatregel

De indieners geven aan dat de nieuwe maatregel vraagt om handhavend op te treden tegen onwenselijk gedrag van veel snorfietzers. Die handhaving lijkt tot nu toe te hebben ontbroken.

### Reactie van het college

De nieuwe maatregel zal inderdaad, zeker in het begin, extra aandacht van handhavers vragen. Met het oog op de wijziging van het BABW en het RVV 1990 zijn naast de politie ook buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) domein 1 en 2 bevoegd om ten aanzien van de snorfietser op de helmplicht en de plaats op de weg te handhaven. Ten aanzien van de bromfietser hebben BOA's deze bevoegdheden al. De gemeente Amsterdam maakt extra capaciteit vrij voor de handhaving van de maatregel. De gemeente Amsterdam is in overleg met het Openbaar Ministerie en de politie om de handhaving op helmplicht en plaats op de weg van snorfietzers nader vorm te geven.

<sup>11</sup> Monitoring SPI snelheden brom- en snorfietzers Amsterdam, Dufec dataverzameling en dataverwerking, september 2016

<sup>12</sup> Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021, gemeente Amsterdam 2016, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016

Tijdens de eerste twee maanden na invoering van de maatregel zetten we verkeersregelaars in op strategische punten in de stad, zoals waar snorfietzers door invoering van de maatregel moeten omrijden. De verkeersregelaars zullen snorfietzers erop wijzen als zij verkeerd rijden, maar ook als ze hun helm vergeten te dragen. Na die eerste twee maanden zullen handhavers waarschuwingen uitdelen bij overtredingen. Als een snorfietser niet op de rijbaan rijdt waar dit wel verplicht is of als een snorfietser geen helm draagt op de rijbaan, riskeert hij een boete van €95,-.

Verder gaan we informatiegestuurd handhaven op naleving van de maatregel. Dit betekent dat de prioriteit van handhaving ligt waar en wanneer de overlast van en gevaarzetting door snorfietzers op het fietspad het grootst is. Dit zijn onder andere de drukste fietspaden en fietspaden met een smal profiel. Op deze plekken gaan we zowel handhaven op 'plaats op de weg' (fietspad) als op 'helmplicht' (naastgelegen rijbaan). Verder gaan we vooral handhaven waar en wanneer (naar verwachting) de verplaatsing naar de rijbaan het minst wordt opgevolgd. Dit zijn onder andere solitaire fietspaden (fietspaden zonder naastgelegen rijbaan) waarbij snorfietzers, net als bromfietzers, moeten omrijden en fietspaden langs een rijbaan met lage doorstroming of veel (auto)verkeer. Deze locaties lenen zich met name voor handhaving op 'plaats op de weg'.

*“Bij een nieuw beleid hoort een strenge handhaving.”*

### 7.3. Beboeten snorfietsen

De indieners vrezen dat de politie zich voornamelijk bezig zal houden met het beboeten van snorfietsen in plaats van het bestrijden van criminaliteit.

#### Reactie van het college

Het college realiseert zich dat de nieuwe maatregel, vooral in het begin, aanvullende aandacht van handhavers zal vragen. Daarom maakt de gemeente Amsterdam extra capaciteit vrij voor de handhaving (zie ook de reactie bij paragraaf 7.2). Bovendien hebben BOA's door de wijziging van het BABW en het RVV 1990, naast de politieambtenaar, de bevoegdheid om bij de snorfiets te handhaven op de helmplicht en plaats op de weg. Juist omdat BOA's deze extra bevoegdheid hebben gekregen deelt het college de vrees van indieners niet. Handhaving is en blijft verder een samenwerking tussen politie, de BOA's en het Openbaar Ministerie.

*“Er dient wel gehandhaafd te worden op overtredingen. Dit geldt trouwens ook voor fietsers die denken alles te mogen.”*

### 7.4. Later beginnen met handhaven

De indieners, waaronder de Fietzersbond, vinden dat niet pas na vier maanden gestart moet worden met het daadwerkelijk handhaven op de maatregel. Hiermee moet meteen na de invoering begonnen worden, anders wordt de maatregel niet serieus genomen.

#### Reactie van het college

Het klopt dat het college heeft gekozen voor een gefaseerde invoering van de maatregel. We vinden dat er eerst een periode van gewenning en gedragsverandering moet zijn onder zowel de snorfietser als de overige verkeersdeelnemers. Het college meent dat de kans op gedragsverandering op deze manier het grootst is.

De eerste twee maanden na de invoering van de maatregel zetten we verkeersregelaars in die de snorfietzers naar de rijbaan zullen verwijzen. Tegelijkertijd starten we een intensieve campagne over de nieuwe regels. Een onderdeel van de campagne is dat verkeersregelaars en speciale gastheren op straat de eerste twee maanden snorfietzers informeren over de nieuwe maatregelen. In de periode daarna zullen handhavers waarschuwingen uitdelen bij overtredingen. Indien een snorfietser niet op de rijbaan rijdt wanneer dit wel verplicht is of indien een snorfietser geen helm draagt op de rijbaan, riskeert hij een boete van €95,-.

Zie ook de reactie bij paragraaf 6.1 over de communicatiestrategie en paragraaf 7.1 over de handhavingstrategie in de beginperiode.

# 8. Zienswijzen over monitoring en evaluatie

De indieners, waaronder de organisaties ANWB, BOVAG, de Fietsersbond en Milieudefensie, wijzen op het belang van goede monitoring en evaluatie. Een indiener vraagt de monitoring zo volledig mogelijk te maken, zodat andere steden die de maatregel willen invoeren er hun voordeel mee kunnen doen. Gevraagd wordt te monitoren of snorfietzers, om aan de helmplicht te ontkomen, zich gaan verplaatsen naar rustiger straten zonder vrijliggend fietspad en te monitoren hoe de overlast zich ontwikkelt op fietspaden waar snorfietzen nog wel mogen rijden. De effecten op de verkeersveiligheid moeten volgens de indieners bij voorkeur met enige regelmaat worden gemonitord, en er moet mee worden doorgesgaan tot minimaal twee jaar na invoering van de maatregel. Dit is belangrijk omdat volgens de indieners gebleken is dat weggebruikers nog lang hebben moeten wennen aan de invoering van Bromfiets naar Rijbaan (BOR) en dat de bromfietser ook nu nog moeite heeft om goed mee te komen tussen het gemotoriseerde verkeer.

## Reactie van het college

Het college deelt de mening van de indieners dat een goede monitoring en evaluatie van groot belang is om te kunnen beoordelen welke effecten de maatregel in de praktijk zal hebben. Daarom is een uitgebreid monitoring- en evaluatieprogramma opgesteld.

Dit programma bestaat uit twee sporen:

Spoor 1: registratie van verkeersongevallen met betrokkenheid van brom- en snorfietzen.

Spoor 2: onderzoek op straat.

*Spoor 1: registratie van verkeersongevallen met betrokkenheid van brom- en snorfietzen.*

De gemeente beschikt over cijfers uit de landelijke ongevalregistratie BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland). Daarnaast heeft zij toegang tot meer actuele ongevalsgegevens uit het STAR (Smart Traffic Accident Reporting) initiatief. Dit is een initiatief van o.a. VIA, ANWB, VNG, politie en Verbond van Verzekeraars om via [mobielschademelden.nl](https://mobielschademelden.nl) met een app ongevalsdata te verzamelen. Daarnaast heeft de gemeente specifiek voor de maatregel Snorfiet naar de rijbaan een samenwerking opgezet met Veiligheid.nl, die zorgdragen voor het registreren van het aantal brom- en snorfietsongevallen via de SpoedEisendeHulp (SEH) van de Amsterdamse ziekenhuizen. Via een vragenlijst

*“Handhaving en monitoring zijn cruciaal, met name in de beginfase.”*

wordt aan de betrokkenen informatie gevraagd over de achtergrond van het ongeval.

*Spoor 2: onderzoek op straat.*

De monitoring vindt plaats met camera's en start met een nulmeting in de maanden oktober en november van 2018. Daarna volgen 2 à 3 herhalingsmetingen telkens met een tussenpose van een aantal maanden. We gaan op de volgende onderdelen monitoren:

1. Naleving van de positie van de snorfiet op de rijbaan  
Op verschillende locaties zal worden gemeten hoeveel snorfietzers er op de rijbaan rijden en hoeveel nog op het fietspad. De locaties zijn gekozen op basis van 'drukke' (hoofdnetten), spreiding over de stad, de aanwezigheid van OV, scholen, winkels of kantoren.
2. Helmplicht  
Op de hierboven genoemde locaties zal ook worden gemeten hoeveel snorfietzers wel een helm dragen en hoeveel dat (nog) niet doen.
3. Conflicten op kruisingen geregeld door verkeerslichten  
Op drie grote en drukke kruispunten zal het aantal en type conflicten worden gemeten van brom- en snorfietzen met het overige verkeer bij het oversteken van het kruispunt.
4. Doorstroming op hoofdnet auto  
Op geselecteerde locaties zal worden gemeten of en hoe vaak de aanwezigheid van de snorfiet op de rijbaan de doorstroming van het overige verkeer op de rijbaan beïnvloedt. Hierbij kijken we onder andere naar drukte, snelheid, hinder, reacties van overig verkeer (zoals rembewegingen schrikbewegingen), beïnvloeding in de buurt van kruispunten en de interactie tussen de weggebruikers.
5. Interactie met OV (bus, taxi en tram)  
Op geselecteerde locaties zal worden gemeten in hoeverre en hoe vaak de aanwezigheid van de snorfiet op de rijbaan de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer beïnvloedt.
6. Naleving omrijroutes  
Op geselecteerde locaties zal worden gemeten of snorfietzers de omrijroutes gebruiken.
7. Speciale situaties ten aanzien van naleving positie van snorfiet op de rijbaan ('plaats op de weg').

Op een aantal locaties gelden bijzondere omstandigheden, zoals bijvoorbeeld het oprijden van een corridor vanuit een 30-kilometer gebied. Op een aantal van deze locaties wordt gemeten of in de ze speciale situaties de verkeersregel door snorfietzers correct wordt nageleefd.

Tussen de 0-, 1-, 2- en 3-meting zit telkens een aantal maanden. De metingen op locatie worden verricht met behulp van kenteken (ANPR)- en overzichtscamera's. De automatische beeldverwerking heeft betrekking op de ochtend- en avondspits. Hierop voeren wij met name de analyse uit. De camera's registreren echter de volle week 24 uur per dag. Mochten er incidenten op andere tijden zijn, dan wordt voor een analyse wel gebruik gemaakt van die beelden.

De hiervoor genoemde wijze van monitoring en evaluatie is besproken met SWOV en wordt uitgevoerd door verkeerskundig adviesbureau DTV Consultants, aan wie de opdracht is gegund na een openbare aanbestedingsprocedure.

De monitoring is naar de mening van het college voldoende uitgebreid om een goede evaluatie te kunnen maken. Een langere termijn van evaluatie vindt het college op voorhand daarom ook niet nodig. Of er overlast ontstaat op de fietspaden waar snorfietzen nog wel mogen rijden, maakt geen deel uit van de monitoring en evaluatie door DTV. Wel zullen we op basis van de monitoringsresultaten bekijken of de fietspaden waar de maatregel nu nog niet geldt, uitgezonderd blijven of dat de snorfietser ook op deze wegen naar de rijbaan wordt verplaatst.

# 9. Zienwijzen over andere weggebruikers

## 9.1. Fietsers en de verkeersregels

De indieners voeren aan dat niet de snorfietser het probleem is maar de asociale fietser. Zij constateren veelvuldig dat fietsers al rijdend appen, met meerderen naast elkaar fietsen en afslaan zonder rekening te houden met het overige verkeer op het fietspad. Verder is de onervaren toerist op de fiets een bron van ergernis. De indieners geven ook een aantal oplossingen om het asociale gedrag van fietsers te beperken, zoals het verplichten van een theoriecursus, een linker spiegel en een kenteken.

### Reactie van het college

Het college erkent dat fietsers in Amsterdam vaak gevaarlijk rijden. Dit blijkt ook uit de analyse van verkeersgedrag onder fietsers met de Safety Performance Index voor gedrag. Dit is een tool die bij het opstellen van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 is toegepast om de stand van de verkeersveiligheid in de stad inzichtelijk te maken. De tool is ontwikkeld door SWOV en de ANWB. Met steekproeven wordt onderzocht hoe het in de stad staat met gedrag waarvan bekend is dat het de verkeersveiligheid beïnvloedt. De stelling dat voornamelijk fietsers onveilige situaties veroorzaken op het fietspad wordt echter niet door onderzoeksgegevens bevestigd en door het college gedeeld.<sup>13</sup>

*“Op het fietspad is namelijk niet de snorfietser het probleem maar de fietsers zelf; naast elkaar fietsen (soms wel 3 naast elkaar), tegen de richting in fietsen en fietsen met telefoon in de hand of oordopjes in.”*

Tegen ongeoorloofd verkeersgedrag door fietsers wordt opgetreden. Handhaving op overtredingen door fietsers, zoals door rood rijden en fietsen zonder verlichting, is de exclusieve bevoegdheid van de politie. Maar ook de gemeente Amsterdam spant zich in om het gewenste gedrag te stimuleren. Dit doet de gemeente door samen met het Rijk diverse

<sup>13</sup> Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021, gemeente Amsterdam 2016, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016. De Safety Performance Index is te vinden in bijlage 3

campagnes te voeren, die onder meer zijn gericht op afleiding in het verkeer en fietsverlichting. Ook werkt de gemeente met het Rijk mee aan het gebruik van de fietsmodusapp. De app zorgt ervoor dat kinderen niet kunnen bellen tijdens het fietsen. Daarnaast voert de gemeente campagnes als bepaalde verkeersonveilige situaties in Amsterdam hoog op de prioriteitenlijst staan, maar waar landelijk geen campagne voor wordt gevoerd. Zo gaan we de komende jaren door met de campagne “veilig achterop” die is gestart in 2015.

Het is verder bekend dat de onervarenheid van de toerist op de fiets in het typisch Amsterdamse verkeer leidt tot veel ergernis onder medeweggebruikers. Daarom hebben we in 2015 een filmpje gemaakt dat fietsende toeristen informeert over de Amsterdamse fietscultuur. Dit filmpje wordt gebruikt door fietsverhuurders en door I Amsterdam. Er is ook een bijpassende folder die te vinden is op een groot aantal (toeristische) locaties in Amsterdam. Om nog meer gerichte maatregelen te kunnen nemen, is meer onderzoek naar betrokkenheid van toeristen bij ongevallen nodig, zowel te fiets als te voet. Momenteel lijkt het aandeel toeristen bij ongevallen in Amsterdam klein te zijn (bron: Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016).

Indieners hebben voorstellen gedaan om risicogedrag van fietsers te voorkomen. Het college waardeert dat zij een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en drukte op de fietspaden. Maar het is geen bevoegdheid van het college om fietsers te verplichten een kenteken te hebben, een theoriecursus te volgen of een spiegel op de fiets te monteren. Daarvoor is landelijke wetgeving nodig.

## 9.2. Kleine groep snorfietsters verpest het voor de rest

De indieners zijn van mening dat een kleine groep snorfietsters zich misdraagt en het verpest voor de snorfietsters die zich wel aan de maximale toegestane snelheid en de verkeersregels houden.

### Reactie van het college

Het college wil benadrukken dat de aanleiding om de snorfietsters naar de rijbaan te verplaatsen, niet gelegen is in het gedrag van een klein groepje snorfietsters. Snorfietsters dragen er door hun aantal (33.000 in 2016), hun grotere

breedte (vooral van het scootermodel) en het verschil in snelheid met fietsers aan bij dat de capaciteit van de vaak smalle fietspaden in de binnenstad van Amsterdam niet goed kan worden benut en dat de doorstroming en veiligheid op de fietspaden afneemt. Bovendien blijkt uit onderzoek uitgevoerd in september 2016 dat 87% van de snorfietsen te hard rijdt. De reden om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen is dus niet het gedrag van een klein groepje, maar ligt in het aantal en in de specifieke kenmerken van de snorfiets.

### 9.3. Elektrische fietsen en wielrenfietsen

De indieners menen dat ook elektrische fietsen en racefietsen naar de rijbaan zouden moeten worden verwezen. Zij behalen immers ook snelheden van 25 km/uur (of hoger) en zijn daarmee een even groot gevaar op de fietspaden als de snorfietsers. Bovendien hoor je deze weggebruikers niet aankomen, waardoor men eerder zou kunnen schrikken bij inhaalacties. Voorts vragen de indieners zich af wat er met de elektrische fietsen en racefietsen zal gebeuren na invoering van de maatregel, gelet op de overeenkomst in snelheid.

#### Reactie van het college

Elektrische fietsen en racefietsen veroorzaken, ondanks hun (eventuele) hogere snelheid, minder hinder voor gebruikers van het fietspad. Zij zijn even groot als gewone fietsen. Hierdoor zorgen ze niet, zoals snorfietsen, voor problemen bij het benutten van de capaciteit van het fietspad. Racefietsen en elektrische fietsen met een maximumsnelheid van 25 km/uur hebben bovendien geen blauw kentekenplaatje. Om die reden vallen ze niet onder de reikwijdte van de maatregel.

Het college merkt op dat de snorfiets er op bepaalde plaatsen voor zorgt dat de capaciteit van het fietspad niet volledig benut kan worden, omdat ze breder en sneller zijn dan fietsen. De hogere snelheid van de snorfiets is dus niet de enige reden dat ze van het fietspad geweerd worden. Juist de combinatie van de hogere snelheid en de grotere omvang van het voertuig leidt tot hinder op het fietspad en verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld door te weinig ruimte en schrikreacties bij het inhalen.

Overigens zijn er twee soorten elektrische fietsen: elektrische fietsen met een maximumsnelheid van 25 km/uur en elektrische fietsen met een maximumsnelheid van 45 km/uur.

Laatstgenoemde, speed-pedelecs, zijn voorzien van een geel kentekenplaatje, vallen binnen de categorie bromfiets en rijden al verplicht op de rijbaan met een helm.

*“Mijn ervaring is dat de gewone en elektrische bakfietsen zorgen voor de gevaarlijke situaties op het fietspad.”*

### 9.4. (Elektrische) bakfietsen

De indieners menen dat de (elektrische) bakfiets vanaf 2019 ook op de rijbaan moet rijden. Zij vragen zich af wat er met de (elektrische) bakfiets zal gebeuren, omdat ook deze voertuigen hinder met zich meebrengen op het fietspad.

#### Reactie van het college

(Elektrische) bakfietsen vallen niet onder de categorie snorfiets en kunnen om die reden niet in de uitvoering van deze maatregel worden meegenomen. Ze hebben ook geen blauw kenteken. Ze blijven dus op het fietspad, net als de elektrische fietsen en racefietsen.

### 9.5. Biro / Canta

De indieners vragen zich af of de maatregel ook van toepassing is op de Biro's en Canta's. Zij vinden dat dergelijke vervoermiddelen niet thuishoren op het fietspad, omdat ze net als de snorfiets irritant en gevaarlijk zijn.

#### Reactie van het college

Beide soorten voertuigen vallen onder het gehandicaptenvervoer en zijn daarmee geen snorfiets. Ze kunnen om die reden niet in de uitvoering van deze maatregel worden meegenomen. Ze hebben ook geen blauw kenteken.

Gehandicaptenvoertuigen mogen zowel op de stoep als op het fietspad rijden. Dit is landelijke wetgeving waaraan het college niet kan tornen.

Overigens herkent het college wel de geschetste overlast van met name Biro's en Canta's. De gemeente is hierover in gesprek met het ministerie. Ondertussen kijken we naar mogelijke oplossingen om de overlast van deze voertuigen tegen te gaan, vooral het gedrag van de chauffeur en op het gebied van parkeren.

### 9.6. Elektrisch aangedreven voertuigen zonder blauwe kentekenplaat

De indieners onderscheiden naast de Biro's, Canta's, (elektrische) bakfietsen, racefietsen en elektrische fietsen, ook een restcategorie voertuigen. Zo zijn er allerlei verschillende elektrisch aangedreven voertuigen zonder blauwe kentekenplaat die zich op het fietspad voortbewegen. De indieners vragen zich af of de maatregel ook op dit soort voertuigen van toepassing is en zo niet, wat er dan met deze voertuigen zal gaan gebeuren.



## Reactie van het college

Al het overige elektrisch aangedreven vervoer zonder blauwe kentekenplaat blijft na de invoering van de maatregel op het fietspad, omdat deze voertuigen niet binnen de categorie snorfietsen vallen.

Een deel van het overige elektrisch aangedreven vervoer valt binnen de categorie 'bijzondere bromfiets'. Op grond van artikel 20b, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994, kunnen voertuigen worden aangewezen als 'bijzondere bromfiets' waarvoor geen Europese typegoedkeuring vereist is. Dit creëert de mogelijkheid om innovatieve voertuigen te keuren die niet op een andere manier tot de weg kunnen worden toegelaten. Zo worden elektrische steps en Segways aangemerkt als bijzondere bromfiets. Bijzondere bromfietsen zijn geen snorfietsen, ook al komt een deel van de regels die zij volgen overeen met die van de (snor)fiets. Aangezien deze voertuigen niet kwalificeren als snorfiets hoeven zij na invoering van de maatregel niet naar de rijbaan. In het Besluit van 6 juni 2018 'lokale scheiding fiets en snorfiets' is dit ook expliciet bepaald. In de toelichting bij dat Besluit staat: *"De uitzondering voor bijzondere bromfietsen is gemaakt vanwege een combinatie van overwegingen. In de eerste plaats zijn dit in aantal niet de voertuigen die aan de grote drukte op het fietspad bijdragen. Verder is het op voorhand moeilijk te bepalen of het verantwoord is deze uiteenlopende typen bromfietsen automatisch te verwijzen naar de rijbaan op plaatsen waar dit geldt voor de snorfiets."*<sup>14</sup>

De bevoegdheid tot aanwijzing van 'bijzondere bromfietsen' ligt niet bij de gemeente als lokale wegbeheerder). Voor een dergelijke aanwijzing moet een aanvraag worden ingediend bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Het resterende deel van het overige elektrisch aangedreven vervoer zonder blauwe kentekenplaat, zoals bijvoorbeeld de elektrische eenwielers, gemotoriseerde skateboards en hoover boards, is geen bijzondere bromfiets. Ze komen niet in aanmerking voor de status van bijzondere bromfiets, omdat een deugdelijke stuurinrichting ontbreekt. Het gaat wel om elektrisch aangedreven voertuigen, maar gebruikers besturen de voertuigen met hun eigen lichaam. Vanwege het ontbreken van een blauwe kentekenplaat worden ook zij niet aangemerkt als snorfiets.

## 9.7. Fietskoeriers, fietstaxi's en transportkarretjes

De indieners menen dat fietskoeriers, fietstaxi's en transportkarretjes vanaf 2019 ook op de rijbaan moet rijden. Deze voertuigen brengen hinder met zich mee op het fietspad.

### Reactie van het college

Fietskoeriers, fietstaxi's en transportkarretjes vallen (net als elektrische bakfietsen en racefietsen) niet onder de categorie snorfiets en kunnen om die reden niet in de uitvoering van deze maatregel worden meegenomen. Ze hebben ook geen blauw kenteken. Ze blijven dus op het fietspad.

<sup>14</sup> Par 2.5

# 10. Zienswijzen over neveneffecten maatregel

## 10.1. Risico op sluiproutes

De indieners, waaronder de organisatie RAI, geven aan dat snorfietsers, onder andere om aan de helmplicht te ontkomen, alternatieve routes zullen gaan nemen, waardoor het daar drukker wordt en het probleem verschuift.

### Reactie van het college

Het is onvermijdelijk dat er sluiproutes zullen komen, bijvoorbeeld waar snorfietsers, net als bromfietsers, moeten omrijden. Iedereen maakt steeds een afweging tussen tijd (omrijroutes) en zich aanpassen aan de nieuwe situatie. In beide situaties wordt het doel van de maatregel, namelijk het verminderen van de drukte op de fietspaden en het bevorderen van de veiligheid en bruikbaarheid van de fietspaden, bereikt.

Het is lastig om nu al te voorspellen welke alternatieve routes zullen worden gekozen, behalve de plekken waar bromfietsers nu ook al moeten omrijden. Dit is immers ook afhankelijk van de bestemming van de individuele snorfietsers. Mocht het gebruik van sluiproutes in de praktijk tot problemen leiden, dan zal het college passende maatregelen treffen. Overigens gaat het college ervan uit dat de snorfietsers zich na verloop van enige tijd aanpast aan de nieuwe situatie.

## 10.2. Toename van opgevoerde elektrische fietsen en snorfietsen

De indieners denken dat men de snorfiets zal vervangen door opgevoerde elektrische fietsen of opgevoerde elektrische snorfietsen, waardoor het probleem verschoven wordt.

### Reactie van het college

Het college benadrukt dat de maatregel is ingegeven om de drukte en hinder op de fietspaden te verminderen en zo de veiligheid en bruikbaarheid van het fietspad te verbeteren. Een snorfiets is breder en heeft meer massa dan een elektrische fiets. Hierdoor zorgt de snorfiets voor meer drukte en hinder dan een elektrische fiets. De drukte wordt bepaald door verschillende factoren: de hoeveelheid verplaatsingen, de (effectieve) breedte van het fietspad, het type fietspad (1- of 2-richtingen, fietspad of (brom)fietspad et cetera), en de verschillende types voertuigen die het fietspad gebruiken (grootte, snelheid et cetera).

Daarbij verwacht SWOV dat de snorfietsgebruiker die geen helm wil dragen, maar die graag 25 km/uur wil rijden, zal overstappen naar de (niet opgevoerde) elektrische fiets en de snorfietsers die harder wil rijden, eerder overstappen naar de bromfiets (SWOV 2017, Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen).

Het college benadrukt dat het niet de bedoeling van de maatregel is dat men de snorfiets gaat opvoeren. De politie treedt handhavend op tegen opgevoerde elektrische fietsen, net zoals dat nu gebeurt bij opgevoerde snor- en bromfietsen.

## 10.3. Verplaatsing van het probleem naar de rijbaan

De indieners stellen dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan geen oplossing, maar slechts een verplaatsing van het probleem is. De onveiligheid en drukte die nu op het fietspad worden gesignaleerd, zullen aldus deze indieners als gevolg van de maatregel worden verplaatst naar de rijbaan. De rijbanen zijn bovendien nu al overvol en het aantal files en opstoppingen op de rijbanen zullen volgens deze indieners flink toenemen.

*“Zet strengere controles in op de snelheid van snorscooters, verplaatst het probleem niet naar de rijbaan.”*

### Reactie van het college

Het college wil benadrukken dat het zeer zeker niet de bedoeling en ook niet de verwachting is, dat met de maatregel de problemen van drukte en veiligheid op de fietspaden verschuiven naar de rijbaan. Het college gaat er niet bij voorbaat van uit dat verplaatsing van de snorfiets zal leiden tot meer doorstromingsproblemen op de rijbaan, maar we zullen met het monitoring – en evaluatieprogramma wel uitgebreid kijken naar hoe de snorfiets de doorstroming van het overige verkeer op de rijbaan beïnvloedt (zie hiervoor ook hoofdstuk 8 Zienswijzen over monitoring en evaluatie). Het college wijst voor de veiligheid naar de reactie bij paragraaf 4.1 Veiligheid snorfietsers naar de rijbaan.

## 10.4. Verbod op rechts inhalen snorfiets

De indieners refereren aan het verbod een snorfietser rechts in te halen. De indieners verwijzen naar het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (Rvv) waaruit de regels met betrekking tot inhalen blijken en fietsers elkaar links dienen in te halen (art. 11 lid 3). Aangezien snorfietzers als fietsers worden behandeld (art. 2b), concluderen de indieners dat snorfietzers niet rechts ingehaald mogen worden. Een snel rijdende (lig)fietsers zou dan een snorfietser die op de rijbaan rijdt niet rechts via het fietspad mogen inhalen.

### Reactie van het college

Deze zienswijze valt enigszins buiten het bestek van de maatregel, waarbij het college opmerkt niet te verwachten dat in de praktijk hiermee problemen zullen optreden.

Het Rvv stelt inderdaad dat fietsers elkaar links moeten inhalen, maar ook dat fietsers (in beginsel) gebruik moeten maken van het fietspad. Omdat snorfietzers straks op de rijbaan rijden, zal het verbod op rechts inhalen geen rol van betekenis spelen. Beide categorieën verkeersdeelnemers rijden op een ander weggedeelte en de inhaalregels gelden per weggedeelte.

Verder vallen snorfietzers onder het begrip 'bestuurders', zoals gedefinieerd in het Rvv. Fietsers mogen alleen andere fietsers niet rechts inhalen, maar mogen dat bij andere bestuurders wel. Dit betekent dat fietsers snorfietzers wel rechts mogen inhalen. De geschetste problemen zullen zich naar het oordeel van het college niet snel voordoen. Overigens zou een aanpassing van het Rvv buiten de bevoegdheid van het college vallen.

# 11. Zienswijzen over de helmplicht

## 11.1. Noodzaak helmplicht

De indieners geven aan dat ze de helmplicht onnodig vinden. Een deel vindt bijvoorbeeld dat de lage maximumsnelheid van 25 km/uur geen helm vereist. Ook maken zij een vergelijking tussen (elektrische) fietsers en snorfietsers. Ook andere weggebruikers die 25 km/uur kunnen rijden hoeven geen helm te dragen en de indieners vinden daarom dat snorfietsers die met dezelfde snelheid rijden ook niet verplicht zouden moeten worden een helm te dragen. Verder wordt aangedragen dat een helm niet nodig is zolang men zich aan de regels houdt. En dat door het dragen van een helm het overige wegverkeer minder goed wordt gehoord.

### Reactie van het college

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de helmplicht ingevoerd voor de veiligheid van snorfietsers die verplicht op de rijbaan rijden. Het college geeft met het verkeersbesluit uitvoering aan deze verplichting. De snorfietsers zal vaker tussen het overige gemotoriseerde verkeer terechtkomen en de helm biedt extra bescherming van de snorfietsbestuurder en eventuele passagiers. Aangezien (elektrische) fietsen niet verplicht op de rijbaan zullen rijden, is een helmplicht voor hen niet noodzakelijk.

Uit onderzoek<sup>15</sup> is gebleken dat het hoofd vaak het lichaams-onderdeel is dat ernstig gewond raakt bij snorfietsongevallen. Hoewel de helm geen bescherming biedt tegen elke vorm van letsel, kan de helm wel (fatale) vormen van hoofdletsel verminderen. Uit onderzoek naar snorfietsongevallen op het fietspad, concludeert SWOV dat een groot deel van het ernstige hoofdletsel onder snorfietsers beperkt had kunnen worden, en dat licht hoofdletsel zelfs voorkomen had kunnen worden, als ze een helm hadden gedragen.<sup>16</sup>

*“Waarom niet gewoon binnen de ring a10 wel een helmplicht en buiten de ring a10 geen helmplicht.”*

<sup>15</sup> De veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in Nederland; enkele actuele aandachtspunten uitgelicht, SWOV, R-2013-15, pagina 18

<sup>16</sup> De veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in Nederland; enkele actuele aandachtspunten uitgelicht, SWOV, R-2013-15, pagina 44

Uit een ander onderzoek van SWOV uit 2013 volgt dat het aantal slachtoffers van snorfietsongevallen met letsel door invoering van de helmplicht met 4,6% zal afnemen. SWOV merkt dan ook op dat het van groot belang is dat de maatregel in combinatie met de helmdraagplicht wordt ingevoerd. Na het instellen van de helmdraagplicht voor bromfietsers in 1975, is uit onderzoek overigens ook gebleken dat het aantal dodelijk verongelukte bromfietsers met 21% is afgenomen.<sup>17</sup>

Ten slotte merkt het college op dat andere Europese landen de helmplicht voor snorfietsers al langer hebben ingevoerd vanwege de veiligheid van de snorfietsers.<sup>18</sup>

## 11.2. Helmpje op, helmpje af

De indieners zeggen het verwarrend en onhandig te vinden om op het ene gedeelte van hun route verplicht een helm te moeten dragen en deze op een volgend deel van hun route weer af te moeten zetten. Ook vraagt men zich af of er speciale plekken komen waar snorfietsers hun helm op en af kunnen zetten. Een aantal vraagt zich verder af of dit de handhaving van de helmplicht bemoeilijkt.

### Reactie van het college

De maatregel houdt in dat snorfietsers verplicht zijn een helm te dragen als ze op de rijbaan moeten rijden. De helmplicht geldt dus niet overal binnen de ring A10, maar alleen op die weggedeelten waar snorfietsers voortaan op de rijbaan zullen rijden, waar ze voorheen over het fietspad reden.

De helm mag gedurende de hele rit gedragen worden en hoeft niet te worden afgezet bij het rijden op het fietspad (Besluit lokale scheiding fiets en snorfiets, Staatsblad 2018, 184, p. 6). Het invoeren van een algemene helmplicht is een bevoegdheid van het Rijk.

Uiteindelijk is het dragen van een helm waar een helmplicht geldt een verantwoordelijkheid van de snorfietsers.

Uit veiligheidsoverwegingen raadt de gemeente aan om de helm altijd op te zetten. Dan hoeft de snorfietsers zijn helm ook onderweg niet steeds af te zetten en weer op te doen. Er zullen geen speciale plekken worden aangewezen waar snorfietsers hun helm kunnen opzetten of afzetten. Uit onderzoek

<sup>17</sup> Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

<sup>18</sup> Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen? SWOV 2017, R-2017-12

volgt dat het dragen van een helm het aantal ernstig gewonde snorfietssslachtoffers beperkt, nog los van verplaatsing naar de rijbaan.<sup>19</sup> Ook op de weggedeelten waar de helmdracht niet verplicht is, zoals op een (brom)fietspad binnen de ring A10, een 30km-rijbaan, een fietsstrook of op een fietspad buiten de ring A10, leidt het dragen van een helm dus tot een veiligere deelname aan het verkeer.

Het college heeft bij de voorbereiding van het verkeersbesluit rekening gehouden met de handhaving van de helmplicht. De handhavers weten waar een helm verplicht is, namelijk op die rijbanen binnen de ring A10, waar een verplicht fietspad naast ligt, behalve op de uitzonderingswegen en de bromfietspaden. Als een snorfietsers geen helm draagt op zo'n rijbaan, krijgt hij een boete van €95,-. Waar het dragen van een helm niet verplicht is, zullen uiteraard geen bekeuringen worden uitgedeeld voor het niet dragen van een helm. Behalve door de politie kan de handhaving ook door de gemeentelijke Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) worden uitgeoefend. Zij hebben van de minister de bevoegdheid gekregen om te handhaven ten aanzien van zowel de plaats op de weg als de helmplicht.

### 11.3. Schijnveiligheid

De indieners, waaronder de organisaties ANWB, BOVAG en RAI, menen dat de helmplicht slechts schijnveiligheid oplevert. Vanwege het snelheidsverschil tussen auto's en snorfietsers zou de helm geen daadwerkelijke bescherming bieden voor ander letsel dan hoofdletsel en een deel meent dat de helmplicht dus geen effect sorteert.

#### Reactie van het college

Het college baseert zich op verschillende onderzoeken van SWOV waaruit blijkt dat bij een groot deel van de onderzochte snorfietsongevallen de ernst van het hoofdletsel had kunnen worden beperkt of licht hoofdletsel zelfs voorkomen had kunnen worden, als de snorfietsers een helm had gedragen.<sup>20 en 21</sup> Zie ook de reactie bij paragraaf 11.1. Het college meent dan ook dat de helm wel degelijk bescherming biedt en bijdraagt aan de veiligheid van de snorfietsers.

*“Een helm biedt geen bescherming tegen elk mogelijk ongeval. Schijnveiligheid dus.”*

<sup>19</sup> Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen? SWOV 2017, R-2017-12, pagina 25

<sup>20</sup> Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen? SWOV 2017, R-2017-12, pagina 18

<sup>21</sup> De veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in Nederland; enkele actuele aandachtspunten uitgelicht, SWOV, R-2013-15, pagina 44

Het college onderkent dat een helm alleen bescherming biedt bij hoofdletsel en dat andere vormen van letsel inderdaad niet door de helmplicht kunnen worden voorkomen. Aangezien letsel aan het hoofd vaak ernstig letsel is en een groot deel van de verongelukte snorfietsers hoofdletsel heeft, meent het college dat een deel van de ernstige gevolgen van snorfietsongevallen wordt voorkomen door invoering van de helmplicht. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de helmplicht bij verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan juist ingevoerd in verband met de veiligheid van snorfietsers. Het college geeft door het verkeersbesluit uitvoering aan deze verplichting.

### 11.4. Snorfiets minder aantrekkelijk door de helmplicht

De indieners geven aan dat de helmplicht de snorfiets minder aantrekkelijk maakt en dat zij juist een snorfiets hebben aangeschaft omdat een helm niet verplicht is.

#### Reactie van het college

De helmplicht wordt ingevoerd met het oog op de verkeersveiligheid en specifiek de veiligheid van de snorfietsers. Het college meent dat de aantrekkelijkheid van het voertuig minder zwaar weegt dan de veiligheid van de bestuurder van het voertuig. Het college begrijpt wel dat de helmplicht een verandering is waar niet iedereen blij mee is, en dat sommigen vinden dat het genot van het rijden met een snorfiets zal afnemen met de komst van de helmplicht.

Het college benadrukt dat elke verandering enige tijd voor gewenning met zich meebrengt. Als snorfietsers na enige tijd niet kunnen wennen aan het dragen van een helm, kunnen zij wellicht een ander vervoermiddel overwegen. De elektrische fiets bijvoorbeeld. Een elektrische fiets heeft dezelfde maximumsnelheid als een snorfiets en zal op het fietspad blijven rijden zonder helmplicht. Als het niet hoeven dragen van een helm de voornaamste reden is voor het rijden op een snorfiets, kan de elektrische fiets dus een goede vervanging vormen. Voor sommigen bestaat daarnaast de mogelijkheid een alternatieve route te kiezen.

## 11.5. Een helm kan minder voorzichtig rijgedrag uitlokken

De indieners, waaronder organisatie RAI, geven aan dat het dragen van een helm minder voorzichtig rijgedrag kan uitlokken.

### Reactie van het college

Het college benadrukt dat snorfietsers zich niet ineens extra risicovol moeten gaan gedragen op de rijbaan omdat ze een helm dragen. De maatregel zoals die nu voorligt wordt door het college voldoende veilig geacht, als alle weggebruikers zich naar behoren blijven gedragen, zo ook de snorfietser zelf.

Zoals eerder toegelicht (zie paragraaf 11.1) heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat de helmplicht ingevoerd in verband met de veiligheid van snorfietsers die verplicht op de rijbaan rijden. Het college geeft door middel van het verkeersbesluit uitvoering aan deze verplichting.

Ook blijkt uit onderzoeken van SWOV dat het aantal slachtoffers van snorfietsongevallen met letsel met 4,6% zal afnemen door invoering van de helmplicht.<sup>22</sup> SWOV stelt dan ook dat het van groot belang is de maatregel niet in te voeren zonder de helmdraagplicht.<sup>23</sup>

## 11.6. Type helm

De indieners vragen zich af of een fietshelm of een speciale helm voor speed-pedelecs (elektrische fietsen met een maximumsnelheid van 45 km/uur) volstaat en dus de helmplicht kan vervullen.

### Reactie van het college

Op basis van artikel 60 Rvv, artikel 22 lid 6 Wvw en de Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen blijkt dat snorfietsers een bepaald soort helm moeten dragen, namelijk een helm met het Europese goedkeuringskenmerk ECE 22.05. Deze helm verschilt van de helm die speciaal ontwikkeld is voor speed-pedelecs. De helm voor speed-pedelecs behoeft een goedkeuringskenmerk NTA 8776:2016. Deze nieuwe helmnorm is ontwikkeld vanwege de fysieke inspanning die een bestuurder van een speed-pedelec levert en het belang daarbij van een lichtgewicht helm die voldoende ventilatie biedt.<sup>24</sup>

Overigens kan de helm die verplicht is gesteld voor onder meer snorfietsrijders, ook voor de speed-pedelec worden gebruikt. Dit blijkt uit de toelichting op het Besluit van 27 oktober 2016, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen in verband met het vaststellen van regels inzake de speed-pedelec: *“Helmen die voldoen aan deze norm (lees: NTA 8776:2016) mogen, naast de helmen die voldoen aan ECE 22.05, ook gedragen worden door speed-pedelec bestuurders.”* Andersom is dit dus niet het geval. Voor snorfietsbestuurders die ook liever een lichtgewicht helm dragen zijn er speciale bromfietshelmen op de markt die voldoen aan de norm ECE 22.05 en minder zwaar zijn en meer ventilatie bieden dan de gemiddelde bromfietshelm.<sup>25</sup>

22 *Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam*, SWOV 2013, D-2013-11

23 *Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam*, SWOV 2013, D-2013-11

24 Toelichting bij Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen/toelichting bij Besluit van 27 oktober 2016, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen in verband met het vaststellen van regels inzake de speed-pedelec

25 Toelichting bij Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen

# 12. Zienwijzen over kosten voor snorfietzers

## 12.1. Kosten helm

De indieners, waaronder organisatie BOVAG, zijn het ermee oneens dat zij verplicht kosten moeten maken voor de aanschaf van een helm en menen dat minima hierdoor worden benadeeld. Een deel van de indieners vraagt zich af of de gemeente de helm (gedeeltelijk) zal vergoeden.

### Reactie van het college

Het dragen van een helm is veiliger, en is voor snorfietzers in andere Europese landen daarom ook al eerder verplicht gesteld (zie de reactie bij paragraaf 11.1). Het college begrijpt dat de aanschaf van een helm, of meerdere helmen, een investering is, maar vindt dat het belang van de veiligheid daar tegenop weegt en de investering meer dan waard is.

Het college benadrukt dat er geen plannen zijn om de aanschafkosten van helmen te gaan vergoeden.

## 12.2. Ombouwen snorfiets of aanschaf alternatief vervoermiddel

De indieners, waaronder organisatie BOVAG, zijn het oneens met de extra kosten die gemaakt moeten worden door invoering van de maatregel. Zo stellen indieners dat er veel kosten verbonden zijn aan het ombouwen van een snorfiets naar een bromfiets, het laten opvoeren van een snorfiets of het kopen van een alternatief vervoermiddel. Voornamelijk minima zouden op kosten worden gejaagd.

### Reactie van het college

Het college begrijpt de reacties van mensen die zich zorgen maken om extra te maken kosten, maar benadrukt dat geen van de hierboven genoemde kosten verplichte kosten zijn. Alleen de aanschaf van een helm is verplicht. Zie de reactie inzake de kosten van een helm bij paragraaf 12.1. Het college benadrukt dat het niet de bedoeling van de maatregel is dat men de snorfiets gaat opvoeren. De maatregel is met vele veiligheidsmaatregelen omgeven zodat de snorfietser die 25 km/uur rijdt veilig op de rijbaan kan rijden.

*“Onnodig creëren van extra kosten voor de snorfiets gebruiker.”*

Het college verwijst op sommige plekken in de stad en binnen de ring A10 snorfietzers naar de rijbaan met daarbij de plicht een helm te dragen. Behalve de aanschaf van een helm hoeven er dus geen kosten gemaakt te worden, tenzij de snorfietser er zelf voor kiest zijn snorfiets om te laten bouwen. De gemeente geeft geen vergoeding of compensatie aan mensen die hun snorfiets niet meer willen gebruiken of willen laten omzetten. Dit past niet in het beleid van de gemeente Amsterdam om het gebruik van schone voertuigen te stimuleren.

## 12.3. Waarde snorfietsen

De indieners vrezen dat de snorfiets minder waard wordt door de maatregel. Zij stellen dat veel mensen hun snorfiets zullen willen verkopen, maar dat snorfietsen in Amsterdam praktisch onverkoopbaar zullen worden en sterk in waarde zullen dalen. Ook zou de maatregel een negatieve invloed hebben op de omzet van scooterhandelaren.

### Reactie van het college

Het college benadrukt dat snorfietseigenaren niet verplicht zijn hun snorfiets te verkopen. Dat is een keuze die zij zelf maken, als ze niet op de rijbaan willen rijden of geen helm willen dragen op de snorfiets.

Het college ontkent niet dat een mogelijk gevolg van dit besluit is dat snorfietsen in de regio Amsterdam minder waard worden. De doorstroming op de fietspaden en het verzekeren van de verkeersveiligheid die met dit besluit worden gediend, wegen voor het college echter zwaarder dan een eventuele waardedaling van snorfietsen of een daling in de handel van snorfietsen. Snorfietseigenaren die hun voertuig willen verkopen, hebben altijd nog de mogelijkheid dit buiten de regio Amsterdam te doen, zodat de eventuele waardedaling bij verkoop beperkt blijft of afwezig is. Het college zal voor de waardedaling van snorfietsen geen vergoeding ter beschikking stellen.

## 12.4. Kosten als gevolg van eerdere maatregelen

De indieners geven aan zich benadeeld te voelen omdat zij eerst als gevolg van de invoering van de milieuzone een nieuwe snorfiets hebben moeten aanschaffen en nu weer kosten moeten maken voor de aanschaf van een helm en/of het omzetten van de snorfiets naar bromfiets. De indieners geven aan dat zij een andere keuze hadden gemaakt, als zij hadden geweten dat de snorfiets verplaatst zou worden naar de rijbaan.

### Reactie van het college

Bij de invoering van de milieuzone is rekening gehouden met de economische belangen van bezitters van een brom- of snorfiets, door alleen voertuigen te verbieden met een Datum Eerste Toelating (DET) van vóór 1 januari 2011. Voor bezitters van een voertuig met een 4-taktmotor met een DET die valt tussen 1 januari 2008 en 1 januari 2011, geldt een overgangsperiode. Deze voertuigen mogen, na keuring, de milieuzone in totdat zij tien jaar oud zijn, gerekend vanaf de DET. Hiervoor is gekozen omdat het college, de BOVAG en RAI tien jaar een redelijke, gemiddelde gebruiksduur achten.

Met deze termijn is een afweging gemaakt tussen aan de ene kant het belang van alle inwoners en bezoekers van Amsterdam hebben bij een zo schoon mogelijke lucht, en aan de andere kant de economische belangen van bezitters van een brom- of snorfiets.

Over de kosten voor het omzetten van een snorfiets naar een bromfiets, merkt het college op dat dit een persoonlijke keuze van elke voertuigbezitter is. De maatregel verplicht daar in ieder geval niet toe. Zie verder de reactie bij paragraaf 12.1 Kosten helm en 12.2 Ombouwen of aanschaf alternatief.

Het voornemen om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, met daarbij de verplichting een helm te dragen, is overigens al geruime tijd bekend, al voor invoering van de milieuzone per 1 januari 2018. Deze maatregel is bijvoorbeeld al in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 aangekondigd en heeft de nodige publiciteit gehad. Met de invoering van de maatregel had dus tijdig rekening kunnen worden gehouden bij de aanschaf van een nieuw voertuig.

## 12.5. Kosten van de maatregel: gemeenschapsgeld

De indieners betwijfelen of de kosten die samenhangen met deze maatregel wel zouden moeten worden gemaakt. Sommigen zeggen dat er met de verplaatsing van snorfietsen naar de rijbaan miljoenen aan gemeenschapsgeld wordt weggegooid.

### Reactie van het college

Op 21 september 2017 heeft het college de 'Begroting 2018' gepubliceerd.<sup>26</sup> Daaruit blijkt welk bedrag wordt vrijgesteld voor het programma 'Verkeersveiligheid' en meer specifiek voor de te nemen verkeersmaatregelen.<sup>27</sup> Het college vindt het belangrijk om bepaalde verkeersmaatregelen te nemen in verband met de doorstroming binnen de stad, het stimuleren van fietsen en het voorkomen van verkeersongevallen. Na de fietsers zijn de brom- en snorfietsers de grootste groep onder de ernstig verkeersgewonden, terwijl maar 1 à 2% van de verplaatsingen in Amsterdam met een snor- of bromfiets wordt gemaakt. Door de snorfiets met helm naar de rijbaan te verplaatsen verwacht de gemeente het aantal verkeersongevallen onder snorfietsers terug te dringen. Zie ook de reactie bij paragraaf 4.1. Daarom vindt het college dit een noodzakelijke maatregel. Dit is ook opgenomen in het Meerjarenplan verkeersveiligheid 2016 -2021<sup>28</sup>, Meerjarenplan fiets 2017 – 2021<sup>29</sup> en de Uitvoeringsagenda mobiliteit 2015<sup>30</sup>.

Een deel van het geld dat ter beschikking wordt gesteld voor het programma 'Verkeersveiligheid' zal worden besteed aan de invoering van de maatregel. Hieruit blijkt dat het stadsbestuur de mobiliteit binnen de stad en het voorkomen van verkeersongevallen hoog in het vaandel heeft staan.

<sup>26</sup> *Begroting 2018*, gemeente Amsterdam, 21 september 2017

<sup>27</sup> *Begroting 2018*, gemeente Amsterdam, 21 september 2017, pagina 5.

<sup>28</sup> *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021*, gemeente Amsterdam 2016, vastgesteld door de gemeenteraad op 14 september 2016

<sup>29</sup> *Meerjarenplan Fiets 2017 -2022*, gemeente Amsterdam 2017, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 november 2017

<sup>30</sup> *Uitvoeringsagenda Mobiliteit*, gemeente Amsterdam 2015, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015



# 13. Zienswijzen over overige gevolgen voor snorfietzers

## 13.1. Scootertje pesten

De indieners vinden deze maatregel een vorm van 'scootertje pesten'. De maatregel zou snorfietzers op een oneerlijke manier benadelen, omdat maar een klein deel van de snorfietzers daadwerkelijk overtredingen begaat en het voornamelijk fietsers zijn die de huidige verkeerssituatie veroorzaken. Ook vindt men dat de maatregel niet nodig is en alleen bedacht is om scooters weg te pesten uit de binnenstad. Vooral mensen die hun eerdere snorfiet hebben moeten vervangen vanwege de milieuzone die per 1 januari 2018 is ingevoerd en nu weer door deze maatregel worden getroffen, vinden dat zij als snorfietzers benadeeld en zelfs gepest worden door de gemeente.

*“Dit is een maatregel om scootertje te pesten.”*

### Reactie van het college

Het college stelt voorop dat het benadelen van de snorfietser absoluut niet de achterliggende gedachte van deze maatregel is geweest. Het college begrijpt wel dat mensen zich benadeeld kunnen voelen. Vooral als ze als snorfietseigenaar de afgelopen tijd met meerdere maatregelen te maken hebben gekregen. Maar bij de invoering van deze maatregel staat de verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de verkeersveiligheid van alle weggebruikers, ook van de snorfietzers, voorop. Het college meent dat de verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan het beste is om deze doelen te bereiken.

Voor de zienswijzen die de verantwoordelijkheid van fietsers in de huidige verkeerssituatie benadrukken, verwijst het college naar de reactie bij paragraaf 9.1 Andere weggebruikers – Fietsers en de verkeersregels.

Voor de zienswijzen over eerdere maatregelen in verband met de milieuzone, verwijst het college naar de reactie bij paragraaf 12.4 Kosten als gevolg van eerdere maatregelen.

## 13.2. Snorfietzers moeten meer gaan omrijden

De indieners, waaronder de ANWB, menen dat snorfietzen door invoering van de maatregel meer moeten omrijden, wat vervelend is en tijd kost. Zij menen dat er voor de snorfietser geen goede alternatieve routes zijn om de bestemming te bereiken.

### Reactie van het college

In bepaalde gevallen zullen snorfietzers inderdaad moeten omrijden, bijvoorbeeld bij een eenrichtingsfietspad met alleen een rijbaan in tegengestelde richting. Het college spant zich in om bij invoering van de maatregel de veilige alternatieve routes zo goed mogelijk aan te geven.

Zo is op een digitaal beschikbare kaart inzichtelijk gemaakt welke straten, paden en routes niet langer toegankelijk zijn. Met behulp van locatiespecifieke kaartjes worden suggesties voor alternatieve routes gegeven voor de drukste verboden routes. Ook wordt in de eerste periode na invoering van de maatregel op cruciale plekken in de stad, waar veel snorfietzers gebruik moeten maken van een omrijroute, door verkeersregelaars informatie gegeven over de belangrijkste omrijroutes. Tot slot zal op een aantal plekken tijdelijke wegmarkeringen worden aangebracht die de alternatieve routeaanwijzen.

## 13.3. Bereikbaarheid

De indieners zijn het ermee oneens dat bepaalde delen van de stad niet of minder goed bereikbaar zijn met de snorfiet als de maatregel van kracht gaat. Zij vinden het oneerlijk dat snorfietzen op bepaalde plaatsen uit het centrum verbannen worden, vooral nu je met de auto ook niet meer overal kunt komen.

### Reactie van het college

Na invoering van de maatregel zullen snorfietzen slechts op een aantal weggedeelten binnen de ring A10 niet meer mogen rijden, omdat er op die plekken alleen een vrijliggend fietspad is, zonder rijbaan voor auto's of bromfietsen ernaast. Dit zijn overigens dezelfde plekken waar bromfietsen ook al niet mogen rijden. Aangezien men straks niet meer met de snorfiet over deze fietspaden mag rijden, moeten snorfietzers daar omrijden. In verband met de duidelijke kenbaarheid

*“Veel routes zullen ook niet meer toegankelijk zijn voor snorbrommers.”*

en consistentie van de maatregel en de handhaving op de maatregel, is het niet wenselijk dat snorfietzers daar op het fietspad blijven rijden. Overigens benadrukt het college dat de snorfietser bijna alle routes kan blijven volgen, maar dan op de rijbaan in plaats van op het fietspad. Verplicht omrijden komt dus niet vaak voor.

Indieners die aangeven dat een specifieke locatie onbereikbaar wordt, zullen zich moeten realiseren dat ze in sommige gevallen niet meer met hun snorfietser van deur tot deur kunnen komen en dan misschien een stukje moeten lopen of omrijden. Ze kunnen ook een ander vervoermiddel kiezen, zoals de (elektrische) fiets.

Overigens wil het college het gebruik van brom- en snorfietzen niet ontmoedigen. Deze voertuigen zijn, als ze elektrisch worden aangedreven, een goed alternatief voor het gebruik van de auto.

### 13.4. Gezondheid snorfietser

De indieners menen dat de gezondheid van de snorfietser er niet op zal vooruitgaan als zij telkens stilstaan tussen auto's met draaiende motoren voor een rood verkeerslicht.

#### Reactie van het college

Allereerst rijdt de snorfietser binnen de ring A10 al op circa 60 % van de wegen op de rijbaan tussen de auto's. Bovendien moet de niet elektrisch aangedreven snorfietser zich realiseren dat hij zelf ook hinderlijke uitstoot produceert voor de fietser en voetganger. Tot slot leidt bij afweging van belangen het feit dat de snorfietser - meer dan nu reeds het geval is - in aanraking komt met uitstoot van auto's, niet tot de conclusie dat de maatregel daarom niet moet worden ingevoerd.

### 13.5. Snorfietzers ondervinden problemen met automobilisten op de rijbaan

De indieners vrezen dat er vanwege de lagere snelheid van de snorfietser veel irritaties zullen ontstaan tussen snorfietzers en automobilisten en dat de laatsten zich zelfs agressief zullen gedragen.

Veelgenoemde voorbeelden hiervan zijn het opjagen van de snorfietser, bumperkleven en het van de weg drukken van de snorfietser.

#### Reactie van het college

Gedrag als bumperkleven en het opjagen en van de weg drukken van snorfietzers is zeer gevaarlijk en vanzelfsprekend niet acceptabel. Als we dit signaleren, zal er worden gehandhaafd. Daarnaast is het belangrijk dat automobilisten er snel aan wennen dat zij op meer plekken dan voorheen de rijbaan zullen moeten delen met snorfietzers. Met de extra maatregelen rond de invoering van de maatregel (zoals een uitgebreide en intensieve communicatiecampagne, de inzet van verkeersregelaars en handhavers) wil het college bereiken dat automobilisten tijdig goed zijn geïnformeerd over de maatregel en ook hun gedrag aanpassen.

# 14. Zienswijzen over aansprakelijkheid

## 14.1. Aansprakelijkheid gemeente

De indieners geven aan dat de gemeente aansprakelijk is als er ongelukken gebeuren op de rijbaan waarbij snorfietzers betrokken zijn.

### Reactie van het college

De maatregel zal onderwerp zijn van een uitgebreid monitoring- en evaluatieonderzoek van het college. Uiteraard staat de veiligheid van weggebruikers voorop en het college meent dat de veiligheid gewaarborgd is. De maatregel dient er juist toe ongelukken te voorkomen waar ze nu wel plaatsvinden. Als uit de evaluatie blijkt dat nadere maatregelen noodzakelijk zijn, zal het college die nemen.

Wanneer een verkeersongeluk plaatsvindt waarbij schade ontstaat, dan is zoals altijd de vraag welke verkeersdeelnemer of andere partij daarvoor verantwoordelijk is. Als de indieners in voorkomend geval de gemeente aansprakelijk zouden stellen, dan zal, net als bij elk verzoek tot vergoeding van schade, zorgvuldig worden onderzocht of en in hoeverre de gemeente gehouden is deze schade te vergoeden.

Aansprakelijkheidsstelling op voorhand is niet mogelijk. Uit de voorwaarden voor aansprakelijkstelling volg namelijk onder meer dat er eerst schade moet zijn vastgesteld.

## 14.2. Aansprakelijkheid automobilisten ten opzichte van snorfietzers

De indieners maken zich als automobilist zorgen over eventuele aansprakelijkheid ten opzichte van snorfietzers die op de rijbaan gaan rijden. Zij geven aan dat automobilisten die betrokken raken bij een ongeluk met een fietser of voetganger vrijwel altijd aansprakelijk zijn en ze vragen zich af hoe dit geregeld is ten opzichte van de snorfietser.

### Reactie van het college

Bij een ongeluk tussen een auto en een fietser of voetganger ligt de aansprakelijkheid vaak bij de automobilist. Dit komt omdat fietsers en voetgangers, en alle andere niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers, als zwakke verkeersdeelnemers worden beschouwd.<sup>31</sup> De gemotoriseerde verkeersdeelnemers worden als sterke verkeersdeelnemers gezien. Zij dragen een bijzondere risicoaansprakelijkheid. Als er een ongeluk tussen een sterke en zwakke verkeersdeelnemer plaatsvindt, is de sterke verkeersdeelnemer aansprakelijk, tenzij hij tegenbewijs levert.

Aangezien auto's en brom- en snorfietzen beide binnen de categorie 'sterke verkeersdeelnemers' vallen, geldt er geen automatische aansprakelijkheid voor de autobestuurder. Snor- en bromfietsbestuurders worden niet extra door de wet beschermd. Een en ander blijkt ook uit een uitspraak van de rechtbank 's Hertogenbosch: "... houdt artikel 185 lid 1 WVV een bijzondere (risico)aansprakelijkheid in van de eigenaar of houder van een motorrijtuig voor schade die wordt toegebracht aan niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers. In artikel 185 lid 3 WVV is bepaald dat deze bijzondere (risico)aansprakelijkheid geen toepassing vindt ten aanzien van schade toegebracht aan "een ander motorrijtuig in beweging."<sup>32</sup>

Bij een ongeval tussen een auto en een snorfietser zijn de verhoudingen tussen beide verkeersdeelnemers gelijk en moet per geval worden gekeken wie (gedeeltelijk) aansprakelijk is voor de ontstane schade.

<sup>31</sup> Art. 185 lid 1 WVV 1994

<sup>32</sup> 2Rechtbank 's Gravenhage, uitspraak van 12 februari 2012, ECLI:NL:RBSGR:2012:BV8991, r.o. 6.2

# 15. Zienswijzen over alternatieve oplossingen

## 15.1. Verbreden fietspaden

De indieners, waaronder organisatie BOVAG, voeren aan dat de fietspaden in de huidige situatie al te smal zijn, terwijl het aantal fietsers alleen maar toeneemt. Het aantal snorfietsers bedraagt slechts 1 à 2 procent van alle weggebruikers. Het verplaatsen van de snorfiets zal dus geen oplossing bieden voor de drukte op de fietspaden. De fietspaden zelf moeten aangepakt worden. Een ander deel van de indieners, waaronder belangenorganisatie milieudefensie, ziet verbreding van de fietspaden als aanvulling op de onderhavige maatregel.

### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en drukte op de fietspaden. Een groot deel van de fietspaden binnen de ring A10 voldoet inderdaad niet aan de breedte zoals aanbevolen in de CROW-richtlijnen. Ze zijn te druk in verhouding tot de breedte. Dit komt onder meer omdat Amsterdam een oude en organisch gegroeide stad is met wegen die ingericht zijn op het vervoer van weleer. De gemeente is zich hiervan bewust en treft diverse maatregelen om dit aan te pakken.

Zo heeft de gemeente het Meerjarenplan fiets 2017-2022 opgesteld.<sup>33</sup> De doelstelling van het Meerjarenplan fiets is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet fiets binnen de ring A10, ten zuiden van het IJ, een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 voldoet 34% hieraan). Amsterdam is in 2013 gestart met het Plusnet fiets. Dit zijn royale routes die breder zijn en zijn ingericht als fietsstraat of vrij liggen van het autoverkeer.

*“Binnen de ring A10 alle wegen 30km per uur, alle gemotoriseerde verkeer naar de rijbaan en verplicht een helm (snorfietsers) op.”*

Meer ruimte maken voor fietsers kost echter tijd. Het verbreden van de fietspaden zal vaak gelijktijdig met herinrichtingen gebeuren. In eerste instantie worden de drukste en

onveiligste routes in het centrum aangepakt. De Binnenring (Marnixstraat, Weteringschans, Sarphatistraat) wordt stap voor stap getransformeerd tot een hoogwaardige en veilige fietsroute. De herprofilering van de Sarphatistraat als fietsstraat met de auto te gast is reeds gerealiseerd.

## 15.2. Speciale strook op het fietspad

De indieners vragen zich af waarom er geen speciale strook op het fietspad, een tweede fietspad wordt gemaakt om snel en langzaam verkeer op het fietspad te scheiden of waarom er geen maximumsnelheid op het fietspad geldt.

### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en drukte op de fietspaden. Een groot deel van de fietspaden binnen de ring A10 voldoet inderdaad niet aan de breedte zoals aanbevolen in de CROW-richtlijnen. Ze zijn te druk in verhouding tot de breedte. Dit komt onder meer omdat Amsterdam een oude en organisch gegroeide stad is met wegen die ingericht zijn op het vervoer van weleer. De gemeente is zich hiervan bewust en treft diverse maatregelen om dit aan te pakken.

Zo heeft de gemeenteraad het Meerjarenplan fiets 2017-2022 vastgesteld.<sup>34</sup> De doelstelling van het Meerjarenplan fiets is dat in 2025 ten minste de helft van de fietsroutes op het Plusnet fiets binnen de ring A10, ten zuiden van het IJ, een minimale breedte heeft van 2,50 meter (begin 2017 voldoet 34% hieraan). Amsterdam is in 2013 gestart met het Plusnet fiets. Dit zijn royale routes die breder zijn en zijn ingericht als fietsstraat of vrij liggen van het autoverkeer.

Het college moet echter erkennen, dat gelet op de infrastructuur van de stad binnen de ring A10, de ruimte voor fietspaden beperkt is. Het is daarom niet mogelijk om overal naast (de verbrede) fietspaden, ook nog een strook of apart fietspad aan te leggen voor snel rijdend (fiets)verkeer. Wellicht is dit op gedeelten mogelijk, en het college zal dit voorstel overwegen bij de herstructurering van de fietspaden binnen de ring A10. Het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan en het Meerjarenplan fiets 2017-2022 maken echter onderdeel

<sup>33</sup> Meerjarenplan Fiets 2017 -2022, gemeente Amsterdam 2017, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 november 2017

<sup>34</sup> Meerjarenplan Fiets 2017 -2022, gemeente Amsterdam 2017, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 november 2017

uit van het meeromvattende MobiliteitsAanpak Amsterdam 2030.<sup>35</sup> De verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan is één van de maatregelen die, naast de herstructurering van de fietspaden, wordt genomen om de mobiliteit in Amsterdam te bevorderen.

Met betrekking tot de opmerking een maximumsnelheid te hanteren op fietspaden, stelt het college dat maximumsnelheden niet worden toegepast op fietspaden.

### 15.3. Fietsstraten met auto te gast

De indieners vragen waarom de gemeente niet vaker kiest voor het inrichten van fietsstraten met de auto te gast. Dit levert veel meer ruimte op voor zowel fietser als snorfietser.

#### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en doorstroming. De mogelijkheid van de aanleg van fietsstraten is opgenomen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2015<sup>36</sup>, in het Meerjarenplan Fiets 2017-2022<sup>37</sup>, en in het Beleidskader Verkeersnetten.<sup>38</sup> Het is niet mogelijk overal fietsstraten aan te leggen. Dit komt onder meer door de infrastructuur van de historische binnenstad. Ook is een route voor doorgaand verkeer niet geschikt om een fietsstraat aan te leggen. Waar dit wel mogelijk is, worden in het kader van het Plusnet fiets, fietsstraten aangelegd, waar de auto, motoren, brom- en snorfietzers te gast zijn. De Sarphatistraat is bij wijze van proef omgezet van autostraat naar fietsstraat. Dat betekent dat het nu een straat is voor fietsers waar auto's en andere weggebruikers, zoals de snorfietser, te gast zijn. Daardoor is de doorstroming voor fietsers flink is verbeterd, zonder dat het gemotoriseerd verkeer vastloopt. Uit onderzoek blijkt dat bewoners, ondernemers en verkeersdeelnemers tevreden te zijn met de aanpassingen. Het college zal door de positieve resultaten van de Sarphatistraat, meer straten herprofilen als fietsstraat met de auto te gast.

Het college merkt hierbij op dat de auto die te gast is, zich moe aanpassen aan de fietser die de hoofdgebruiker van de betreffende straat is. Een fietsstraat is ingericht met drempels, kleur en belijning van het wegvlak, wat de automobilist stimuleert om zijn rijgedrag aan de fietser aan te passen. Daarnaast geldt een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur, en kan tegen overschrijding handhavend worden opgetreden.

35 Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030, gemeente Amsterdam 2013, vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013

36 Uitvoeringsagenda Mobiliteit, gemeente Amsterdam 2015, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015

37 Meerjarenplan Fiets 2017-2022, gemeente Amsterdam 2017, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 november 2017

38 Beleidskader Verkeersnetten, gemeente Amsterdam januari 2018, vastgesteld door de gemeenteraad op 24 januari 2018

### 15.4. Kruispunten aanpassen

De indieners voeren aan dat ongelukken met snorfietzers vaak op kruispunten plaatsvinden. Zij menen dat, in plaats van invoering van de maatregel, het beter zou zijn om de kruispunten aan te pakken door de verkeerslichten anders in te stellen en te handhaven op kruispunten. Indieners verwijzen hierbij naar de maatregel in Groningen, waar op kruisingen de gebruikers van het fietspad voor alle richtingen tegelijk groen krijgen. Deze maatregel is positief bevonden.

#### Reactie van het college

Het college benadrukt dat een belangrijk doel van de maatregel is om de drukte op de fietspaden te verminderen, waardoor de veiligheid en de bruikbaarheid van de fietspaden beter wordt. Het klopt dat de meeste ongevallen met snorfietzers plaatsvinden op kruispunten. Dit zijn echter, zo blijkt uit onderzoek van de SWOV<sup>39</sup>, juist kruispunten zonder verkeerslichten; de ongeregelde kruispunten. Het tegelijk groen geven bij verkeerslichten aan de gebruikers van het fietspad is hiervoor dan ook geen oplossing. We verwachten dat het aantal slachtoffers door ongevallen met snorfietzers door de maatregel zal verminderen, omdat de snorfietser op de rijbaan zichtbaarder is en een helm draagt. Bij de uitgebreide monitoring van de maatregel zullen we veel aandacht geven aan de situatie op de kruispunten.

### 15.5. 30-km zone

De indieners vinden de maatregel een goed idee, maar menen dat de maatregel zou kunnen worden versterkt door een 30-km zone voor de rijbaan binnen het centrum in te voeren. Andere indieners, waaronder organisatie BOVAG, zijn van mening dat 30-km zones een geschikt alternatief zijn voor de onderhavige maatregel.

#### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en doorstroming. Waar dat mogelijk is brengen we de maximum snelheid op wegen binnen de ring A10 inderdaad terug van 50 km/uur naar 30 km/uur. Deze maatregel vindt plaats in het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2015.<sup>40</sup> De maatregel is na 2015 voortgezet in de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030.<sup>41</sup>

Vanwege de doorstroming van het verkeer kiest het college ervoor om geen 30km-zone in te voeren op de gebiedsontsluitingswegen, zoals de Hoofdweg, de Middenweg en de

39 Dieptestudie snorfietsongevallen in Amsterdam, SWOV 2016, A-2016-6

40 Uitvoeringsagenda Mobiliteit, gemeente Amsterdam 2015, vastgesteld door de gemeenteraad op 30 september 2015

41 Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030, gemeente Amsterdam 2013, vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013

De Lairessestraat. Ook op het Plusnet auto blijft een snelheid van 50 km/uur gelden. Het Plusnet auto bestaat uit de huidige corridors die zoveel mogelijk lopen op wegen zonder direct aanwonenden, de buitenring van de Singelgracht, die een belangrijke verdelende functie heeft, en uit de wegen die aansluiten op de op- en afritten van de rijkswegen. Ook het kwaliteitsnet goederenvervoer valt binnen het Plusnet auto. Deze routes spelen ook bij calamiteiten een belangrijke rol.

## 15.6. Schaf blauw plaatje af, alleen nog maar bromfietsen

De indieners stellen voor om de snorfietser als voertuig af te schaffen en alleen nog bromfietsen, met gele kentekenplaatjes, toe te staan als scootervoertuigen. Aangezien alle voordelen van het bezitten van een snorfietser met invoering van de maatregel wegvallen. Met het oog op het snelheidsverschil tussen snorfietser en andere voertuigen op de rijbaan, zouden bromfietsen die een maximumsnelheid van 45 km/uur hebben, beter met het verkeer mee kunnen rijden. Daarom wordt ook voorgesteld alle snorfietser om te laten zetten naar bromfietsen.

### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en doorstroming. Maar het is geen bevoegdheid van het college om de snorfietser als voertuig af te schaffen. Daarvoor is landelijke wetgeving nodig. Aangezien snorfietser tot nog toe alleen in Amsterdam van het fietspad worden geweerd, zal er vooralsnog vermoedelijk geen landelijk belang zijn de snorfietser als categorie af te schaffen.

Overigens wordt de snorfietser in Amsterdam niet onbruikbaar door deze maatregel. Het enige verschil met de huidige verkeerssituatie is dat snorfietser voortaan binnen de ring A10 niet meer op het fietspad, maar op de ernaast gelegen rijbaan zullen moeten rijden, waardoor voor hen een helmplicht geldt. Mensen die daardoor geen gebruik meer willen maken van hun snorfietser kunnen een ander vervoermiddel kiezen. Dit betekent niet dat alle snorfietser eigenaren hun voertuig zullen wegdoen of omruilen.

Het voorstel alle snorfietser om te laten zetten naar bromfietsen wordt door het college niet gesteund, omdat het omzetten van brandstofaangedreven snorfietser naar brandstof aangedreven bromfietsen niet binnen het beleid van het gemeente Amsterdam past.

Het college wil het gebruik van brom- en snorfietser niet ontmoedigen. Het zijn, als ze elektrisch worden aangedreven, goede alternatieven voor de auto.

*“Alleen nog maar scooters met geel kenteken laten rijden.”*

## 15.7. Pilot

De indieners voeren aan dat eerst een pilot uitgevoerd moet worden, waarbij ook de veiligheid van de snorfietser wordt betrokken, alvorens de maatregel in te voeren. De snorfietser mag niet als 'proefpersoon' gebruikt worden.

### Reactie van het college

Door verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan zal de drukte op de fietspaden beter beheersbaar worden en de doorstroming van het fietsverkeer verbeteren. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat de snorfietser op veel plaatsen de volledige benutting van de capaciteit van het fietspad verhindert. Tevens verwacht het college dat de veiligheid van de snorfietser met verplaatsing naar de rijbaan gewaarborgd wordt, doordat hij op de rijbaan beter zichtbaar is, door de helmplicht en de bebording en de doorsteekjes op strategische plekken.

Vóór wijziging van het BABW en het RVV 1990 was het überhaupt niet mogelijk een pilot te doen, omdat de landelijke wetgeving de snorfietser niet toestond op de rijbaan te rijden als er een verplicht fietspad naast lag.

Het college zal echter na invoering van de maatregel meteen beginnen met het monitoren van de effecten van de maatregel door verkeersonderzoeken uit te voeren. Onder meer de drukte, snelheid, hinder, reacties van overige verkeer, beïnvloeding in de buurt van kruispunten en de interactie tussen de verkeersdeelnemers zullen onderwerp van onderzoek zijn. De veiligheid van de snorfietser zal ook een onderdeel zijn van de monitoring. Het college wijst erop dat de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan in 1999 destijds direct leidde tot positieve resultaten. Uit evaluatie bleek toen dat het aantal letselongevallen van bromfietsers door die maatregel met 15% was afgenomen. Overigens zijn automobilisten al meer dan 17 jaar gewend aan bromfietsers op de rijbaan en ook snorfietser rijden binnen de ring A10 op circa 60% van de wegen op de rijbaan. Automobilist brom- en snorfietser zijn dan ook zeker geen onbekende van elkaar. Specifiek voor 50-km-wegen geldt dat ze binnen de ring A10 voor ongeveer de helft zijn voorzien van een vrijliggend fietspad; op de andere helft van deze wegen mengt de snorfietser zich op dit moment ook al tussen het overige gemotoriseerde verkeer. Het college meent dan ook dat het uitvoeren van een pilot geen extra informatie oplevert.

## 15.8. Obstakels verwijderen

De indieners geven aan dat de gemeente zich beter kan richten op het verwijderen van obstakels op en langs fietspaden, zodat de effectieve breedte van de fietspaden wordt verbeterd en de - ervaren - drukte zal verminderen.

### Reactie van het college

Het college beseft dat de effectieve breedte van de meeste fietspaden in het centrum minder is dan de werkelijke breedte (van de ene rand tot de andere rand van het fietspad) waar de CROW-richtlijnen van uit gaan. Dit komt doordat er objecten langs of op het fietspad staan. De gemeente Amsterdam heeft tussen 2012 en 2015 alle paaltjes geïnventariseerd, die er op de fietspaden in de stad stonden en ze waar mogelijk verwijderd. Daarna hebben we gekeken naar andere obstakels in de onmiddellijke nabijheid van fietspaden, zoals (hoge) trottoirbanden, verhoogde rijbaanscheidingen op het fietspad en prullenbakken, verkeersborden, lantaarnpalen en fietsenrekken die dicht bij het fietspad staan. Deze zijn waar mogelijk verwijderd of verplaatst. Deze maatregelen hebben weliswaar effect gehad op de ervaren drukte op de fietspaden, maar niet dusdanig dat we kunnen afzien van invoering van de maatregel.

## 15.9. Strengere eisen aan het rijbewijs

De indieners stellen voor om hogere eisen te stellen aan het snorfietsrijbewijs. Daardoor zou invoering van de maatregel niet nodig zijn, omdat scooterrijders zich dan beter zouden leren verplaatsen in het verkeer.

### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en doorstroming. Maar het stellen van hogere eisen aan het brom- en snorfietsrijbewijs is niet een bevoegdheid van het college, maar van de nationale wetgever.

Overigens denkt het college niet dat het stellen van hogere eisen aan het brom- en snorfietsrijbewijs een goed alternatief is voor invoering van de maatregel. Het zal de grote drukte op het fietspad niet doen afnemen. Verder blijkt uit onderzoeken van SWOV<sup>42</sup> dat de meeste snorfietsongevallen worden veroorzaakt waar voorrang verleend moet worden, en afslaand gemotoriseerd verkeer verrast wordt door de snorfietsers op het fietspad. Ook vinden er regelmatig eenzijdige ongevallen plaats, bijvoorbeeld door het openslaan van autodeuren van auto's die naast het fietspad geparkeerd staan.

<sup>42</sup> Zie onder andere: *Dieptestudie snorfietsongevallen in Amsterdam*, SWOV 2016, A-2016-6 en *Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?* SWOV 2017, R-2017-12

Bovendien worden er al voldoende eisen gesteld aan het brom- en snorfietsrijbewijs. Voor het rijden op een brom- of snorfiets is een rijbewijs AM nodig. Om een rijbewijs AM te behalen moet er een theorie-examen worden gedaan en behaald. Dit theorie-examen test de kennis van de verkeersregels, waaronder kennis van verkeersborden, andere tekens en maximumsnelheid. Daarnaast wordt het verkeersinzicht getest. Na het behalen van het theorie-examen moet ook een praktijkexamen succesvol worden afgelegd. Belangrijke aandachtspunten op het praktijkexamen zijn: beheersing van de brom- of snorfiets, kijkgedrag, het op de juiste manier verlenen van voorrang, inhalen en rijden op kruispunten en rotondes. Zowel brom- als snorfietsrijders doen dus dezelfde theorie- en praktijkkennis op om hun rijbewijs te halen. Snorfietsers hebben dus ook geleerd hoe ze zich als bromfietser moeten gedragen en wat de verkeersregels voor bromfietser zijn. Een rijbewijs AM stelt de bezitter daarvan in staat zowel een brom- als een snorfiets te rijden. Snorfietsers worden nu dus al opgeleid om als bromfietser de weg op te gaan.

## 15.10. APK voor snorfietsen (om opgevoerde snorfietsen tegen te gaan)

De indieners stellen een APK voor snorfietsen voor. Opgevoerde snorfietsen zouden dan gemakkelijker kunnen worden ingenomen. Hierdoor zou invoering van de maatregel onnodig zijn, want het zou leiden tot een aanzienlijke afname van opgevoerde snorfietsen en daarmee tot minder snelheidsovertredingen door snorfietsers.

### Reactie van het college

Het college waardeert het allereerst zeer dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid. De maatregel is echter niet gericht op het voorkomen van snelheidsovertredingen door snorfietsers of het opsporen en innemen van opgevoerde snorfietsen. Al zullen politie en BOA's na invoering van de maatregel wel handhaven op de maximumsnelheid van snorfietsers op de rijbaan, die 25 km/uur blijft.

Deze maatregel is er om te voorkomen dat het te druk wordt op de fietspaden en om ervoor te zorgen dat ze goed gebruikt kunnen blijven worden. Hierbij dient de verkeersveiligheid ook gewaarborgd te blijven. Het voorstel om snorfietsen verplicht een APK voor te schrijven, dient bovengenoemde doelen niet en zal niet bij deze maatregel worden betrokken. Daarnaast valt dit niet binnen de gemeentelijke bevoegdheid.

## 15.11. Ontheffingen voor specifieke snorfietsen

### 15.11.1. Lichtgewicht, opvouwbaar snorfietsen

De indieners, waaronder de organisaties BOVAG en RAI, wijzen er op dat het soort voertuigen dat een blauw kenteken heeft zeer divers is. Een deel van de indieners vraagt daarom, in verband met de veiligheid van de berijders, een uitzondering te maken voor een nieuw soort elektrische snorfiets. Het gaat om lichtgewicht, opvouwbaar snorfietsen, zoals de GiGi en de Stigo Bike. Die snorfietsen hebben een gewicht van maximaal 33,5 kilogram en zijn ook qua omvang veel kleiner dan andere snorfietsen. Aangezien die snorfietsen niet opgevoerd kunnen worden en klein zijn, zouden ze geen overlast op het fietspad veroorzaken. Ze zouden te kwetsbaar zijn voor de rijbaan. De indieners vragen ook een uitzondering te maken voor elektrisch aangedreven steps met een blauwe kentekenplaat, zoals de Tante Paula Step en de Oliver Sachs Step.

#### Reactie van het college

Het college wil geen uitzondering maken voor een bepaald soort snorfietsen.

Alle voertuigen met een blauw kenteken rijden na invoering van de maatregel op de in het verkeersbesluit aangewezen rijbanen. Dus ook snorfietsen als de GiGi en de Stigo Bike en de elektrische steps met een blauwe kentekenplaat, zoals de Tante Paula en de Oliver Sachs. Het college meent dat de gehele categorie snorfietsers zonder uitzondering veilig naar de rijbaan kan (zie ook de reactie bij paragraaf 4.1). Een ontheffing verlenen voor een bepaalde categorie snorfietsen geeft onduidelijkheid en is vanuit de doelstellingen van het verkeersbesluit duidelijk niet nodig. Immers ook dit type snorfiets veroorzaakt drukte op de fietspaden en loopt gevaar bij kruisingen met automobilisten wanneer zij op het fietspad rijden. Daarnaast wordt de handhaving met dit soort uitzonderingen zeer complex. Let wel: in een groot deel van de stad rijden deze typen snorfietsers ook al op de rijbaan. Binnen de ring A10 rijdt de snorfiets op circa 60% van de wegen op de rijbaan. Vooral bij 50-km wegen hebben deze wegen binnen de ring A10 voor ongeveer de helft een vrijliggend fietspad. Op de andere helft van deze wegen mengt de snorfietsers zich nu al met het overige gemotoriseerde verkeer.

### 15.11.2. Oldtimers

De indieners geven aan dat oldtimers, zoals de Spartamet, de ItalJet, de Tiffany en de Solex vanwege verschillende redenen een ontheffing van de maatregel zou moeten krijgen. Allereerst moeten de eigenaren door de maatregel een grote investering doen voor de aanschaf van helmen. Verder zal er minder vraag zijn naar deze vervoermiddelen, omdat deze door de maatregel minder aantrekkelijk worden. Deze voertuigen kunnen maar 25 km/uur en trekken langzaam. Dat geeft irritatie bij overige weggebruikers en gevaar voor de bestuurders.

#### Reactie van het college

Uit de verschillende voorbeelden en kenmerken begrijpt het college op dat de indieners vinden dat de deze oldtimer voertuigen voor een deel anders zijn dan de overige snorfietsen. Het college geeft aan dat deze voertuigen niet vallen onder de ministeriële aanwijzing van 'bijzondere bromfietsen' (zie voor toelichting paragraaf 9.6).

Het college wil geen uitzondering maken voor een bepaald soort snorfietsen. Een ontheffing verlenen voor een bepaalde categorie snorfietsen geeft onduidelijkheid en is vanuit de doelstellingen van het verkeersbesluit duidelijk niet nodig. Immers ook dit type snorfiets veroorzaakt drukte op de fietspaden en loopt gevaar bij kruisingen met automobilisten wanneer zij op het fietspad rijden.

Alle voertuigen met een blauw kenteken rijden na invoering van de maatregel op de in het verkeersbesluit aangewezen rijbanen.

Overigens rijden oldtimers in een groot deel van de stad al gewoon op de rijbaan. Binnen de ring A10 rijdt de snorfiets op circa 60% van de wegen op de rijbaan. Vooral bij 50-km wegen geldt dat deze wegen binnen de ring A10 voor ongeveer de helft een vrijliggend fietspad hebben; op de andere helft van deze wegen mengt de oldtimer zich nu ook al met het overige gemotoriseerde verkeer.

### 15.11.3. Elektrische snorfietsen

De indieners stellen voor dat er een uitzondering voor de elektrische snorfiets moet komen, zoals de Felyx. Dit omdat deze niet opgevoerd kan worden en milieuvriendelijk is. De persoon die bewust een elektrische snorfiets heeft aangeschaft wordt anders gestraft door de maatregel.

#### Reactie van het college

Het college wil geen algemene uitzondering voor elektrische snorfietsen. Alle voertuigen met een blauw kenteken rijden na invoering van de maatregel op de in het verkeersbesluit aangewezen rijbanen. Dus ook elektrisch snorfietsen zoals de Felyx. Een ontheffing verlenen voor een bepaalde categorie snorfietsen geeft onduidelijkheid en is vanuit de doelstellingen van het verkeersbesluit duidelijk niet nodig. Immers ook dit type snorfiets veroorzaakt drukte op de fietspaden en loopt gevaar bij kruisingen met automobilisten wanneer zij op het fietspad rijden.

In een groot deel van de stad rijden deze typen snorfietsers ook al op de rijbaan. Binnen de ring A10 rijdt de snorfiets op circa 60% van de wegen op de rijbaan. Vooral bij 50-km wegen geldt dat deze wegen binnen de ring A10 voor ongeveer de helft een vrijliggend fietspad hebben; op de andere helft van deze wegen mengt de snorfietsers zich nu ook al met het overige gemotoriseerde verkeer.



## 15.12. Koeriersdiensten en deelscooterbedrijven worden benadeeld

De indieners voeren aan dat bezorgservices en bedrijven met elektrische deelvoertuigen worden benadeeld. Omdat ze gedwongen worden helmen te kopen. Voor bezorgservices geldt ook dat zij nu nog snel van A naar B kunnen via het uitgebreide netwerk van fietspaden. Dat kan door invoering van de maatregel straks niet meer. Daardoor verdwijnen hun voordelen ten opzichte van koeriersdiensten die geen gebruik maken van de snorfiets. Door de maatregel zullen koeriersdiensten en deelscooterbedrijven uit Amsterdam vertrekken. Dat is op de lange termijn nadelig voor de lokale economie.

### Reactie van het college

Het college stelt dat bedrijven kosten moeten maken voor de aanschaf van een helm vanwege de verkeersveiligheid en speciaal de veiligheid van de snorfietser. Het college vindt dat de nu lagere kosten van snorfietsgebruik zonder helmplicht, minder belangrijk zijn dan de veiligheid van de berijders van het voertuig. Het college merkt het volgende op over verplicht moeten omrijden omdat het fietspad niet gebruikt kan worden, wat van invloed is op de winstgevendheid van de onderneming: op de meeste routes kan de snorfietser gewoon rijden, maar dan op de rijbaan in plaats van op het fietspad. Verplicht omrijden komt dus niet vaak voor. Op de weggedeelten waar de snorfietser moet omrijden, gaat hij de route volgen die de bromfietser nu ook al rijdt.

Bij invoering van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan' in 1999 heeft het college reeds afgewogen waar het verplaatsen van de bromfiets naar rijbaan tot onaanvaardbaar omrijden zou leiden. Op die locaties is er voor gekozen de bromfietser niet naar de rijbaan te verplaatsen, maar op het fietspad te laten rijden. Toen zijn waar mogelijk die betreffende fietspaden aangepast voor het gedeelde gebruik voor fietsen en bromfietsen.

Tot slot merkt het college het volgende op. Het belang van de snorfietser om in geen geval te hoeven omrijden, weegt niet op tegen de belangen van veiligheid en bruikbaarheid van de fietspaden waar de invoering van de maatregel om gaat.

## 15.13. Visie op een geheel motorarme stad

De indieners stellen voor dat invoeren van de maatregel een onderdeel is van een geheel pakket maatregelen om het stadscentrum vrij te maken van gemotoriseerd verkeer.

### Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners willen helpen bij het vinden van oplossingen voor de bereikbaarheid van Amsterdam. Een stads(centrum) geheel vrij van gemotoriseerd verkeer kan echter niet.

Voor een goede economie van Amsterdam is een goede bereikbaarheid van het stadscentrum voor commercieel verkeer onmisbaar voor het functioneren van de stad. Denk hierbij aan bestel- en vrachtautoverkeer, touringcars en taxi's. Tegelijk moet de hinder voor inwoners en toeristen beperkt blijven om de stad aantrekkelijk te houden. Daarom werkt het college samen met de commerciële sector aan het beheersbaar houden van negatieve effecten. Al het GVB-vervoer zal in 2025 uitstootvrij zijn.<sup>43</sup>

Ook werkt de gemeente samen met de aangesloten taxi-organisaties om een gezonde en aantrekkelijke taxibranche te krijgen. Wij willen samen naar een uitstootvrije taxibranche in 2025 en hebben afspraken gemaakt hoe dat bereiken.

Tot slot wil het college de stad uiterlijk 2025 fors autolouwer maken en de parkeerproblemen oplossen. Op de agenda staan:

- de parkeertarieven verhogen en het aantal parkeerplaatsen op straat verminderen;
- nog meer investeren in de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- ruimte te reserveren bij metro- en treinstations en bij P+R locaties voor stallingsplaatsen voor goed alternatief vervoer zoals fietsen, scooters, en kleine elektrisch aangedreven auto's.

## 15.14. Aantrekkelijker openbaar vervoer

De indieners vragen het openbaar vervoer in Amsterdam gratis of goedkoper en beter te maken. Zo zullen mensen sneller het openbaar vervoer nemen. Ook stellen zij voor de halteplaatsen en de doorgaande lijnen uit te breiden.

### Reactie van het college

Aleen verbeteren of goedkoper maken van het openbaar vervoer is onvoldoende voor een toekomstbestendige en bereikbare stad. Zonder een goede bereikbaarheid van de stad per fiets verslechtert ook de bereikbaarheid van de stad met het openbaar vervoer. De maatregel is daarom juist nodig om Amsterdam ook met het openbaar vervoer bereikbaar te houden.

## 15.15. Snorfiets alleen voor 55+ en minder validen

De indieners voeren aan dat de snorfiets oorspronkelijk was bedoeld voor 55-plussers en mensen met een medische indicatie. Zo konden zij zich zonder helm verplaatsen, ondanks ouderdom of beperking. De vroegere minister Melanie Schultz heeft door haar privé connecties met de motorbranche de deur opengezet voor massaal gebruik van de snorfiets, aldus de indieners. De enige manier om dit terug te draaien

<sup>43</sup> Zie onder andere: *Maatregelenpakket Schone lucht voor Amsterdam - Op weg naar een uitstootvrij 2025*, gemeente Amsterdam 2015, vastgesteld door de gemeenteraad op 22 juni 2016

is om wettelijk te regelen dat alleen die groepen voor wie het ooit be-doeld was een snorfiets mogen. Met de beperking dat slechts elektrische snorfietsen zijn toegestaan.

### Reactie van het college

Het college kent de stelling niet dat de snorfiets oorspronkelijk alleen bedoeld was voor 55-plussers en mensen met een medische indicatie.

Het college heeft niet de bevoegdheid om snorfietsgebruik alleen toe te staan door 55-plussers en mensen met een medische indicatie.

## 15.16. Trams vervangen door trolleybussen

De indieners voeren als alternatieve oplossing aan op drukke straten de trambaan te verwijderen en trolleybussen in te zetten. Daarbij is een kant van de rijbaan voor bus en auto en de andere kant van de rijbaan voor de fiets enzovoort.

### Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners een bijdrage willen leveren aan oplossingen voor de veiligheid en doorstroming. Afschaffen van de trambaan en dus de tram is geen oplossing voor het probleem van de drukte en hinder op fietspaden. Trams zijn deel van het plusnet openbaar vervoer. Juist het tramnetwerk vormt een zeer belangrijk onderdeel in het vervoer en dus voor de doorstroming van reizigers binnen de ring A10.

## 15.17. Snorscooters verbieden in (delen van) Amsterdam

De indieners zien een oplossing in het verbieden van snorfietsen in (gedeelten van) de stad, of in het verplaatsen van snorfietsen naar buiten de ring. Dit zou goed zijn voor de luchtkwaliteit binnen de stad en gemakkelijker te handhaven zijn. Verder scheelt het veel in de kosten, want er kan flink bespaard worden op bebording en op handhavingskosten. Een deel van de indieners, waaronder belangenorganisatie Milieudefensie, wijst op de mogelijkheid om een emissievrije zone voor scooters in te voeren, waar alleen elektrische tweewielers zijn toegestaan.

### Reactie van het college

Met de maatregel verminderen we de drukte op de fietspaden en verzekeren we gelijktijdig de verkeersveiligheid van snorfietzers. Zowel het helemaal verbieden van snorfietzers binnen de ring A10 als de alternatieve oplossing om alle brandstofaangedreven snorfietsen in Amsterdam te verbieden vindt het college op dit moment disproportioneel. Want voor wat betreft verbetering van de luchtkwaliteit heeft de gemeente de ambitie in 2025 zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer in de stad te laten rijden. Zie verder paragraaf 16.1 en 16.2.

Overigens wil het college niet brom- en snorfietsgebruik ontmoedigen. Deze voertuigen zijn, zolang ze elektrisch zijn aangedreven, een goed alternatief voor de auto.

## 15.18. Parkeerproblematiek rond snorfietsen

De indieners vinden het verstandig om bij invoering van de maatregel direct aandacht te geven aan de snorfietser die over de stoep rijdt om zijn bestemming te bereiken en de snorfietser op de stoep parkeert. De oplossing zou parkeerplaatsen voor snorfietzers langs de wegen zijn, net zoals parkeerplaatsen voor auto's.

### Reactie van het college

Het besluit richt zich speciaal op het verminderen van grote drukte op fietspaden binnen de ring A10. Daarmee verbetert de doorstroming en veiligheid op de fietspaden. Het met de snorfietser rijden over de stoep mag niet en als dit wordt geconstateerd wordt hiertegen opgetreden. Het probleem van geparkeerde fietsen en brom- en snorfietzers op de stoep heeft de aandacht van het college. Dit probleem wordt aangepakt. Zo zijn in het centrum speciale parkeervakken voor deze voertuigen. Autoparkeerplaatsen opheffen voor het parkeren van motoren, snor- en bromfietsen is mogelijk een goed alternatief.

# 16. Zienswijzen over luchtkwaliteit

## 16.1. Meer vanuit oogpunt van verbeteren luchtkwaliteit snorfietsgebruik ontmoedigen

De indieners vragen zich af waarom de gemeente niet meer doet aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Indieners stellen voor een campagne te maken die het gebruik van snorfietsen ontmoedigt. Zij vinden snorfietsen en hun uitlaatgassen slecht voor het milieu. Ze willen het gebruik van de fiets meer promoten, omdat dit beter is voor de volksgezondheid. Ook zou het afschaffen of weren van snorfietsen uit de stad beter zijn voor de luchtkwaliteit dan verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan.

### Reactie van het college

Het college waardeert het dat indieners een bijdrage willen helpen bij oplossingen voor de volksgezondheid. Het college begrijpt de wens van indieners om uit milieuoverwegingen het gebruik van snorfietsen te ontmoedigen of snorfietsers te weren. Maar de maatregel Snorfiets naar de rijbaan gaat over het verminderen van de drukte op de fietspaden en het verzekeren van de verkeersveiligheid.

Het college vindt echter het milieu en de luchtkwaliteit in de stad erg belangrijk. Zo is de milieuzone voor brom- snorfietsen per 1 januari 2018 ingevoerd als onderdeel van het Maatregelenpakket Schone Lucht voor Amsterdam).<sup>44</sup> De milieuzone is bedoeld om de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren. Uit onderzoek blijkt dat de uitstoot van brom- en snorfietsen slecht is voor voetgangers en fietsers die in de directe omgeving van de voertuigen zijn. Vooral de uitstoot van het kankerverwekkende benzeen is slecht voor de gezondheid. Hoewel er belangrijke stappen zijn gezet, is de invoering van de milieuzone slechts een eerste stap op weg naar het uiteindelijke doel: zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer in de stad in 2025.

Ook zijn er plannen om fietsgebruik aan te moedigen, zoals onder meer blijkt uit het Meerjarenplan Fiets 2017-2022<sup>45</sup> en de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030.<sup>46</sup> De structuurvisie

<sup>44</sup> Maatregelenpakket Schone lucht voor Amsterdam - Op weg naar een uitstootvrij 2025, gemeente Amsterdam 2015, vastgesteld door de gemeenteraad op 22 juni 2016

<sup>45</sup> Meerjarenplan Fiets 2017 -2022, gemeente Amsterdam 2017, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 november 2017

<sup>46</sup> Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030, gemeente Amsterdam 2013, vastgesteld door de gemeenteraad op 13 juni 2013

*“Nog veel beter zou het zijn als de gemeente scooters op basis van benzine op termijn helemaal zou bannen uit de stad.”*

Amsterdam 2040 beschrijft verder hoe Amsterdam in de toekomst duurzamer moet worden.<sup>47</sup> Ook is daarbij aandacht voor een aantal maatregelen rond schoon vervoer, zoals:

- een autoluwe stad;
- stimuleren van de fiets;
- groen openbaar vervoer;
- schone conventionele voertuigen;
- op grote schaal over gaan naar elektrisch personenvervoer.

Overigens wil het college het brom- en snorfietsgebruik niet ontmoedigen. Deze voertuigen zijn, mits elektrisch aangedreven, een goed alternatief voor de auto.

## 16.2. Maatregel verkleint de positieve effecten van invoering milieuzone op luchtkwaliteit

De indieners voeren aan dat het effect van invoering van de milieuzone kleiner zal zijn door deze maatregel. Snorfietsers zullen op de rijbanen voor meer files gaan zorgen en er zal veel in de tweede versnelling worden gereden, wat hogere toeren tot gevolg heeft. Hogere toeren en langere files betekenen meer uitstoot en dat is weer slechter voor de luchtkwaliteit. Ook zouden snorfietsers als gevolg van de maatregel meer moeten omrijden wat slecht is voor het milieu.

### Reactie van het college

Verbetering van de luchtkwaliteit is heel belangrijk voor de gemeente Amsterdam. Zo wil de gemeente dat in 2025 zoveel mogelijk uitstootvrij verkeer in de stad rijdt. Verbeteren van de luchtkwaliteit is echter geen doel van deze maatregel, die gaat over de veiligheid van snorfietsers en andere weggebruikers en de doorstroming (zie ook paragraaf 16.1). Nu valt nog niet te voorzien of verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan meer files in de stad zal geven. De doorstroming in de stad zal na invoering van de maatregel worden gemonitord.

<sup>47</sup> Structuurvisie Amsterdam 2040, gemeente Amsterdam, vastgesteld door de gemeenteraad op 16 februari 2011

Over omrijden door snorfietzers stelt het college dat snorfietzers inderdaad op sommige plekken moeten omrijden. Bijvoorbeeld bij een eenrichtingsfietspad met alleen een rijbaan in tegengestelde richting. Dit zal alleen op enkele weggedeelten binnen de ring A10 zo zijn. Het college benadrukt dan ook dat de snorfietser bijna alle routes kan blijven volgen. Maar dan op de rijbaan in plaats van het op het fietspad. Verplicht omrijden komt dus niet vaak voor. Naar verwachting zullen er dus geen grote effecten voor het milieu zijn.

### 16.3. Meenemen effecten van de milieuzone

De indieners, waaronder de organisatie BOVAG en RAI, geven aan dat snorfietzen steeds schoner worden en dat de elektrische snorfietser in opmars is. Een deel van de indieners geeft daarbij aan dat door invoeren van de milieuzone begin 2018 alle snor- en bromfietsen van voor 2011 zo goed als verbannen zijn uit Amsterdam. Heeft dit niet al een heel groot effect gehad op het aantal snorfietzen in de stad? Zo ja, waarom wordt die verandering niet meegenomen in de besluitvorming rond dit plan? De indieners geven hierbij aan dat er door de milieuzone een daling is van 20% van het aantal scooters tegenover 2017.

#### Reactie van het college

Allereerst merkt het college op dat het invoeren van de milieuzone niet was gericht op het terugdringen van het snorfietser- en bromfietsgebruik, maar op het verbeteren van de luchtkwaliteit in Amsterdam. Deze maatregel trad in 2018 in werking. Of de maatregel als neveneffect heeft geleid tot een afname van het gebruik van de snor- en bromfiets is nog niet bekend. Het is nog te vroeg om dit te meten.

Een daling van 20% van het aantal scooters in Amsterdam kent het college niet. Uit de statistieken van de RDW blijkt wel dat de brom- en snorfietzen in Amsterdam sinds de aankondiging van de milieuzone behoorlijk schoner zijn. Dit omdat relatief veel voertuigeigenaren een brom- of snorfietser uit 2016, 2017 of 2018 hebben gekocht. Een derde van alle nieuwe elektrische scooters in Nederland wordt bovendien verkocht in Amsterdam.

### 16.4. Aanschaf auto in plaats van snorfietser

De indieners voeren aan niet met de snorfietser op de rijbaan te willen rijden. Zij zullen daardoor een auto gaan kopen. Dat terwijl de (elektrische) snorfietser juist een veel duurzamer alternatief is voor een auto.

#### Reactie van het college

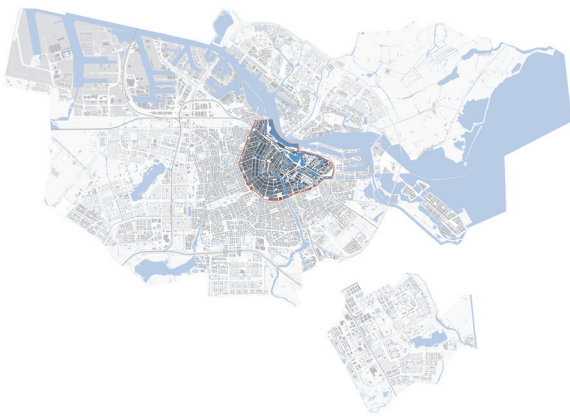
Het is niet te verwachten dat mensen die nu een snorfietser gebruiken om zich binnen de stad te verplaatsen, een auto gaan aanschaffen. Dit vanwege de drukte op de rijbaan en de schaarste aan parkeergelegenheid in de binnenstad.

Men zal eerder overstappen naar de elektrische fiets, aangezien deze dezelfde voordelen biedt als de huidige snorfietser. Namelijk dat deze 25 km/uur rijdt en men op het fietspad mag rijden zonder helmplicht. Dit is ook de verwachting van SWOV<sup>48</sup> - modal shift- (zie hiervoor verder paragraaf 4.2 Aan de maatregel ten grondslag liggende onderzoeken.)

48 Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfietser op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

# 17. Zienswijzen met betrekking tot specifieke straten

Indiëners hebben soms in hun zienswijze een bepaalde straat of route genoemd. Hieronder behandelen we per stadsdeel en per straat de daarop ingekomen zienswijzen. Als indiëners aan de hand van een bepaalde straat een wat algemenere zorg of vraag aan de orde stellen, hebben we gemeend te kunnen volstaan met een verwijzing naar het hoofdstuk waarin deze algemene zorg of vraag wordt behandeld.



## 17.1. Stadsdeel Centrum

Indiëners noemen de volgende straten. In alfabetische volgorde:

- Alexanderplein
- Binnengasthuisterrein
- Bruno van Moerkerkenpassage
- Czaar Peterstraat
- De Ruijterkade
- Eerste Marnixplantsoen
- Entrepotdok
- Gelderskade – Ode brug – Oosterdokskade
- Haarlemmerdijk – Haarlemmerstraat
- Haarlemmerplein
- Herengracht
- Jodenbreestraat
- Kattenburgerkade en Marinierskade
- Kattenburgerstraat
- Klein Gartmanplantsoen
- Leidseplein
- Marnixstraat
- Mr Visserplein
- Muiderstraat
- Nassauplein
- Nieuwe Vaart/Matrozenhof

- Nieuwmarkt
- Nijlpaardenbrug
- Oostenburgergracht/Wittenburgergracht/Kattenburgergracht
- Plantage Middenlaan
- Prins Hendrikkade
- Raadhuisstraat
- Rotterdammerbrug
- Sarphatistraat
- Stadhouderskade
- Thorbeckeplein-Rembrandtplein-Halvemaansteeg
- Torontobrug
- Weteringschans
- Willemsbrug
- Wittenburgergracht
- De doorsteken tussen de Oostelijke Eilanden en naar de Kadijken

## Alexanderplein

De zienswijze richt zich tegen de keuze van het doorsteekje bij het Alexanderplein. Voorgesteld wordt om de snorfietzers op dit stuk fietspad aan de oostzijde van het Alexanderplein te laten doorrijden.

## Reactie van het college

De Plantage Middenlaan sluit via het Alexanderplein aan op de Mauritskade, een van de belangrijkste doorstroomwegen (S100).

In overleg met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie is de plaats van de doorsteekjes bepaald op de eerst mogelijke plek op de Linnaeusstraat waar de snorfiet op een veilige manier van het fietspad naar de rijbaan kan en in tegenovergestelde richting van de rijbaan naar het fietspad.

In paragraaf 5.3 Invoeren maatregel op alle drukke fietspaden staat meer over het vraagstuk doorstromingswegen. Voor de maatregel Snorfiet naar de rijbaan wordt een uitgebreid monitoring- en evaluatieonderzoek uitgevoerd. Als daaruit blijkt dat de inrichting ter plekke minder geschikt is voor snorfietzers, volgen er natuurlijk extra maatregelen.

## Binnengasthuisterrein

Indiëner geeft aan dat het fietspad in het Binnengasthuisterrein ongeschikt is voor brom- en snorfietzers.

### Reactie van het college

Misschien is het fietspad ongeschikt voor brom- en snorfietsen. Het is echter niet precies duidelijk wat er geldt op de weggedeelten op het Binnengasthuisterrein. Zo is er vanaf de ingang bij de Oude zijds Achterburgwal een bromfietspadbord, aan de ingang van de Kloveniersburgwal een rijbaan met daarop het fietssymbool en afgesloten met een paaltje en aan de zijde van de Doelenstraat staat een fietspadbord, met daaronder een uitzondering voor laden en lossen binnen bepaalde tijden. Daarom is het Binnengasthuisterrein niet meegenomen in de maatregel Snorfiets naar de rijbaan. Het college en stadsdeel Centrum onderzoeken nog wat het beste bij de omgeving past. Hierna volgt een verkeersbesluit. Wordt er besloten om op de weggedeelten van het hele terrein een fietspad in te stellen, dan worden hier alsnog snorfietsen geweerd door een onderbordje "snorfietsen niet toegestaan".

### Bruno van Moerkerkenpassage

Indiener geeft aan dat dit pad rondom Nemo druk en smal is en zou moeten worden opgenomen in het ontwerpverkeersbesluit.

### Reactie van het college

De Bruno van Moerkerkenpassage is een voetgangersgebied, en geen fietspad.

Naar aanleiding van deze zienswijze meent het college de fietsbrug gelegen over het Oosterdok welke de verbinding vormt tussen de Oosterdokskade en het IJtunnel trace, in beide richtingen, beter te kunnen omschrijven als "MR. J.J. van der Veldebrug, de fietsbrug gelegen tussen Oosterdok en de Oosterdokskade, in beide richtingen.

### Czaar Peterstraat

Indiener geeft aan dat de Czaar Peterstraat een smalle en door fietsverkeer druk bereden rijbaan kent. Ze vragen of het mogelijk is dat de snor- en bromfietsers omrijden, bijvoorbeeld via de 1e Coehoornstraat. Als omrijden voor de snorfietsers niet mogelijk is dan is de suggestie om de 25 meter richting stad ter hoogte van de 1e Coehoornstraat, wel voor snorfietsers open te houden.

### Reactie van het college

Het college merkt op dat op de Czaar Peterstraat alleen maar fietsstroken liggen, behalve in zuidwestelijke richting een weggedeelte van ongeveer 25 meter bij de Eerste Coehoornstraat. In de richting van de Sarphatistraat staat een bord (C2) verboden in te rijden met daaronder een onderbord "uitgezonderd fietssymbool". Dat betekent dat niet alleen fietsers maar ook snorfietsers in deze richting de Czaar Peterstraat in kunnen rijden. In tegenovergestelde richting bestaat de weg alleen uit een rijbaan met fietsstrook. En er staat een bord (C3), dat aangeeft dat dit een verplichte rijrichting is voor alle voertuigen. Volgens de regelgeving kan

alleen als er een verplicht fietspad is met een verkeersbesluit de snorfiets naar de rijbaan worden verwezen (met helmplicht). Binnen de maatregel Snorfiets naar de rijbaan zijn om die reden binnen de ring A10 alleen fietspaden, voorzien van G11-verkeersborden (verplicht fietspad), onderzocht. De Czaar Peterstraat valt hier niet onder, behalve het weggedeelte van 25 meter bij de Eerste Coehoornstraat.

### De Ruijterkade

(het gedeelte achter Centraal Station)

Indiener vraagt om het fietspad achter het Centraal Station snor- en bromfietsvrij te maken.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw die (omzetting van en naar) bromfietspaden afweegt. Zie verder paragraaf 5.5.

Aanvullend hierop: omzetten naar fietspad zou extra problemen opleveren voor de bereikbaarheid van veerponten voor brom- en snorfietsers.

### Eerste Marnixplantsoen

Indiener stelt vast dat het tweerichtingenfietspad daar te smal en bochtig is voor snorfietsen en moet worden verbreed.

### Reactie van het college

Op het Eerste Marnixplantsoen mogen vanaf de Marnixstraat fietsers, snorfietsers en bromfietsers tegen de richting in rijden. Vervolgens gaat een en ander over in een bromfietspad. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw die (omzetting van en naar) bromfietspaden afweegt. Zie verder paragraaf 5.5.

### Entrepotdok

Indiener vraagt om het fietspad tussen Geschutswerf en de Sarphatistraat wel open te houden voor snorscooters (en bromfietsers). Het is een veelgebruikte brede doorgaande route. Door deze route af te sluiten ontstaat ongewenst sluipverkeer op andere plekken op de Kadijken.

### Reactie van het college

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op het vraagstuk reikwijdte. Aanvullend hierop adviseert het college indiener om over voorstellen om het Kadijkengebied Noord Zuid beter te ontsluiten te overleggen met de stadsdeel Centrum.

## Gelderskade – Ode brug – Oosterdokskade

Indiener stelt vast dat hier een hele drukke en smalle route. De verkeerssituatie is onoverzichtelijk en er zijn veel toeristen onder de weggebruikers.

### Reactie van het college

Vanaf de Nieuwmarkt over de Gelderskade rijdt de snorfietser niet meer op het fietspad, maar over de rijbaan richting Odebrug.

De Odebrug is onderdeel van een vrij korte verbinding tussen de fietspaden langs de Prins Hendrikkade en de De Ruyterkade. Deze kades horen bij de corridors waar de snorfietser voorlopig nog op het fietspad blijft. Op dit korte stukje is verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan niet mogelijk en wenselijk. Het fietspad op de Oosterdokskade valt onder de maatregel. De snorfietser moet een stukje omrijden.

## Haarlemmerdijk en Haarlemmerstraat

Indiener stelt voor de Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk geheel scootervrij en zelfs autovrij te maken. Zij stellen dat snorfietser regelmatig het verbod om over het fietspad Haarlemmerplein te rijden zullen negeren, om zo snel mogelijk op de Haarlemmerdijk te komen.

### Reactie van het college

Het college begrijpt dat voor indieners de maatregel in elk geval voor deze locaties niet ver genoeg gaat. Volgens de regelgeving kan alleen als er een verplicht fietspad is met een verkeersbesluit de snorfietser naar de rijbaan worden verwezen (met helmplicht). Binnen de maatregel Snorfietser naar de rijbaan zijn daarom binnen de ring A10 alleen fietspaden met G11-verkeersborden (verplicht fietspad) onderzocht. In hoofdstuk 5 wordt verder ingegaan op het vraagstuk reikwijdte. De verkeersregels op de wegvakken Haarlemmerstraat en Haarlemmerdijk zijn op een andere manier tot stand gekomen. Hier zijn geen verplichte fietspaden, maar een rijbaan in één richting, die aan beide kanten een fietsstrook heeft, één met het verkeer mee en één in tegengestelde richting. Het college begrijpt de zorg van de indiener over de drukte in deze straten. Het is stadsdeel Centrum om hier een afweging in te maken.

In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op het vraagstuk handhaving.

## Haarlemmerplein

Indiener stelt dat het lastig zal worden om de snorfietser op het fietspad dat dwars over het plein richting Haarlemmerdijk gaat, te weren.

### Reactie van het college

Hoofdstuk 7 gaat uitgebreid in op het onderwerp handhaving.

## Herengracht

Indiener vraagt het fietspad, gelegen aan de zuidkant van de Herengracht tussen de Spiegelgracht en het Koningsplein van bromfietspad om te zetten in een fietspad. Het is veel te smal.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project Snorfietser naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw die (omzetting van en naar) bromfietspaden afweegt. Zie verder paragraaf 5.5.

## Jodenbreestraat

Indiener vraagt zich af waarom de snorfietser op de Jodenbreestraat, tussen het J.D. Meijerplein en de Uilenburgersteeg, op het fietspad zit.

### Reactie van het college

De snorfietser mag tot aan de Uilenburgersteeg op het fietspad. De reden is dat de snorfietser komend vanaf de Valkenburgerstraat/Mr Visserplein komt vanaf een zogenaamde doorstromingsweg. De snorfietser moet voor het vervolg van zijn route van het fietspad naar de rijbaan wisselen. Dit moet vanzelfsprekend op een veilige manier gebeuren. In samenspraak met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie zijn de veiligste plaatsen voor de doorsteekjes bepaald. Voor de Jodenbreestraat is dit pas bij de Uilenburgersteeg. Eerder is te weinig ruimte voor een veilige doorsteek. In paragraaf 5.3 Invoeren maatregel op alle drukke fietspaden wordt nader ingegaan op het vraagstuk doorstromingswegen en in paragraaf 4.7 Doorsteekjes wordt nader ingegaan op de doorsteekjes.

## Kattenburgerkade en Marinierskade

Indiener vraagt om op deze fietspaden de maatregel niet in te voeren en de snorfietser op deze fietspaden te laten rijden

### Reactie van het college

Binnen de maatregel Snorfietser naar de rijbaan zijn alleen fietspaden binnen de ring A10, met G11-verkeersborden (verplicht fietspad) bebording, onderzocht. Daar is bij grote drukte of vanwege het stelsel van wegen gekozen om de snorfietser naar de rijbaan te verwijzen. Het college meent dat het voor de veiligheid van de snorfietser beter is als hierop zo min mogelijk uitzonderingen worden gemaakt. Zo maken we een logische, consistente en zo duidelijk mogelijke en verkeersveilige wegsituatie.

De inhoud van de zienswijze geeft geen reden om hiervan af te wijken. Het betreffende fietspad is volgens de indiener een ontsluiting voor een groot aantal bergingen. Indiener heeft niet aangegeven wat het onderscheidend belang is voor snorfietser, nu zij net als bromfietser, het fietspad niet meer kunnen gebruiken.

## Kattenburgerstraat

Indiener meent dat de Kattenburgerstraat niet hoeft te worden uitgezonderd van de maatregel. Het is weliswaar een doorstroomweg, maar er is veel ruimte voor snorfietzers op de rijbaan.

### Reactie van het college

De Kattenburgerstraat is onderdeel van het plusnet autocorridors. In paragraaf 5.3 Invoeren maatregel op alle drukke fietspaden wordt verder ingegaan op dit vraagstuk doorstrotingswegen. Het gaat hier om een weg die essentieel is voor de afwikkeling van het verkeer in de stad.

## Kleine Gartmanplantsoen

Indiener meent dat in het verkeersbesluit de omschrijving Kleine Gartmanplantsoen, het fietspad gelegen tussen de Leidsekruisstraat en het Leidseplein vervangen moet worden door: het fietspad van de Weteringschans naar de Marnixstraat.

Ook vraagt indiener de voetgangersgebieden aan te geven op de indicatieve kaart.

Daarnaast vraagt hij zich af, waarom de gemeente snorfietzers wel toestaat op het Leidseplein te komen. Immers op Kleine Gartmanplantsoen mogen brom- en snorfietzen niet meer parkeren. Indiener pleit voor een snorfietzervrij Leidseplein.

### Reactie van het college

Voor zover het college heeft kunnen nagaan heet de locatie waar het bedoelde fietspad gelegen is Kleine Gartmanplantsoen. Het college neemt de suggestie van indiener voor een deel over in het verkeersbesluit. De omschrijving is nu: het fietspad gelegen tussen de Weteringschans en het Leidseplein. De indicatieve kaart is overigens alleen bedoeld om geïnteresseerden te laten zien wat deze maatregel precies inhoudt. Voetgangersgebieden, parken en dergelijke zijn buiten de kaart gehouden. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op het vraagstuk handhaving.

## Leidseplein

Indiener constateert dat het Leidseplein niet meer toegankelijk is voor snorfietzers en dat ze vanuit de Marnixstraat komend in de richting van de Overtoom moeten omrijden. Door de snorfietser te weren van het Leidseplein vreezen indiener voor extra druk op de Vijzelgracht en omgeving.

### Reactie van het college

Het klopt dat een stuk straat of in dit geval plein slechter of niet meer bereikbaar wordt met de snorfietser. Zoals het Leidseplein. Voor autoverkeer en brommers is het Leidseplein overigens al langer afgesloten. En dat gebeurt ook wel vaker. Zoals onlangs bij de Munt en de Prins Hendrikkade bij het Centraal Station. Overigens is de Leidsestraat al jaren voor alle weggebruikers afgesloten, behalve voor voetgangers en OV. Komende vanuit de Marnixstraat is het overigens moge-

lijk om via de Leidsekade als snorfietser je weg te vervolgen richting Stadhouderskade en Overtoom. Uit het uitgebreide monitorings- en evaluatieonderzoek moet blijken of inderdaad hierdoor in de omgeving van het Leidseplein en op de Vijzelgracht meer verkeersdruk komt.

## Marnixstraat

Indiener vinden de uitvoering van de maatregel op de Marnixstraat verwarrend. Verkeersregels wisselen elkaar af en zijn aan de ene kant van de weg anders dan aan de andere kant. Indiener willen of wel de gehele Marnixstraat snorfietzervrij of de situatie bij het oude laten. Ten slotte geven indiener aan mogelijke fouten in de indicatieve kaart te hebben gezien voor de Marnixstraat.

### Reactie van het college

Het klopt dat de Marnixstraat een ingewikkelde straat is met aan de ene kant een fietspad zonder naastliggende rijbaan en aan andere kant een fietsstrook. Op een ander deel van de Marnixstraat zijn aan beide zijden fietsstroken en ook is er een deel waar de snorfietser beide kanten op naar de rijbaan wordt verwezen – met helmplicht. Een en ander hangt samen met de reikwijdte van de maatregel. In hoofdstuk 5 wordt dit uitgebreid behandeld.

Voor de mogelijke ontbrekende weggedeelten in de kaart merkt het college op dat het weggedeelte Marnixstraat tussen Elandsgracht en Nieuwe Passeerdersstraat een rijbaan met fietsstrook is. Voor het weggedeelte Marnixstraat tussen Leidseplein en Nieuwe Passeerderstraat merkt het college nog op dat het eerste gedeelte (tussen Leidseplein en Leidsekade) een fietspad is, met G-11 verkeersborden. Met invoering van de maatregel wordt de snorfietser hier geweerd. Dit fietspad wordt gevolgd door een fietsstrook langs een busbaan.

## Mr Visserplein

Indiener wil graag dat snorfietzen vanuit de Weesperstraat bij de Nieuwe Keizersgracht naar de rijbaan worden verwezen. Zo kunnen ze op de rijbaan doorrijden richting Jodenbreestraat.

### Reactie van het college

Zowel de Weesperstraat als de Valkenburgerstraat zijn doorstromingswegen. Met de Centrale Verkeerscommissie is gekeken waar de veiligste plaats is om de snorfietser weer op de rijbaan te laten rijden. Daarom is de wisseling van regime (wisseling van het fietspad naar de rijbaan) pas in de Jodenbreestraat bij de Nieuwe Uilenburgerstraat gepland.



## Muiderstraat

Indiener vraagt zich af hoe het zit met de Muiderstraat. De snorfietser mag hier niet meer op het fietspad, maar er is geen naastgelegen rijbaan. Moet je dan een stukje gaan lopen?

### Reactie van het college

Deze straat is een verbinding tussen de corridor en het bromfietspad Plantage Middellaan nabij het Wertheimpark. Om te vermijden dat de snorfietser binnen een afstand van ongeveer 135 meter twee keer van regime moet wisselen blijft de snorfietser, zolang de uitzondering voor de corridors geldt, hier op het fietspad rijden.

## Nassauplein

Indiener vraagt zich af waarom de snorfietser bij het Nassauplein al op het fietspad zit. Daar zijn veel brom- en snorfietzers en het is daar altijd al enorm druk. Op het Haarlemmerplein zou veel beter zijn.

### Reactie van het college

Het Nassauplein is onderdeel van de doorstromingsweg Nassaukade (S100). Daarom zit de snorfietser daar nog op het fietspad. De situatie in de omgeving Nassauplein/Haarlemmerplein is een ingewikkelde verkeerssituatie. De eerste mogelijkheid na het Nassauplein om de snorfietser ten oosten van het Nassauplein op een veilige manier naar de rijbaan of op het fietspad te geleiden is volgens de Centrale Verkeerscommissie pas voorbij de Willemsbrug.

## Nieuwe Vaart/Matrozenhof/Nieuwe Vaart

Indiener geeft aan dat het fietspad hier ontbreekt in het ontwerpverkeersbesluit.

### Reactie van het college

Met dank aan de oplettendheid van de indiener neemt het college dit fietspad op in het definitief verkeersbesluit.

## Nieuwmarkt

Indiener vraagt zich af hoe hij met invoering van de maatregel nog met de snorfietser op de Nieuwmarkt komt.

### Reactie van het college

De maatregel kan betekenen dat een alternatieve route gevonden moet worden. Maar het is niet onmogelijk om de Nieuwmarkt te bereiken.

## Nijlpaardenbrug

(het bruggetje over het Entrepotdok bij Artis)

Het bromfietspad moet weer worden omgezet in een fietspad. Een en ander wel samen met Pelikaanbrug en dwarsverbindingen.

### Reactie van het college

Nijlpaardenbrug, in het verkeersbesluit "de Plantage Kerklaan, het fietspad tussen Entrepotdok en Plantage Doklaan, is een fietspad en valt onder de maatregel Snorfietser naar de rijbaan. Voor eventuele verdere voorstellen om het Kadijkengebied Noord Zuid beter te ontsluiten kan de indiener overleggen met stadsdeel Centrum.

## Oostenburgergracht/Wittenburgergracht/Kattenburgergracht (Eilandenboulevard)

De indiener vraagt zich af of er voldoende rekening is gehouden met de grootschalige herprofilering die hier tot en met half 2019 is.

### Reactie van het college

Het college kent de grootschalige herprofilering. Het college heeft rekening houdend met deze herprofilering de plaatsen bepaald waar de snorfietser naar de rijbaan of naar het fietspad wordt verwezen.

## Plantage Middenlaan

Indiener wil graag weten waarom de snorfietser op het traject tussen Plantage Parklaan en Nieuwe Herengracht op het fietspad mag blijven. De maatregel is veel te ingewikkeld. De snorfietser zou ook prima kunnen omrijden.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfietser naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw die (omzetting van en naar) bromfietspaden afweegt. Zie verder paragraaf 5.5.

## Prins Hendrikkade traject CS – IJtunnel

De indiener wil graag dat het fietspad op het weggedeelte Prins Hendrikkade CS-IJtunnel snorfietservrij.

### Reactie van het college

De Prins Hendrikkade hoort tot een corridor waar de snorfietser voorlopig nog op het fietspad zit. De verkeerssituatie rond het Centraal Station is bijzonder ingewikkeld en druk. Daardoor is een geschikte plek om de snorfietser veilig naar de rijbaan te brengen op het grensgebied lastig te vinden. Daarnaast is ook de corridor S100 (de Ruijterkade aan de andere zijde van het CS) dichtbij. Daardoor is het vrijwel ondoenlijk om op de verbindende wegvakken de snorfietser tussen fietspad en rijbaan te laten wisselen.

## Raadhuisstraat

De indiener is positief gestemd over de maatregel, maar merkt wel op dat de verkeersveiligheid voor snorfietzers gewaarborgd moet blijven bij verplaatsing naar de rijbaan. Vooral in de Raadhuisstraat zou de verkeersveiligheid in het geding zijn, vanwege de vele verkeersdeelnemers, hoge snelheden en geparkeerde auto's die langs de straat staan.

### Reactie van het college

De Raadhuisstraat is een straat waar geen vrijliggend fietspad is, maar een fietsstrook. Op deze weg mengen snorfietsers zich dus als met het overige gemotoriseerde verkeer. De verkeerssituatie zal door invoering van de maatregel niet veranderen. De maatregel Snorfiets naar de rijbaan heeft dus geen invloed op de verkeersveiligheid in deze straat.

## Rotterdammerbrug verbinding Eerste Marnixplantsoen - Nassaukade

De indiener vindt dat deze verbinding een fietsbrug moet worden en de snorfietsers gedwongen wordt om te rijden.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw die (omzetting van en naar) bromfietspaden afweegt. Zie verder paragraaf 5.5.

## Rozengracht

Indiener meent dat het onveilig is om met snorfiets te rijden op de Rozengracht.

### Reactie van het college

Op de Rozengracht is een 30km-zone ingesteld en is de weginrichting onlangs aangepast.

## Sarphatistraat van Hoogte Kadijk naar Alexanderplein (tussen de nrs 512 – 660 aan de noordzijde)

Indieners vragen om dit weggedeelte te wijzigen naar een fietspad. Het is erg druk en smal. Bromfietsers en snorfietsers hebben via de Zeeburgerstraat en Mauritskade een redelijk en voor alle verkeersdeelnemers veiliger alternatief.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw die (omzetting van en naar) bromfietspaden afweegt. Zie verder paragraaf 5.5.

Het door indiener op dit wegvak beschreven weggedrag beschouwt het college als wangedrag. Zulk weggedrag is volstrekt onacceptabel en als dit wordt geconstateerd zal daartegen worden opgetreden.

## Stadhouderskade

De indieners geven aan dat ze het gevaarlijk vinden als snorfietsers op een racebaan als de Stadhouderskade moeten gaan rijden.

### Reactie van het college

De Stadhouderskade is onderdeel van het plusnet autocorridor. Deze wegen zijn essentieel voor de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer in de stad. Paragraaf 5.3 Invoeren maatregel op alle drukke fietspaden, gaat uitgebreid in op het vraagstuk corridors/doorstromingswegen.

## Thorbeckeplein-Rembrandtplein- Halvemaansteeg

Indiener vraagt om ook hier de maatregel in te voeren voor snorfietsen.

### Reactie van het college

Dit is een voetgangersgebied met een fietsstrook als fietspad. Er staan geen G11-verkeersborden (verplicht fietspad). Hierdoor is het niet mogelijk de maatregel Snorfiets naar de rijbaan in te stellen.

## Torontobrug (tunneltje fietspad tussen Tulpplein en Weesperzijde)

Indieners vragen om ook hier de maatregel in te voeren en het tunneltje brom- en snorfietsvrij te maken.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu niet opnieuw die (omzetting van en naar) bromfietspaden afweegt. Zie verder paragraaf 5.5.

## Weteringschans

De indiener geeft aan dat het per snorfiets niet meer mogelijk is om op de Weteringschans tussen de Museumbrug en Paradiso te kunnen komen. Hetzelfde voor het gedeelte Weteringschans tussen Spiegelgracht en Reguliersgracht.

### Reactie van het college

Het klopt dat een klein gedeelte van de stad slechter of niet meer bereikbaar wordt met de snorfiets. Zoals dit gedeelte van de Weteringschans. Dat gebeurt echter wel vaker. Zo is de Leidsestraat al jaren voor alle weggebruikers afgesloten, behalve voetgangers en OV.

## Willemsbrug

Indiener vraagt de snorfietser te weren van de fietspaden op de Willemsbrug.

### Reactie van het college

Het Nassauplein is onderdeel van de doorstromingsweg Nassaukade (S100). Daarom zit de snorfietser daar nog op het fietspad. De situatie in de omgeving Nassauplein/ Haarlemmerplein is een ingewikkelde verkeerssituatie. De eerste mogelijkheid na het Nassauplein om de snorfietser ten oosten van het Nassauplein op een veilige manier naar de rijbaan of op het fietspad te geleiden is volgens de Centrale Verkeerscommissie pas voorbij de Willemsbrug.

## Wittenburgergracht

De indiener twijfelt over het nut van de maatregel nu op veel straten de snorfietser vaak op het fietspad kan blijven rijden of dan weer erop en dan weer eraf moet. Dit is volgens de indiener vooral aan de oostzijde van de binnenstad. De indiener noemt een aantal straten in die buurt als voorbeeld, zoals de Wittenburgergracht.

### Reactie van het college

De Wittenburgergracht sluit aan op de Kattenburgerstraat. De Kattenburgerstraat is een zogenaamde doorstromingsweg. Daar geldt voorlopig een uitzondering en blijft de snorfietser voorlopig op het fietspad rijden. Zie verder paragraaf 5.3 Invoeren maatregel op alle drukke fietspaden.

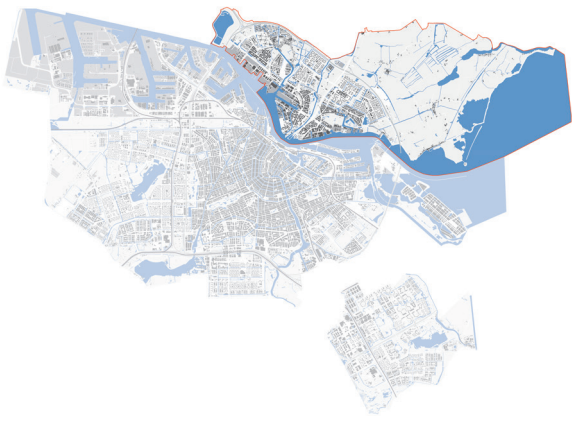
Ergens op de Wittenburgergracht moet de snorfietser dan weer naar de rijbaan. In samenspraak met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie zijn de veiligste plaatsen voor deze doorsteekjes bepaald. Vanwege de wegsituatie op de Wittenburgergracht is de eerst mogelijke veilige doorsteek bij de Oosterkerk.

## De doorsteken tussen de Oostelijke Eilanden en naar de Kadijken

Indiener geeft aan dat de snorfietser hier geen alternatief heeft naar de rijbaan.

### Reactie van het college

Dat is juist. Er is geen naast gelegen rijbaan. Snorfietzers moeten net als bromfietzers een stukje omrijden. Ondanks dat het wellicht op deze relatief kleine stukken fietspad met de drukte en de smalle meevalt wil het college zo min mogelijk fietspaden uitzonderen binnen het gebied ring A10. Dit om een logische, consistente en daarmee zo duidelijk mogelijke en verkeersveilige wegsituatie te krijgen.



## 17.2. Stadsdeel Noord

Indiener noemen de volgende straten. In alfabetische volgorde:

- Banne Buikslootlaan
- Elzenhagensingel
- Johan van Hasseltweg
- Klaprozenweg
- Loenermark
- Molenwijk
- Mosplein
- Noord Hollandsche kanaaldijk
- Vorticellaweg
- Werengouw, IJdoornlaan, Volendammerweg, Nieuwe Purmerweg, Zuiderzeeweg, Schellingwouderbrug en Amsterdamse brug, Johan van Hasseltweg, Meeuwenlaan, Statenjachtstraat, Kamperfoelieweg, Klaprozenweg

### Banne Buikslootlaan

De indiener maakt zich zorgen over het snelheidsverschil en het gedrag van autoverkeer. Het fietspad is volgens de bijlage "drukke per fietspad" een fietspad dat de verkeersaantallen die eroverheen rijden kan verwerken.

#### Reactie van het college

In Amsterdam Noord liggen er relatief meer brede fietspaden dan in andere stadsdelen binnen de ring A10. Een belangrijke afweging voor het college om ook deze fietspaden in het besluit te betrekken, is dat zo voor alle weggebruikers duidelijk kenbaar en consistent is waar de maatregel geldt. Daarnaast is juist op de fietspaden in Amsterdam Noord de drukte explosief gegroeid en de verwachting is dat op korte termijn de drukte alleen maar zal toenemen. Zie verder paragraaf 5.6 Amsterdam Noord.

Indien gevaarlijk gedrag van automobilisten door de politie wordt gesignaleerd zal erop worden gehandhaafd. Daarnaast is het belangrijk dat automobilisten er snel aan wennen dat zij op meer plekken dan voorheen de rijbaan zullen moeten delen met snorfietsers. Met de extra maatregelen rond de invoering

van de maatregel (zoals een uitgebreide en intensieve communicatiecampagne, de inzet van verkeersregelaars en handhavers) wil het college bereiken dat automobilisten tijdig goed zijn geïnformeerd over de maatregel en ook hun gedrag aanpassen.

Het college verwacht dat ook op wegen zoals de Banne Buikslootlaan de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>49</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vanaf 1999. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietsers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- Bij verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffecten, terwijl de bromfiets destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan.
- De meeste snorfietsers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur, volgens de laatste metingen ligt de gemiddelde snelheid van snorfietsen op 31 km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur.
- Uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfiets ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfiets volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfiets. Het zoveel mogelijk in stand houden van dat uitgangspunt is van belang voor de uitlegbaarheid van de maatregel en daarmee voor de verkeersveiligheid.

### Elzenhagensingel

Waarom rijdt de snorfiets op dit traject op het fietspad? Wellicht wel logisch als de snorfiets op het fietspad rijdt in verband met de kruising Nieuwe Leeuwarderweg.

#### Reactie van het college

Dit traject is een fietspad. Met invoering van de maatregel Snorfiets naar de rijbaan is ook de snorfiets niet meer welkom op het fietspad Elzenhagensingel. Het fietspad Elzenhagensingel kruist de Nieuwe Purmerweg. Ook daar rijdt de snorfiets op de rijbaan.

### Johan van Hasseltweg

Indiener vraagt zich af of de veiligheid van de snorfiets voldoende is verzekerd op een weg als de Johan van Hasseltweg.

<sup>49</sup> Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

## Reactie van het college

Het college verwacht dat ook op wegen zoals de Johan van Hasseltweg de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>50</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vanaf 1999. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietzers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- Bij verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffecten, terwijl de bromfiets destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan.
- De meeste snorfietzers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur, volgens de laatste metingen ligt de gemiddelde snelheid van snorfietzen op 31 km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur.
- Uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfiets ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfiets volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfiets. Het zoveel mogelijk in stand houden van dat uitgangspunt is van belang voor de uitlegbaarheid van de maatregel en daarmee voor de verkeersveiligheid.

## Klaprozenweg

Op de Klaprozenweg wordt te hard gereden volgens indieners. Daarnaast is er bij de laatste herinrichting een onduidelijke situatie ontstaan op deze weg. De snorfietser rijdt op de Klaprozenweg dan weer op de rijbaan, dan weer op het fietspad. Dat is veel te ingewikkeld.

## Reactie van het college

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfietser op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

<sup>50</sup> Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

Uitgangspunt bij de maatregel is dat de snorfiets na het passeren van de ring A10 bij de eerst geschikte veilige gelegenheid van het fietspad naar de rijbaan gaat. In dit geval passeert de snorfietser via bromfietspaden de ring A10. De Cornelis Douwesweg is een bromfietspad en sluit aan op de nieuwe situatie Klaprozenweg bij de kruising Stenendokweg. Rond deze kruising is geen geschikte plaats om de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan Klaprozenweg te verplaatsen. De eerst geschikte mogelijkheid is de fietsoversteek bij huisnummer 63. Dit is dan ook de plek waar de snorfietser van de rijbaan naar het naastgelegen vrijliggend fietspad zal gaan. Daardoor rijdt de snorfiets ten oosten van dit punt op de rijbaan en ten westen hiervan op het fietspad en vanaf de Cornelis Douwesweg op het bromfietspad.

## Loenermark

Volgens indieners kunnen scooters op Loenermark prima op het brede fietspad blijven. Juist de rijbaan is smal.

## Reactie van het college

De Loenermark ligt in een 30-km-zone. In een 30-km-zone-gebied is gemengd verkeer gebruikelijk. Met een rijbaanbreedte van 4,5 meter is de straat voldoende breed om autoverkeer elkaar te laten passeren.

## Molenwijk

Indiener juicht het toe dat de maatregel ook in Molenwijk van kracht wordt, maar heeft geen vertrouwen in handhaven maatregel

## Reactie van het college

In hoofdstuk 7 wordt het onderwerp handhaving uitgebreid behandeld.

## Mosplein

Volgens indiener wordt de brommer hier de weg op geleid, maar kan hij er vervolgens niet meer verder.

## Reactie van het college

Vanaf het Mosplein kunnen bromfietser én snorfietser alle kanten op: Klaprozenweg, Kamperfoelieweg, Johan van Hasseltweg, Hagedoornweg, Van der Pekstraat en Distelweg.

## Noord Hollandsche Kanaaldijk

Indieners geven aan dat de route langs Noord Hollandsche Kanaaldijk belangrijk is als doorgaande route vanuit Purmerend en omstreken richting Boven IJ ziekenhuis, veerponten enzovoort. High speed fietsen (elektrische, speedpedelecs of racefietsen) snor- en bromfietsen gebruiken deze route veel. Wanneer deze route wordt afgesloten voor een groot deel van deze groep weggebruikers ontstaat er ongewenst sluipverkeer door Van de Pek- en Bloemenbuurt.

### Reactie van het college

De Noord Hollandse Kanaaldijk is bromfietspad. Brom- en snorfietsers, speedpedelecs en andere high speedfietsen kunnen hier nog blijven rijden. Het gedeelte langs het kanaal verderop richting veerponten, de Buikslotermeerdijk, ligt in het Noorderpark. Snor- en bromfietsen en speedpedelecs moeten daar omrijden.

### Vorticellaweg

Indiener vraagt zich af of hij na invoeren van de maatregel met een snorfiets nog wel rijdend vanaf het fietspad Landsmeer – Banne bij de benzine pomp (Vorticellaweg) kan komen. Nu staat hier namelijk een verbodsbord voor fietsers en bromfietsers.

### Reactie van het college

Er verandert niets ten opzichte van de huidige situatie voor de snorfietsers. Nu is het ook niet mogelijk om met de snorfiets daar te komen via de Vorticellaweg. De enige mogelijkheid is via het fietspad Amsterdamsepad en vervolgens de IJdoornlaan oversteken. Hier is echter geen oversteekmogelijkheid aanwezig.

### Werengouw, Nieuwe Purmerweg, Zuiderzeeweg, Schellingwouderbrug en Amsterdamse brug, Meeuwenlaan, Statenjachtstraat, Kamperfoelieweg

De indiener meent dat in het stadsdeel Noord ruimte genoeg is op de brede fietspaden en dat juist de rijbanen veel te smal zijn. En vaak ook nog in te slechte conditie. Daarnaast wordt op een aantal wegen veel te hard gereden. Indiener noemt een aantal straten specifiek: Werengouw, IJdoornlaan, Volendammerweg, Nieuwe Purmerweg, Zuiderzeeweg, Schellingwouderbrug en Amsterdamse brug, Johan van Hasseltweg, Meeuwenlaan, Statenjachtstraat, Kamperfoelieweg, Klaprozenweg.

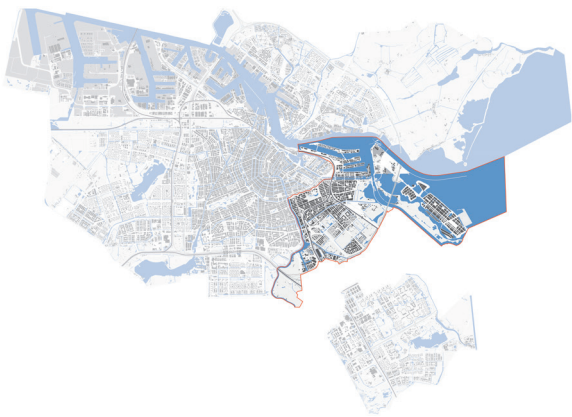
### Reactie van het college

In Amsterdam Noord liggen er relatief meer brede fietspaden dan in andere stadsdelen binnen de ring A10. Een belangrijke afweging voor het college om ook deze fietspaden in het besluit te betrekken, is dat zo voor alle weggebruikers duidelijk kenbaar en consistent is waar de maatregel geldt. Daarnaast is juist op de fietspaden in Amsterdam Noord de drukte explosief gegroeid en de verwachting is dat op korte termijn de drukte alleen maar zal toenemen. Zie verder paragraaf 5.6 Amsterdam Noord.

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfietsers op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

Voor wat betreft de Schellingwouderbrug en Amsterdamse brug voert het college de maatregel voorlopig nog niet in. Dit ondanks de drukte op de fietspaden daar. Eerst moet het wegbeeld worden aangepast, waardoor - gecombineerd met handhaving – deze route minder uitnodigt tot hard rijden door het overige gemotoriseerde verkeer. En de snorfiets ook op deze bruggen veilig naar de rijbaan kan worden verplaatst. Tegelijk met het ontwerpverkeersbesluit heeft het college besloten dat deze wegprofielaanpassingen binnen een jaar moeten zijn uitgevoerd. Zie verder bij paragraaf 17.3 Stadsdeel Oost.



## 17.3 Stadsdeel Oost

Indieners noemen de volgende straten. In alfabetische volgorde:

- Amsterdamsebrug en Schellingwouderbrug: uitzonderingsweg
- Amstelboulevard
- Berlagebrug
- Celebesstraat → Polderweg tunneltje
- Copernicusstraat
- Cruquiuskade
- Hogeweg
- Insulindeweg
- Jan Schaeferbrug
- Linnaeusstraat
- Middenmeerpad: zie Radioweg
- Nesciobrug (buiten ring A10)
- Oosterringdijk: bromfietspad
- Piet Heinkade
- Radioweg: bromfietspad
- Ringdijk
- Schellingwouderbrug: zie Amsterdamsebrug
- Spaklerweg
- Weesperzijde – Weespertrekvaart (van Overzichtsweg tot ring A10: bromfietspad)
- Zeeburgerdijk
- Zeeburgerstraat
- Zuiderzeeweg

### Amsterdamsebrug en Schellingwouderbrug

Met betrekking tot de Amsterdamsebrug en Schellingwouderbrug zijn indieners bezorgd over het welzijn van de voetganger en fietser, nu de snorfietser voorlopig op het fietspad blijft. Andere indieners onderschrijven de maatregel, maar hebben bedenkingen bij het tijdelijk uitzonderen van de Amsterdamsebrug en Schellingwouderbrug. Dit in verband met de smalle fietspaden en omdat het gaat om een belangrijke verbinding naar de nieuwe woonwijk Zeeburgereiland.

Weer andere indieners geven aan dat het goed is dat de gemeente eerst verkeersremmende maatregelen wil treffen voordat de snorfietser naar de rijbaan wordt verwezen. Er wordt te hard gereden. Ten slotte zijn er indieners die aangeven dat de maatregel onnodig gecompliceerd is en dat het verwarrend is om dan weer wel dan weer niet verplicht een helm te dragen en naar de rijbaan te gaan. Eén indiener vraagt om uitleg over een stukje 'rood' op de indicatieve kaart. Hij maakt zich zorgen of hij dan nog wel vanuit Noord via de bruggen naar Oost kan.

### Reactie van het college

Voor wat betreft de Amsterdamse brug en Schellingwouderbrug geldt dat ondanks het feit dat sprake is van relatief smalle fietspaden, waar deels ook nog voetgangers gebruik van maken, deze toch voorlopig zijn uitgezonderd van de maatregel snorfietser naar de rijbaan. Het college vindt het van groot belang dat bij invoering van de maatregel ook de veiligheid van de snorfietser op alle plekken, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, is gewaarborgd.

Uit onderzoek is naar voren gekomen dat ondanks dat er een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt op de Amsterdamse brug en Schellingwouderbrug, het profiel van de bruggen veel automobilisten uitlokt tot te hard rijden. Daarom vindt het college dat we invoering van de maatregel op de bruggen moeten uitstellen totdat snelheidsbeperkende maatregelen zijn getroffen. Het college heeft daarbij aangegeven dat dit voor juli 2019 moet zijn uitgevoerd. Daarna wordt alsnog de snorfietser van de smalle fietspaden naar de rijbaan verwezen.

Over de opmerking over de indicatieve kaart merkt het college op dat hier een foutje staat in de kaart. Het stukje 'rood' dient onder de 'groene' lijnen te zitten. Bij het definitieve verkeersbesluit wordt de indicatieve kaart nogmaals onder de loep genomen en zullen dit soort foutjes worden verbeterd. Voor zover de zienswijzen gaan over complexiteit van de maatregel en wisseling van regimes, verwijst het college naar hoofdstuk 8 Duidelijkheid van de maatregel en paragraaf 13.2 Helmpje op, helmpje af.

### Amstelboulevard

Indieners vragen zich af waarom dit fietspad onder de maatregel moet vallen. Voor de snorfietser betekent dit dat hij een behoorlijk eindje moet omrijden en ook nog eens via het toch al drukke fietspad op het Prins Bernardplein.

### Reactie van het college

Op het fietspad van de Amstelboulevard wordt de snorfietser bij invoering van de maatregel geweerd. Omdat er geen naastliggende rijbaan aanwezig is, moet de snorfietser dan inderdaad net als de bromfietser een stukje omrijden.

## Berlagebrug

Indieneren maken zich zorgen over de aanwezigheid van de snorfiets op de intensief gebruikte fietspaden op de Berlagebrug. Hierdoor ontstaan vaak gevaarlijke situaties. Overigens ook geregeld ongelukken tussen fietsers onderling en tussen fietsers en auto's.

### Reactie van het college

Met invoering van de maatregel rijdt de snorfietser op deze locatie binnenkort met helm op de rijbaan. Hierdoor wordt de drukte op deze fietspaden verlicht.

## Celebesstraat

Indieneren verzoeken het tunneltje tussen Celebesstraat en Polderweg om te zetten van bromfiets- naar fietspad.

### Reactie van het college

Het tunneltje dat de Celebesstraat en de Polderweg verbindt, was tot voor kort een bromfietspad. Stadsdeel Oost heeft dit weggedeelte onlangs ingesteld als fietspad.

## Copernicusstraat

De indiener vraagt aandacht voor een relatief klein stukje fietspad aan het begin van de Copernicusstraat bij de Archimedesweg.

### Reactie van het college

Dit stukje fietspad is aan de aandacht van het college ontsnapt en wordt aan het definitief verkeersbesluit toegevoegd. Het gaat hier om een tweerichtingenfietspad, dat heel smal is. Voor doorgaand snorfietsverkeer is veel praktischer om, hetzij via de rijbaan van het Galileiplantsoen, hetzij via het bromfietspad op de Linnaeuskade hun weg te vervolgen.

## Cruquiuskade

Indiener verwacht dat veel snorfietsers, die komend vanaf de Panamalaan op het fietspad Cruquiuskade zitten, gewoon op het fietspad zullen doorrijden en niet via het doorsteekje naar de rijbaan gaan.

### Reactie van het college

Panamalaan is een doorstroomweg. Voorlopig wordt de maatregel hierop niet ingevoerd. Dit betekent dat de snorfiets op het fietspad rijdt. In overleg met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie is de locatie van het doorsteekje op de Cruquiuskade bepaald op de eerst mogelijke plek om de snorfiets op een veilige manier van het fietspad naar de rijbaan te geleiden en in tegenovergestelde richting van de rijbaan naar het fietspad te geleiden.

De verwachting dat veel snorfietsers niet via het doorsteekje de rijbaan van de Cruquiuskade opgaan deelt het college niet. Overigens gaat het hier om een tijdelijke situatie en heeft de maatregel een intensief handhavingsprogramma.

## Hogeweg

De indiener vraagt aandacht voor een relatief klein stukje fietspad aan het begin van de Hogeweg in de buurt van de kruising Mr P.N. Arntzeniusstraat. Het verzoek van de indiener is om bij de hierbij geplaatste G11-bebording onderbordjes te plaatsen en de snorfietser te laten omrijden.

### Reactie van het college

Dit stukje fietspad is aan de aandacht van het college ontsnapt en wordt aan het verkeersbesluit toegevoegd. Het gaat hier om een tweerichtingenfietspad, dat heel smal is. Voor doorgaand snorfietsverkeer is veel praktischer om, hetzij via de rijbaan van het Galileiplantsoen, hetzij via het bromfietspad op de Linnaeuskade hun weg te vervolgen.

## Jan Schaeferbrug

Indieneren vragen waarom de snorfietsers op deze zeer smalle fietspaden mogen blijven rijden.

### Reactie van het college

Op de Jan Schaeferbrug is geen sprake van bromfietspaden. De Jan Schaeferbrug sluit aan op een weg die behoort tot de zogenaamde doorstromingswegen, namelijk de Piet Heinkade. De snorfietser rijdt op de Piet Heinkade voorlopig nog op het fietspad.

Zodra de snorfietser afslaat naar de Jan Schaeferbrug moet hij eigenlijk van regime wisselen (van het fietspad naar de rijbaan). Dit gebeurt via een doorsteekje. In tegenovergestelde richting (vanuit Javaeiland richting Piet Heinkade) moet de snorfietser ook van regime wisselen, maar dan andersom (van de rijbaan naar het fietspad). Met de Centrale Verkeerscommissie is gekeken waar dit het veiligste kan gebeuren. Vanwege de verkeerstechnische inpassing door de constructie van de brug, de aanwezigheid van bushaltes ter plaatse en het pakhuis De Zwijger is regimewisseling pas mogelijk op het Javaeiland.

De situatie op de Jan Schaeferbrug is dus direct gekoppeld aan het feit dat voorlopig de Piet Heinkade als doorstromingsweg nog is uitgezonderd op de hoofdregel dat snorfietsen van de fietspaden binnen de ring A10 naar de rijbaan worden verwezen. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op het vraagstuk doorstromingswegen.

## Korte Ouderkerkerdijk

Indieneren zouden de Korte Ouderkerkerdijk en de fietsbrug vrij van brom- en snorfietsen willen zien.

### Reactie van het college

De Korte Ouderkerkerdijk en de fietsbrug is ingesteld als bromfietspad. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu geen nieuwe afwijking maakt omtrent die (omzetting van en naar) bromfietspaden. Zie verder paragraaf 5.5.



## Linnaeusstraat

Indiener maakt bezwaar tegen de locaties van de doorsteekjes op de Linnaeusstraat. Hij meent dat het de doorstroming van het fietsverkeer ten goede komt als deze doorsteekjes zo dicht mogelijk bij de Mauritskade worden gemaakt.

### Reactie van het college

De Linnaeusstraat sluit bij de rotonde Mauritskade aan op een van de belangrijkste doorstroomwegen (S100).

In overleg met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie is de locatie van de doorsteekjes bepaald op de eerst mogelijke plek op de Linnaeusstraat waar het mogelijk is om de snorfietser op een veilige manier van het fietspad naar de rijbaan te geleiden en in tegenovergestelde richting van de rijbaan naar het fietspad te geleiden. Paragraaf 5.3 Invoeren maatregel op alle drukke fietspaden gaat nader in op het vraagstuk doorstromingswegen.

## Middenweg

De indieners geven aan dat er op deze weg vaak te hard wordt gereden, hierdoor zou de veiligheid van de snorfietser in het geding zijn.

### Reactie van het college

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfietser op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfietser naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

## Nesciobrug

De indieners verzoeken om de Nesciobrug toe te voegen aan het arsenaal van fietspaden waar snorfietsen niet meer is toegestaan. De brug wordt intensief gebruikt en dit wordt alleen maar meer gelet op toekomstige bouwontwikkelingen.

### Reactie van het college

Over de Nesciobrug merkt het college op dat deze buiten het projectgebied van invoering maatregel valt. De situatie rond de Nesciobrug heeft wel de aandacht van stadsdeel Oost.

## Oosterringdijk

Indieners menen dat de Oosterringdijk, inclusief het toeleidende bruggetje aan het einde van de Kramatweg moet worden toegevoegd aan de snormaatregel en brom- en snorfietsvrij moet worden. De fietspaden worden enorm intensief

gebruikt en gelet op de toekomstige bouwontwikkelingen wordt dit alleen maar meer. Snor- en bromfietzers zorgen voor onveilige situaties. Ze zouden eenvoudig kunnen omrijden via de Carolina Macgillavrylaan.

### Reactie van het college

De Oosterringdijk, het toeleidende bruggetje en de afritten ter hoogte van Sciencepark behoren tot de Oosterringdijk en zijn onlangs door stadsdeel Oost bij verkeersbesluit ingesteld als bromfietspad. Paragraaf 5.5 gaat nader in op het vraagstuk bromfietspaden.

Wellicht ten overvloede, op de Carolina Macgillavrylaan rijden zowel brom- als snorfietzers met inwerkingtreding van de maatregel met helm op de rijbaan.

## Piet Heinkade

Met betrekking tot de Piet Heinkade vraagt de indiener het college om de voorlopige uitzondering op deze kade te heroverwegen. Een van de redenen voor dit verzoek is de toegenomen drukte daar.

### Reactie van het college

Het college heeft zeker oog voor de argumenten die de indiener inbrengt om toch te overwegen de Piet Heinkade niet uit te zonderen. De Piet Heinkade is echter onderdeel van het plusnet autocorridor. Deze wegen zijn essentieel voor de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer in de stad. Paragraaf 5.5 gaat uitgebreid in op het vraagstuk doorstromingswegen/ autocorridor.

## Radioweg en Middenmeerpad tussen Jaap Edenbaan en A10

Indieners verzoeken om brom- en snorfietseren te weren op deze belangrijke doorgaande tweerichtingenfietsverbindingen, die lopen door en langs de sportparken Voorland en Middenmeer en met name gebruikt door kinderen op weg naar school en sportvelden.

### Reactie van het college

De Radioweg en het Middenmeerpad zijn beide ingesteld als bromfietspad. Met de instelling van het project snorfietser naar de rijbaan is bepaald dat het college nu geen nieuwe afwijking maakt omtrent die (omzetting van en naar) bromfietspaden. Zie verder paragraaf 5.5.

## Ringdijk vanuit Wibautstraat tot Eerste Ringdijkstraat

De indiener vraagt waarom snorfietseren op het traject Ringdijk vanaf de Wibautstraat tot de Eerste Ringdijkstraat op het fietspad rijden en niet naar de ernaast gelegen rijbaan, in beide richtingen, worden verwezen.

### Reactie van het college

Het college heeft gemeend de snorfietser hier tot aan de Eerste Ringdijkstraat op het fietspad te moeten laten rijden, omdat hij, komend vanaf het fietspad Wibautstraat (Amstelzijde), uitsluitend via de fietsoversteek ter hoogte van de Ringdijk de Wibautstraat kan oversteken in de richting van het Eenhoorngebied. De Wibautstraat is een zogenaamde doorstromingsweg, waarop de snorfietser voorlopig op het fietspad blijft rijden.

### Spaklerweg

De Spaklerweg is een voorbeeld van een van de erkende racebanen.

### Reactie van het college

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfietser op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfietser naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

### Weesperzijde – Weespertrekvaart (van Overzichtsweg tot ring A10)

Het bromfietspad langs de Weesperzijdestrook zou moeten worden omgezet naar fietspad. Nu nodigt het uit tot ten onrechte gebruik van het fietspad langs de Rembrandttoren (Amstelboulevard). Er is een goed alternatief om om te rijden.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfietser naar de rijbaan is bepaald dat het college nu geen nieuwe afweging maakt omtrent die (omzetting van en naar) bromfietspaden. Zie verder paragraaf 5.5.

### Zeeburgerdijk en tussen Zeeburgerdijk en Zeeburgerstraat

Volgens de indieners is hier sprake van een erg smal en druk fietspad. Waarom mag dan toch de snorfietser erop blijven rijden?

### Reactie van het college

Het stuk Zeeburgerdijk tussen Panamalaan en de Zeeburgerstraat is een zogenaamde doorstromingsweg en behoort tot de plusnet autocorridors, de S100. Op de Zeeburgerstraat is voorbij de brug over de Singelgracht de eerst mogelijke veilige plek om de snorfietser weer van het fietspad af naar de rijbaan te geleiden. De locatie waar dit gebeurt is in overleg met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie bepaald.

Paragraaf 5.3 Invoeren maatregel op alle drukke fietspaden gaat nader in op het vraagstuk doorstromingswegen.

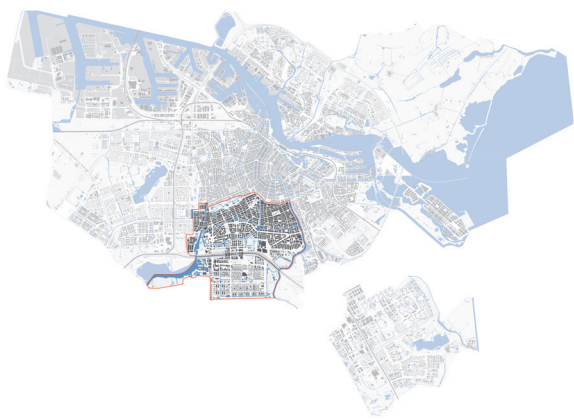
### Zuiderzeeweg

Over de Zuiderzeeweg rijdt het autoverkeer volgens indieners te hard. Met name is er zorg voor de locatie onderaan de Schellingwouderbrug Noord, waar een doorsteekje van fietspad naar rijbaan vóór de rotonde is gepland.

### Reactie van het college

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfietser op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfietser naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.



## 17.4. Stadsdeel Zuid

Indiëners noemen de volgende straten. In alfabetische volgorde:

- Amstelveenseweg
- Apollolaan
- Beethovenstraat
- De Lairessestraat – Cornelis Krusemanstraat
- Ferdinand Bolstraat
- Heemstedestraat
- Honthorststraat
- Parnassusweg
- Plesmanlaan (buiten ring A10)
- President Kennedylaan
- Prinses Irenestraat
- Stadionkade
- Van Woustraat
- IJsbaanpad
- Buiten de ring A10 (VU Zuidas)

### Amstelveenseweg vanuit zuidelijke richting over het Stadionplein

Indiëners betwijfelen of dit deel van de Amstelveenseweg qua inrichting geschikt is voor invoeren van de maatregel. Dit vanwege het snelheidsverschil en dat het hier om een weg met 2 x 2 rijstroken gaat.

#### Reactie van het college

Het college verwacht dat ook op wegen zoals de Amstelveenseweg de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>51</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vanaf 1999. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietsers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- Bij verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffec-

ten, terwijl de bromfiets destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan.

- De meeste snorfietsers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur, volgens de laatste metingen ligt de gemiddelde snelheid van snorfietsen op 31 km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur.
- Uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfiets ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfiets volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfiets. Het zoveel mogelijk in stand houden van dat uitgangspunt is van belang voor de uitlegbaarheid van de maatregel en daarmee voor de verkeersveiligheid.

Op de Amstelveenseweg wordt de snorfiets op de eerst mogelijke veilige plek na de onderdoorgang ring A10 naar de rijbaan geleid. Hetzelfde geldt in tegenovergestelde richting andersom. In overleg met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie zijn de locaties van deze doorsteekjes bepaald. Daarbij is de specifieke weginrichting van de Amstelveenseweg bij de overwegingen meegenomen. Het college vertrouwt op de deskundigheid van de Centrale Verkeerscommissie en gaat er vanuit dat deze hierin een weloverwogen advies heeft gegeven.

De effecten van de maatregel worden uitgebreid gemonitord, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de werking van de doorsteekjes. Als daaruit mocht blijken dat om wat voor reden ook, bepaalde wegen of bepaalde verkeerssituaties minder geschikt zijn voor snorfietsers, volgen vanzelfsprekend nadere maatregelen.

### Apollolaan

Indiëner stelt voor om de fietspaden op de Apollolaan niet onder de maatregel te laten vallen. De reden is dat er veelal te hard gereden wordt. Daarnaast is op het fietspad voldoende ruimte.

#### Reactie van het college

De stelling dat de fietspaden langs de Apollolaan voldoende ruimte bieden onderschrijft het college niet. Zoals blijkt uit figuur 1 van het ontwerpverkeersbesluit is op deze fietspaden sprake van 'grote drukte', zoals toegelicht in het verkeersbesluit.

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfiets op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid.

51 Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

## Beethovenstraat

De indiener meent dat de locatie van het doorsteekje op de Beethovenstraat onder het viaduct van de A10, net na de bocht ter hoogte van Gustav Mahlerlaan verkeersonveilig is. Het is hier ook overdag erg donker.

### Reactie van het college

Hier is sprake van een overgang (doorsteek) via een fietsoversteek. Net als overstekende fietsers moet de snorfietser voorrang geven aan het passerende wegverkeer. En vervolgens zelf een geschikt moment kiezen om zijn weg via de rijbaan te vervolgen.

Overigens is vanwege de werkzaamheden aan het project Zuidasdok toch nog een meer geschikte plek voor de overgang gevonden binnen de ring A10.

## De Lairessestraat – Cornelis Krusemanstraat

De indiener is tegen invoering van de maatregel op de Cornelis Krusemanstraat/Lairessestraat omdat de fietspaden breed en niet druk zijn in tegenstelling tot de smalle rijbaan.

### Reactie van het college

De fietspaden Cornelis Krusemanstraat – Lairessestraat zijn overal nagenoeg gelijk, maar niet breder dan 2,00 meter. Daarmee zijn ze volgens het geobjectiveerde druktecriterium van de gemeente Amsterdam (zie verder het (ontwerp-)verkeersbesluit) te smal voor de intensiteit van het gebruik (circa 320 voor een gemiddeld avondspitsuur in 2018).

## Ferdinand Bolstraat

Indieners vragen zich af wat er nu van de snorfietser verwacht wordt op het traject tussen het Marie Heinekenplein (inclusief de doorsteekjes naar een aantal zijstraten) en de Albert Cuypstraat en op het traject Ceintuurbaan en Albert Cuypstraat.

### Reactie van het college

Allereerst het traject Marie Heinekenplein – Albert Cuypstraat: hier mag de snorfietser gewoon rijden. Er is namelijk geen sprake van een verplicht fietspad (met G-11bebording), maar van een fietsstrook. Voor wat betreft de doorsteekjes naar een aantal zijstraatjes, zoals de Eerste Jacob van Campenstraat en de Saenredamstraat: hier is wel

sprake van een verplicht fietspad (met G-11bebording) en wordt de snorfietser niet meer toegestaan. Dit houdt dus in dat de snorfietser net als de bromfietser moet omrijden.

Voor wat betreft het traject Ceintuurbaan – Albert Cuypstraat: hier mag de snorfietser gewoon rijden. Er is namelijk geen sprake van een verplicht fietspad (met G-11bebording), maar van een fietsstrook.

## Heemstedestraat

De indieners verzoeken om vanwege de aanwezigheid van twee basisscholen (de Notenkraker en de Fiep Westerdorpschool) te overwegen om op de Heemstedestraat de snorfietsen bij de kruising Heemstedestraat – Delflandlaan van regime te laten wisselen en niet op de hoek met de Westlandgracht. De fietspaden langs de Heemstedestraat zijn erg smal en worden intensief gebruikt door schoolgaande kinderen.

### Reactie van het college

Naar aanleiding van deze zienswijzen wordt onderzocht of een overgang meer richting ring A10 west, ter hoogte van de Poeldijkstraat, mogelijk is.

## Honthorststraat

Indiener vraagt zich af waarom het fietspad Honthorststraat richting PC Hoofdstraat in verkeersbesluit is opgenomen. Het is 4 meter breed en er is nog nooit een aanrijding geweest.

### Reactie van het college

Dit fietspad is een goed voorbeeld van die relatief kleine stukjes fietspaden die vanwege 'het stelsel van wegen' zijn meegenomen in de maatregel. Binnen de ring A10 valt circa 80% van de totale lengte aan fietspaden onder het criterium 'grote drukte' zoals door het college wordt toegelicht in het verkeersbesluit en in deze nota onder paragraaf 5.2. Voor de overige 20% van de fietspaden geldt grotendeels dat zij in ruimtelijke zin sterk verweven zijn met deze drukke fietspaden (de paarse en rode lijnen in figuur 1). Door ook deze fietspaden in het besluit te betrekken, is het voor alle weggebruikers duidelijk kenbaar en consistent waar de maatregel geldt.

## Jaagpad

Indiener meent dat de snorfietser ook van het fietspad op het Jaagpad bij Nieuwe Meer moet worden geweerd. Hij kan daar probleemloos naar de rijbaan en het fietspad gaat over in een fietspad in een park.

### Reactie van het college

Dit fietspad valt grotendeels buiten het gebied ring A10 en daarmee in elk geval buiten de huidige opzet van de maatregel Snorfiets naar de rijbaan. De drukt cijfers gaven hier vooralsnog onvoldoende aanleiding toe.

## Parnassusweg

Indiener wijzen op het snelheidsverschil op onder meer de Parnassusweg en maken zich zorgen over de locatie van de doorsteek naar de rijbaan (onder het viaduct ring A10).

### Reactie van het college

Het college verwacht dat ook op wegen zoals de Parnassusweg de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>52</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vanaf 1999. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietsers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- Bij verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffecten, terwijl de bromfiets destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan.
- De meeste snorfietsers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur, volgens de laatste metingen ligt de gemiddelde snelheid van snorfietsers op 31km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur.
- Uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfiets ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfiets volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfiets. Het zoveel mogelijk in stand houden van dat uitgangspunt is van belang voor de uitlegbaarheid van de maatregel en daarmee voor de verkeersveiligheid.

De overgangslocatie voor de Parnassusweg is gesitueerd op de locatie van de huidige fietsoversteek. Net als overstekende fietsers moet de snorfiets voorrang geven aan het passerende wegverkeer. En vervolgens zelf een geschikt moment kiezen om zijn weg via de rijbaan te vervolgen. De plek waar de tram afslaat, is ruim voor deze locatie. Snorfietsers zullen hier geen hinder van ondervinden. Ook is er geen sprake van een helling die van invloed kan zijn op de snelheid van de snorfiets.

Overigens speelt bij deze doorsteek wel een andere overweging. In verband met aanstaande bouwwerkzaamheden aan het Zuidasdok wordt verplaatsing van deze doorsteek overwogen.

52 Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

## Plesmanlaan

Indiener meent dat het fietspad vanaf de brug van Oud- sloten richting Hoofddorpplein breed genoeg is om fietsers in te halen en dat De Plesmanlaan een straat is waar het autoverkeer te hard rijdt om snorfietsers op de rijbaan te kunnen laten rijden.

### Reactie van het college

De voorbeeldlocaties die indiener aandraagt zijn alle ten westen van de ring A10 en vallen buiten de scope van de maatregel.

Dit neemt niet weg dat het college het door indiener beschreven weggedrag van het autoverkeer beschouwt als wangedrag. Zulk weggedrag is volstrekt onacceptabel en als het zich voordoet moet daartegen worden opgetreden.

## President Kennedylaan

Indiener geeft aan dat er op deze weg vaak te hard wordt gereden. Hij noemt deze weg een erkende racebaan en maakt zich zorgen over de veiligheid van de snorfiets op de rijbaan.

### Reactie van het college

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfiets op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

## Prinses Irenestraat ten oosten van de Beethovenstraat

De indiener verzoekt dit fietspad toe te voegen aan snormaatregel, omdat het leidt naar een park.

### Reactie van het college

Het college heeft overwogen dat hier inderdaad een fietspad ligt, dat doorloopt in het Beatrixpark. Echter aan het fietspad ligt ook de ingang van een middelbare school. Om die reden wordt snorfietsen toegestaan om tot maximaal de ingang van het park van het fietspad gebruik te maken. Hiermee blijft de huidige situatie gehandhaafd. Snorfietsen mogen ook nu niet in het Beatrixpark rijden.

## Stadionkade

Indiener noemt de locatie Stadionkade bij de Minervalaan als een plek waarvan hij het vreemd vindt dat de snorfietser hier gedwongen wordt om te rijden.

### Reactie van het college

Het gaat hier om een verplicht fietspad (met G-11bebording). De snorfietser wordt net als de bromfietser met invoering van de maatregel gedwongen om een stukje om te rijden.

## Van Woustraat

De indiener geeft aan deze straat veel te gevaarlijk te vinden om de snorfietser naar de rijbaan te verplaatsen.

### Reactie van het college

Van Woustraat is een straat waar geen vrijliggend fietspad is, maar een fietsstrook. Op deze weg mengen snorfietzers zich dus als met het overige gemotoriseerde verkeer. De verkeerssituatie zal door invoering van de maatregel niet veranderen. De maatregel Snorfiets naar de rijbaan heeft dus geen invloed op de verkeersveiligheid in deze straat.

## Ijsbaanpad

De indiener geven aan gewend te zijn met de snorscooter vanuit Nieuw West via het Jaagpad de sluisjes/brug over te steken bij Ijsbaanpad om van daaruit via de Amstelveenseweg richting Amstelveen, en Buitenveldert te rijden. De invoering van de maatregel betekent dat ze enerzijds moeten omrijden via de rijbaan, wat minder veilig is en meer tijd kost, maar anderzijds ook nog eens voor een relatief heel kort stukje (paar honderd meter) een helm moeten meenemen. Dit vinden zij disproportioneel.

### Reactie van het college

Het college begrijpt dat het vervelend is en wellicht meer tijd kost om een andere route te kiezen. Dit ervaren andere weggebruikers, zoals auto's en bromfietzers, al jaren. Het is voor de snorfietser dus ook een kwestie van wennen, dat hij zich binnen de ring A10 dus niet overal meer gelijk kan schakelen met een fietser.

Voor wat betreft de opmerking dat die andere route minder veilig is verwijst het college naar hoofdstuk 4 over veiligheid. Het college begrijpt dat het omrijden en voor een relatief kort stukje een helm dragen vervelend overkomt. Uit onderzoek is gebleken dat het hoofd vaak het lichaamsonderdeel is dat ernstig gewond raakt bij snorfietsongevallen.

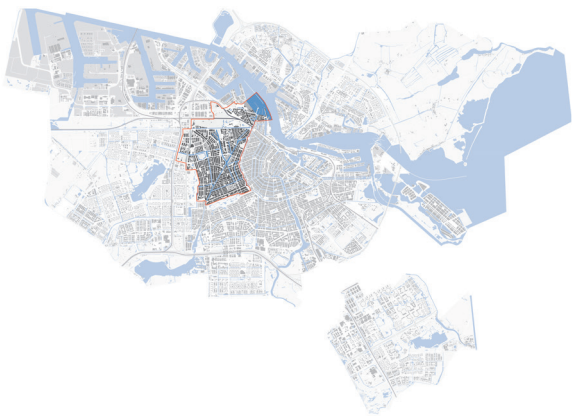
Overigens heeft stadsdeel Zuid aangegeven het wenselijk te vinden de route over de sluizen voor de snorfietzers open te houden en beraadt zich over een oplossing hiertoe binnen zijn eigen bevoegdheden.

## Buiten de ring A10

Indiener zou graag zien dat de fietspaden bij VU en Zuidas ook in de maatregel worden betrokken.

### Reactie van het college

Hoofdstuk 5 behandelt uitgebreid het vraagstuk reikwijdte maatregel.



## 17.5. Stadsdeel West

Indieners noemen de volgende straten. In alfabetische volgorde:

- Admiraal de Ruijterweg
- Arlandaweg (buiten ring A10)
- Buijskade
- Christoffel Plantijnpad (buiten de ring A10)
- De Clerqstraat
- Erasmusgracht
- Haarlemmerweg
- Hoofdweg
- Jacob van Lennepkade
- Jan Evertsenstraat
- Jan Pieter Heijestraat
- Jan Tooropstraat (buiten de ring A10)
- Jan van Galenstraat
- Johan Huizingalaan (buiten de ring A10)
- Kinkerstraat
- Molenwerf, Velsersweg, Sloterdijkerweg, Contactweg
- Overtoom
- Postjesweg
- Surinameplein
- Tweede Hugo de Grootstraat
- Wiltzanghlaan
- Zaanstraat
- Zoicherstraat

### Admiraal de Ruijterweg

Indiener merkt op dat de situatie bij invoering voor wat betreft de Admiraal de Ruijterweg onjuist op de kaart staat. Er is immers sprake van een eenrichtingsregime.

#### Reactie van het college

Het college bedankt de indiener voor zijn opmerkzaamheid en zal de kaart hierop aanpassen.

### Arlandaweg

Indiener zou graag zien dat de snorfietser ook op de Arlandaweg op de rijbaan rijdt. De fietspaden zijn er veel te druk.

#### Reactie van het college

De Arlandaweg valt buiten het gebied waar het college nu de maatregel Snorfietser naar de rijbaan wenst in te voeren. In hoofdstuk 5 wordt het vraagstuk reikwijdte van de maatregel uitgebreid behandeld.

### Buyskade fietsbrug

Volgens indiener staat deze fietsbrug niet op de lijst, terwijl dit wel een verplicht fietspad is.

#### Reactie van het college

De fietsbrug Buyskade (brug 1972) staat in het verkeersbesluit vermeld. De snormaatregel wordt op dit fietspad ingevoerd.

### Christoffel Plantijnpad

De indieners zouden graag zien dat het fietspad Plantijnpad ook in de maatregel wordt betrokken.

#### Reactie van het college

Het Plantijnpad bevindt zich buiten de ring A10 en zal om deze reden niet in de uitvoering van de maatregel worden betrokken.

In hoofdstuk 5 wordt het vraagstuk reikwijdte van de maatregel uitgebreid behandeld.

### De Clerqstraat

Indiener verzoekt ook de De Clerqstraat toe te voegen en andere straten waar het druk is.

#### Reactie van het college

Vrijwel alle fietspaden binnen de ring A10 zijn onderdeel van de maatregel. Binnen de ring A10 zijn de fietspaden over het algemeen ook erg druk. Dit geldt ook voor de fietspaden in de De Clerqstraat.

### Erasmusgracht naar onderdoorgang A10

Deze routes zouden volgens de indiener verboden moeten zijn voor snorfietseren. Ze zijn recreatief van karakter.

#### Reactie van het college

Aan beide zijden van de Erasmusgracht is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfietser naar de rijbaan is bepaald dat het college nu geen nieuwe afweging maakt omtrent die (omzetting van en naar) bromfietspaden. Zie verder paragraaf 5.5.

### Haarlemmerweg

Indieners verzoeken invoering van de maatregel op de Haarlemmerweg te heroverwegen. Ze vinden de Haarlemmerweg ongeschikt om de snorfietseren op de rijbaan te laten rijden. De weginrichting/het wegprofiel leent zich hier niet toe en met name het autoverkeer rijdt er op sommige delen veel te hard. Mocht de maatregel toch ook op de Haarlemmerweg worden ingevoerd, wordt aangedrongen

op snelheidscontroles en goede en zorgvuldige monitoring. Bijkomende zorg is dat op de Haarlemmerweg de snorfietser vaak van regime moet wisselen. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Er worden alternatieven voorgesteld. Zo wordt een andere locatie voorgesteld voor het wisselen van regimes (waar de snorfietser het fietspad verlaat en de rijbaan opgaat en andersom), namelijk bij de kruising met de A10 of eventueel een kruising eerder (bij de Admiraal de Ruyterweg) en wordt als alternatief voor het ontlasten van het fietspad Haarlemmerweg voorgesteld om het stuk fietspad aan de Haarlemmer Trekvaart tussen de Van Hallstraat en het Haarlemmerplein, te verbreden.

### Reactie van het college

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfietser op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfietser naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

Specifiek voor de Haarlemmerweg kan nog worden opgemerkt dat de snorfietser op de eerst mogelijke veilige plek na de onderdoorgang ring A10 naar de rijbaan wordt geleid. Hetzelfde geldt in tegenovergestelde richting andersom. In overleg met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie zijn de locaties van deze doorsteekjes bepaald. Daarbij is de specifieke weginrichting van de Haarlemmerweg bij de overwegingen meegenomen. Het college vertrouwt op de deskundigheid van de Centrale Verkeerscommissie en gaat er vanuit dat deze hierin een weloverwogen advies heeft gegeven.

De effecten van de maatregel worden uitgebreid gemonitord, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de werking van de doorsteekjes. Als daaruit mocht blijken dat om wat voor reden dan ook, bepaalde wegen of bepaalde verkeerssituaties minder geschikt zijn voor snorfietzers, volgen vanzelfsprekend verdere maatregelen. Vanwege de drukte op de ernaast gelegen fietspaden is er alle reden om ook de Haarlemmerweg in het besluit te betrekken.

Het college erkent dat het een complexe maatregel is. En dat kan ook niet anders in een stad waar de infrastructuur zo gevarieerd is als in Amsterdam. Het college begrijpt dat de maatregel in het begin mogelijk wat onduidelijkheid met

zich mee kan brengen en heeft daarom allerlei maatregelen getroffen (zoals extra bebording, wegmarkeringen en een campagne) om de (overgang naar de) nieuwe verkeerssituatie zo duidelijk mogelijk te maken voor snorfietzers, maar ook voor andere weggebruikers.

### Hoofdweg

Indiener maakt zich zorgen over het snelheidsverschil op de rijbaan. Hij doelt hierbij met name op rijbanen aan de westkant van het projectgebied binnen de ring A10 (Hoofdweg).

### Reactie van het college

Het college verwacht dat ook op wegen zoals de Hoofdweg de verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>53</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfietser naar de rijbaan vanaf 1999. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietzers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- Bij verplaatsing van de bromfietser naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffecten, terwijl de bromfietser destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan.
- De meeste snorfietzers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur, volgens de laatste metingen ligt de gemiddelde snelheid van snorfietzen op 31 km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur.
- Uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfietser naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfietser ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfietser volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfietser. Het zoveel mogelijk in stand houden van dat uitgangspunt is van belang voor de uitlegbaarheid van de maatregel en daarmee voor de verkeersveiligheid.

### Jacob van Lennepkade

De indiener geeft aan dat de voetgangersbrug WGterrein over de Jacob van Lennepkade ten onrechte als fietspad staat aangeduid.

### Reactie van het college

De voetgangersbrug WGterrein (brug 1923) staat niet genoemd in het verkeersbesluit of op de kaarten.

<sup>53</sup> Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfietser op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11



## Jan Evertsenstraat

De indieners menen dat de overgang voor de snorfietser van fietspad naar rijbaan of andersom verwarrend is. Daarnaast vinden indieners de locatie van de overgang ongelukkig en stellen ze de eerste rotonde ten westen van de A10 voor.

### Reactie van het college

In hoofdstuk 4 wordt het vraagstuk veiligheid uitgebreid behandeld. Daar komen ook de afwegingen die het college heeft gemaakt over de overgangen.

Omdat het projectgebied binnen de ring A10 ligt, worden de overgangen zoveel mogelijk binnen de ring A10 gekozen. Op de Jan Evertsenstraat is de locatie zoals door het college is bepaald, de eerst mogelijke veilige plek om de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan te geleiden en in tegenovergestelde richting van de rijbaan naar het fietspad te geleiden. Op de Jan Evertsenstraat is dit bij de kruising Staalmeesterslaan.

## Jan Pieter Heijestraat

De indieners menen dat alle drukke straten moeten worden uitgevoerd zoals de Jan Pieter Heijestraat, maar vinden ook dat de doorstroming daar slecht is.

### Reactie van het college

In de Jan Pieter Heijestraat zijn vanwege de drukte op de fietspaden bij wijze van experiment de verplichte fietspaden al enige tijd omgezet in onverplichte fietspaden. Hierdoor moet de snorfietser met ingeschakelde brandstof motor op de rijbaan rijden. Echter zonder helmplicht. Zoals de Jan Pieter Heijestraat nu is ingericht, zouden ook fietsers gebruik kunnen maken van de rijbaan, immers het fietspad is niet verplicht. Een snorfiets met uitgeschakelde verbrandingsmotor en zelfs een elektrische snorfiets mogen ook van het onverplichte fietspad gebruik maken. Het college vindt dat de manier waarop het tot nu toe in de Jan Pieter Heijestraat is geregeld, niet de voorkeur verdient. Verkeersdeelnemers weten niet waar ze aan toe zijn en er valt nauwelijks te handhaven. Voor wat betreft de gebrekkige doorstroming verwijst het college naar het hoofdstuk dat uitgebreid ingaat op het monitorings- en evaluatieonderzoek, dat we aan de invoering van de maatregel koppelen.

## Jan Tooropstraat

De indiener meent dat de Jan Tooropstraat niet geschikt is voor snorfietsen om op de rijbaan te rijden.

### Reactie van het college

De fietspaden Jan Tooropstraat bevinden zich buiten de ring A10 en zullen om deze reden niet in de uitvoering van de maatregel worden betrokken.

In hoofdstuk 5 wordt het vraagstuk reikwijdte van de maatregel uitgebreid behandeld.

## Jan van Galenstraat

De indiener verzoekt om de Jan van Galenstraat uit te zonderen van de maatregel vanwege het vele vrachtverkeer.

### Reactie van het college

Het college overweegt dat met invoering van deze maatregel niet alleen de drukte op de fietspaden zal afnemen, maar de snorfietser ook beter zichtbaar zal zijn voor overig gemotoriseerd vervoer. De maatregel wordt uitgebreid gemonitord en geëvalueerd. Mocht blijken dat de inrichting ter plekke de situatie voor snorfietzers toch minder geschikt maakt, volgen vanzelfsprekend nadere maatregelen.

## Johan Huizingalaan

De indieners zouden graag zien dat de fietspaden Johan Huizingalaan ook in de maatregel wordt betrokken.

### Reactie van het college

De fietspaden Johan Huizingalaan bevinden zich buiten de ring A10 en zullen om deze reden niet in de uitvoering van de maatregel worden betrokken.

In hoofdstuk 5 wordt het vraagstuk reikwijdte van de maatregel uitgebreid behandeld.

## Kinkerstraat

Indieners willen graag de fietspaden in de Kinkerstraat snorfietsvrij. Verder geven ze aan dat de indicatieve kaart en het ontwerpverkeersbesluit niet overeenkomen. Ten slotte geven zij aan dat zij het wisselen van regimes in één straat ongewenst vinden.

### Reactie van het college

In de Kinkerstraat gaat de snorfiets stad inwaarts naar de rijbaan.

Het klopt dat 'stad uit' het door stadsdeel West eerder genomen verkeersbesluit nog niet feitelijk was uitgevoerd op straat. Dit is inmiddels gebeurd. Bij het ontwerpverkeersbesluit was hierop geanticipeerd. Op de kaart wordt dit hersteld. Bij invoering van de maatregel is de snorfiets dus ook staduitwaarts geweerd van het fietspad. Dit betekent dat hij moet omrijden.

## Molenwerf, Velsersweg, Sloterdijkerweg, Contactweg

Indieners menen dat ook op deze wegen de fietspaden te druk en te smal zijn en dat hierop ook de maatregel van toepassing zou moeten zijn. Door de aanwezigheid van station Sloterdijk is het fietsverkeer daar aanzienlijk toegenomen.

## Reactie van het college

Velserweg, Molenwerf, Sloterdijkweg zijn ingesteld als een bromfietspad. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu geen nieuwe afwijking maakt omtrent die (omzetting van en naar) bromfietspaden. Zie verder paragraaf 5.5.

De Contactweg ligt bovendien buiten de ring A10.

In hoofdstuk 5 wordt het vraagstuk reikwijdte van de maatregel uitgebreid behandeld ligt aan de andere kant van de ring A10.

## Overtoom

Indieners menen enerzijds dat op de Overtoom te hard wordt gereden om de snorfiets veilig naar de rijbaan te verplaatsen. Anderzijds geven indieners aan dat de aanwezigheid van de snorfiets op de rijbaan de doorstroming nog meer belemmert.

## Reactie van het college

Het college verwacht dat ook op wegen zoals de Overtoom de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>54</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vanaf 1999. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietsers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- Bij verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffecten, terwijl de bromfiets destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan.
- De meeste snorfietsers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur, volgens de laatste metingen ligt de gemiddelde snelheid van snorfietsen op 31 km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur.
- Uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfiets ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfiets volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfiets. Het zoveel mogelijk in stand houden van dat uitgangspunt is van belang voor de uitlegbaarheid van de maatregel en daarmee voor de verkeersveiligheid.

Vanwege de grote drukte op de fietspaden van onder meer de Overtoom wordt de snorfiets daar met invoering van de maatregel geweerd. Evaluatie- en monitoringsonderzoek moet uitwijzen wat dit betekent voor de doorstroming van het verkeer.

## Postjesweg

Indieners geven aan dat op de Postjesweg vaak snel wordt gereden. Vanwege dit snelheidsverschil is de komst van de snorfiets op de rijbaan ongewenst. Men maakt zich zorgen over het gedrag van het verkeer ingeval een hulpverleningswagen zich aankondigt.

## Reactie van het college

Het college wil ook hier nogmaals benadrukken, dat de veiligheid van de snorfiets op alle plekken in de stad, ongeacht de maximaal toegestane snelheid in de stad, altijd verzekerd moet zijn. Dit staat ook eerder onder hoofdstuk 4 Veiligheid. Dit uitgangspunt was voor het college steeds leidend geweest bij de voorbereiding van het verkeersbesluit.

Het college weet op basis van metingen dat op een zeer klein aantal wegvakken onder de locaties waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst, op bepaalde momenten harder dan 50 km/uur wordt gereden. De gemeente heeft in verband met de invoering van de maatregel contact opgenomen met de politie over de limietoverschrijdingen op deze locaties.

Het college verwacht dat ook op wegen zoals de Postjesweg de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de meest verkeersveilige oplossing is. Deze verwachting baseert het college onder meer op onderzoek van SWOV<sup>55</sup> en op de gemeten effecten na verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan vanaf 1999. Daarnaast verwacht het college dat de snelheidsverschillen tussen snorfietsers en het overige verkeer in de praktijk mee zullen vallen:

- Bij verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zagen we – ook op 50-km-wegen – positieve verkeersveiligheidseffecten, terwijl de bromfiets destijds niet harder dan 30 km/uur mocht rijden op de rijbaan.
- De meeste snorfietsers rijden op dit moment op de fietspaden al harder dan 25 km/uur, volgens de laatste metingen ligt de gemiddelde snelheid van snorfietsen op 31 km/uur en rijdt 15% zelfs harder dan 37 km/uur.
- Uit metingen blijkt dat op de 50-km-wegen waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst meestal (veel) langzamer dan 50 km/uur wordt gereden.

54 Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

55 Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam, SWOV 2013, D-2013-11

Om bovengenoemde redenen verplaatst de gemeente de snorfiets ook op de meeste 50-km-wegen binnen de ring A10 naar de rijbaan. Daarmee is de consistentie van de maatregel het beste gewaarborgd: de snorfiets volgt binnen de ring A10 dezelfde routes als de bromfiets. Het zoveel mogelijk in stand houden van dat uitgangspunt is van belang voor de uitlegbaarheid van de maatregel en daarmee voor de verkeersveiligheid.

Daarnaast heeft het college naar aanleiding van de ingediende zienswijzen de situatie op de Postjesweg nogmaals onderzocht. Hieruit concludeert het college dat op zowel de rijbaan als het fietspad sprake is van een hoge intensiteit. Daarnaast zijn de fietspaden smal. Op het fietspad gebeuren bovendien relatief veel ongelukken. Het college gaat ervan uit dat door de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen op de Postjesweg een verkeerssituatie wordt gecreëerd die voor alle verkeersdeelnemers meest veilig is.

Ten slotte geldt in een situatie waarbij een hulpverleningsauto met sirenes aankomt in alle gevallen dat het overige verkeer probeert ruimte te maken. Veilig Verkeer Nederland adviseert weggebruikers hierbij wel zich aan de verkeersregels te houden. Dit maakt het gedrag ook voor de hulpverleningswagens voorspelbaar. Houd je dus ook aan de maximum snelheid en vervolg je weg totdat zich een mogelijkheid voordoet om ruimte te maken zoals een rotonde, een zijstraat of parkeerhaven.

## Surinameplein

Aan de hand van een specifieke locatie (vanaf het Surinameplein naar Overtoom) geeft de indiener aan de maatregel ingewikkeld te vinden. Op het eerste gedeelte dient hij zich als snorfietser nog op het fietspad te begeven (zonder helm), vervolgens dient hij met helm op de rijbaan te rijden.

### Reactie van het college

Het college behandelt de duidelijkheid van de maatregel uitgebreid in hoofdstuk 6, met name paragraaf 6.1 Het onderwerp "helmpje op, helmpje af" komt in paragraaf 11.2 aan de orde.

## Tweede Hugo de Grootstraat

De indieners geven aan het niet eens te zijn met de locatie van het doorsteekje in de Tweede Hugo de Grootstraat (ter hoogte van nummer 19). De doorstroming op het fietspad op de kruising Tweede Hugo de Grootstraat – Nassaukade is in de huidige situatie al onhoudbaar. Invoegend snorfietsverkeer maakt de situatie nog erger. Hetzelfde bezwaar maken indieners voor andere zijstraten van de Nassaukade.

### Reactie van het college

De Nassaukade behoort tot de zogenaamde doorstromingswegen, waarvan het college heeft besloten voorlopig de maatregel nog niet in te voeren. Dit houdt in dat de snorfietzers die vanuit de zijstraten de Nassaukade naderen op een veilige locatie van de rijbaan het fietspad op moeten om hun weg te kunnen vervolgen. Deze doorsteekjes zijn in samenspraak en op advies van de Centrale Verkeerscommissie op de meest veilige locaties bepaald.

Hoewel het college zich realiseert dat op de door indiener aangegeven locatie veel fietsverkeer is, ziet het geen aanleiding om in deze situatie de voorgestelde alternatieve oplossing te kiezen en de snorfietzers op de rijbaan te laten. Het college acht het in het belang van de verkeersveiligheid wanneer de snorfietser vanuit alle aanrijroutes van de doorstromingswegen in het gebied op eenzelfde manier zijn weg naar het fietspad kan vinden.

Aan de invoering van de maatregel koppelen we een uitgebreid monitorings- en evaluatieonderzoek. Dat onderzoek beschrijven we in hoofdstuk 8.

## Wiltzanghlaan

De indiener stelt dat beter een andere locatie voor het wisselen van regime kan worden gekozen. Hij stelt een locatie ten westen van de ring A10.

### Reactie van het college

In samenspraak met en op advies van de Centrale Verkeerscommissie zijn de meest veilige locaties voor de doorsteekjes bepaald. De doorsteekjes worden zoveel mogelijk binnen de ring A10 gekozen. De doorsteekjes worden duidelijk aangegeven met borden (vergelijkbaar met de borden van de doorsteekjes die nu al aanwezig zijn voor de bromfietsen). Ook worden er wegmarkeringen en belijningen op de weggedeeltes aangebracht, om de snorfietzers en de overige weggebruikers te attenderen op de invoeging van de snorfiets op de rijbaan.

Op de Wiltzanghlaan is de locatie zoals door het college is bepaald, de eerst mogelijke veilige plek om de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan te geleiden en in tegenovergestelde richting van de rijbaan naar het fietspad te geleiden.

## Zaanstraat bij Spaarndammerstraat

Het fietspad is niet breed genoeg en loopt langs een parkje. Om die reden zou het verboden moeten zijn voor snorfietzers.

### Reactie van het college

Op dit weggedeelte is een bromfietspad ingesteld. Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu geen nieuwe afweging maakt omtrent die (omzetting van en naar) bromfietspaden. Zie verder paragraaf 5.5.

## Zocherstraat

Indieners willen graag dat aanvullend op de maatregel in de Zocherstraat eenrichtingsverkeer ook voor scooters wordt ingesteld, om ongewenst sluijverkeer te voorkomen.

### Reactie van het college

Met de instelling van het project snorfiets naar de rijbaan is bepaald dat het college nu geen nieuwe afweging maakt over dit soort aanvullende verkeersmaatregelen.

In het kader van de maatregel Snorfiets naar de rijbaan vindt een uitgebreid evaluatie- en monitoringsonderzoek plaats waarmee allerlei effecten van de maatregel nader worden onderzocht. Als daaruit mocht blijken dat om wat voor reden dan ook, aanvullende maatregelen zoals bovenstaande nodig zijn, zullen deze vanzelfsprekend volgen.

# 18. Conclusie

De gemeente heeft de ingediende zienswijzen zorgvuldig gelezen en geanalyseerd. Grofweg zijn de volgende onderwerpen te onderscheiden waarover zienswijzen naar voren zijn gebracht:

- veiligheid van de snorfietser op de rijbaan;
- reikwijdte van de maatregel;
- duidelijkheid van de maatregel;
- handhaving;
- monitoring en evaluatie;
- andere weggebruikers;
- neveneffecten van de maatregel;
- helmplicht;
- kosten;
- gevolgen voor snorfietzers;
- aansprakelijkheid;
- alternatieve oplossingen;
- luchtkwaliteit;
- specifieke straten: opmerkingen over locatiespecifieke keuzes.

Voor de inhoudelijke reactie op deze onderwerpen verwijst het college naar de beantwoording van de zienswijzen in deze Nota van Beantwoording.

Naar aanleiding van de naar voren gebrachte zienswijzen heeft het college aanleiding gezien om de onderbouwing van het verkeersbesluit aan te scherpen op de volgende punten:

- de toelichting op de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit en gaan over de verkeersveiligheid van de snorfietser, is uitgebreid;
- de reikwijdte van het verkeersbesluit is nader toegelicht;
- de resultaten van de drukteberekeningen in het verkeersbesluit zijn op punten aangepast, vanwege correcties en aanvullingen die op het fietsnetwerk hebben plaatsgevonden.

Daarnaast heeft het college alle specifieke straten en routes die de indieners in hun zienswijze naar voren hebben gebracht, opnieuw beoordeeld. Dit heeft geleid tot de volgende aanpassingen van het verkeersbesluit:

- de fietsbrug gelegen over het Oosterdok welke de verbinding vormt tussen de Oosterdokskade en het IJtunnel trace, in beide richtingen, is vervangen door "MR. J.J. van der Veldebrug, de fietsbrug gelegen tussen Oosterdok en de Oosterdokskade, in beide richtingen in het definitieve verkeersbesluit;
- het fietspad gelegen tussen het Leidsekruisstraat en het Leidseplein is vervangen door het fietspad gelegen tussen de Weteringschans en het Leidseplein in het definitieve verkeersbesluit;
- het fietspad Muiderstraat is niet opgenomen in het definitieve verkeersbesluit;
- de Copernicusstraat, de fietsdoorsteek ter hoogte van huisnummer 73, in beide richtingen, is opgenomen in het definitieve verkeersbesluit;
- de Hogeweg, de fietsdoorsteek ter hoogte van huisnummer 82, in beide richtingen, is opgenomen in het definitieve verkeersbesluit.

Daarnaast wordt naar aanleiding van zienswijzen met betrekking tot het fietspad Heemstedestraat, onderzocht of de geplande doorsteek nabij de Westlandgracht verplaatst kan worden meer in de richting van de A10, ter hoogte van de Poeldijkstraat.

Het college is vanwege haar rol als wegbeheerder bevoegd om deze verkeersmaatregel te nemen. Daarbij dient zij wel alle relevante belangen mee te wegen en zich een gewogen oordeel te vormen.

Het college begrijpt dat de maatregel voor sommige snorfietzers als ingrijpend wordt ervaren. Zoals uitgebreid is weergegeven in de reactie van het college ten aanzien van de veiligheid (paragraaf 4.1 Veiligheid snorfietzers op de rijbaan), treft de gemeente diverse maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid van onder meer de snorfietzers. Door middel van bebording, veilige doorsteekjes, wegmarkeringen en een uitgebreide campagne in combinatie met handhaving en een uitgebreid monitoring – en evaluatieprogramma, wil de gemeente de veiligheid van iedereen in het verkeer waarborgen.

Het college overweegt dat de maatregel zorgvuldig is voorbereid en wordt getroffen in het algemeen belang van de bereikbaarheid van de stad en van de verkeersveiligheid. Het college is er, na alle individuele belangen zorgvuldig te hebben overwogen, van overtuigd dat de belangen in het kader van de doorstroming en van de verkeersveiligheid van zowel de weggebruikers op het fietspad, als van de snorfietzers met het besluit worden gediend. Het college vindt dan ook dat het algemeen belang (dat wordt gediend door de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan) in dit geval zwaarder weegt dan het individuele belang van de snorfietser.

In zeer uitzonderlijke gevallen en op basis van persoonlijke omstandigheden, kan het college een ontheffing verlenen.

# Begrippenlijst

<b>BABW</b>	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer.	<b>RVV 1990</b>	Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.
<b>Bromfiets</b>	motorvoertuig met een maximale constructiesnelheid van 45 km/uur.	<b>Snorfiets</b>	motorvoertuig met een maximale constructiesnelheid van 25 km/uur.
<b>Bromfietspad</b>	verplicht fiets/bromfietspad.	<b>Speed-pedelec</b>	een elektrische fiets met trapondersteuning en een maximale constructiesnelheid van 45 km/uur.
<b>Bijzondere bromfietsen</b>	een categorie innovatieve voertuigen met een maximumsnelheid van 25 km/uur welke op basis van de 'Beleidsregel aanwijzing bijzondere bromfietsen' door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toegelaten kunnen worden tot de weg zonder dat een Europese typegoedkeuring vereist is.	<b>SWOV</b>	Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.
<b>Corridors</b>	de belangrijkste doorstromingswegen waar vanwege de doorstroming van het verkeer de snorfiets voorlopig op het vrijliggend fietspad blijft rijden.	<b>S100 (Stadsroute 100 ook wel de Centrumring genoemd)</b>	een ringweg rond het centrum van Amsterdam welke loopt over de Nassaukade, Stadhouderskade, Mauritskade, Zeeburgdijk, Panamalaan, Piet Heinkade, De Ruijterkade, Westerdoksdijk, Van Diemenstraat en Houtmankade.
<b>CROW</b>	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek.	<b>Vrijliggend fietspad</b>	een vrijliggend pad dat is gereserveerd voor het fietsverkeer, aangegeven met G11-bord.
<b>Fietsstraat</b>	een straat die ingericht is als fietsroute, waarop auto's te gast zijn.	<b>Wvw</b>	Wegenverkeerswet 1994.
<b>Fietsstrook</b>	een voor fietsers gereserveerd onderdeel van de rijbaan.		
<b>G11 bord</b>	verplicht fietspad.		
<b>RDW</b>	RijksDienst voor het Wegverkeer.		
<b>Ring A10</b>	De A10 vormt de ring van Amsterdam. De A10 begint en eindigt bij het knooppunt Coenplein en heeft een lengte van 32 kilometer.		

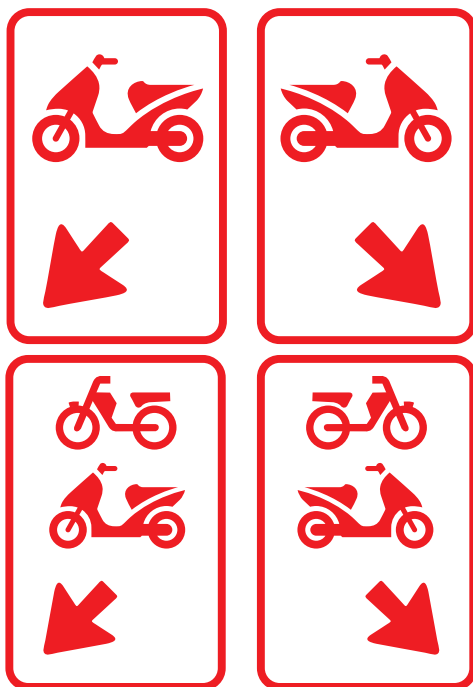
# Hoe wordt de nieuwe verkeerssituatie aangegeven op straat?



Dit is het landelijke symbool voor de snorfiets. Het wordt gebruikt in borden en wegmarkeringen.



Dit blauwe verkeersbord is het G11-bord. Het witte onderbord geeft aan dat snorfietzers op de rijbaan moeten rijden, niet op het fietspad.



Deze verkeersborden (D106) verwijzen de snorfietser van het fietspad naar de rijbaan, en andersom.





Dit verkeersbord geeft aan dat snorfietzers op een bepaalde straat op het fietspad moeten rijden.



Dit verkeersbord wijst automobilisten en ander verkeer erop dat snorfietzers op de rijbaan rijden.

Naast deze borden worden er ook tijdelijke wegmarkeringen geplaatst op circa 65 plekken waar snorfietzers van het fietspad naar de rijbaan moeten gaan, of moeten omrijden.





# Colofon

Deze Nota van Beantwoording is een uitgave van de Gemeente Amsterdam  
(Dienst Verkeer en Openbare Ruimte / project Snorfiets naar de rijbaan)

December 2018

**Vormgeving** Tom van Veenhuijzen, Veenhuijzen Vormgeving

**Fotografie** cover Alphons Nieuwenhuis

[Amsterdam.nl/snorfiets](https://amsterdam.nl/snorfiets)