

# Verlag bijeenkomst Snorfiets naar de rijbaan

Op donderdag 12 januari 2017 van 13.30 tot 16.00 uur

Locatie: De Nieuwe KHL, Oostelijke Handelskade 44 in Amsterdam

Verlag: Annette van de Merwe, Gemeente Amsterdam



Projectmanager Marc van Gemert (gemeente Amsterdam) heet aanwezigen van harte welkom. Aanwezigen zijn afkomstig uit heel verschillende geledingen. Uiteenlopende belangenorganisaties zijn vandaag vertegenwoordigd. Afgelopen maanden vond een landelijke internetconsultatie plaats rond het onderwerp Snorfiets op de rijbaan. Deze consultatie is afgelopen vrijdag (6 januari) geëindigd. Het onderwerp mag zich verheugen in een grote interesse: De internetconsultatie leverde ongeveer 2.000 reacties op.

Zie voor (openbare) reacties internetconsultatie:

[https://www.internetconsultatie.nl/snorfiets\\_oprijbaan](https://www.internetconsultatie.nl/snorfiets_oprijbaan)

Marc loopt kort het programma door. Om de tijd goed in de gaten te houden, zal af en toe een fietsbel klinken – ten teken dat de spreektijd op is. Na de presentatie van de gemeente en de pitches van belanghebbenden, gaan we vanmiddag met elkaar in gesprek aan de hand van vijf thema's:

- Beleid
- Inrichting openbare ruimte
- Communicatie en educatie weggebruikers
- Onderzoek en evaluatie
- Handhaving

## Wethouder Pieter Litjens

Wethouder Litjens heet aanwezigen van harte welkom. Hij is tevreden dat veel organisaties vandaag vertegenwoordigd zijn. De wethouder brengt een uitspraak van burgemeester Van der Laan in herinnering, een uitspraak uit 2013. De burgemeester was er destijds van overtuigd dat de snorfiets binnen een jaar richting rijbaan zou worden verplaatst. We zijn intussen een paar jaar verder. Dat geeft aan dat de problematiek best ingewikkeld is. Het is een groot vraagstuk, niet alleen in Amsterdam, maar ook in andere grote steden.

Ieder heeft zo ongeveer zijn eigen ervaring met snorfietsen, is de overtuiging van de wethouder. Zelf is hij al eens indringend van het fietspad "afgetoeterd". "Ik had overigens aanvankelijk een heel ander beeld bij zo'n snorfiets", gaat de wethouder verder. "Ik had een simpel fietsje met een hulpmotortje voor ogen. Maar de snorfiets anno nu is intussen een volwassen scooter van ruim 100 kilo, bijna een meter breed, en de snorfiets rijdt in de regel fors harder dan de toegestane 25 km per uur. Daarnaast worden de fietspaden steeds drukker. In Amsterdam zijn we al enkele jaren bekend met het fenomeen fietsfile."

Waarom de snorfiets naar de rijbaan? De ontstane situatie op de fietspaden is zowel voor snorfietsers als fietsers gevaarlijk. De snorfiets naar de weg brengen kan de situatie op de fietspaden een stuk veiliger maken. Er zijn intussen via de internetconsultatie ongeveer 2.000 reacties ontvangen. Niet alle reacties passen daarbij in de lijn zoals de gemeente denkt het vraagstuk te gaan oplossen. Het onderliggende vraagstuk is van maatschappelijk belang. Wethouder dankt de aanwezigen voor hun bijdrage in de vorm van een zienswijze – voor zover ingediend. Hoe zit het eigenlijk met de handhaving? Wethouder Litjens legt aanwezigen uit dat van de 16.000 beschikbare uren handhaving verkeer ongeveer 25% van de capaciteit naar de snorfiets gaat. Dat is veel, want het is bij langena niet de grootste groep verkeersdeelnemers. Even een vergelijking: In Amsterdam hebben we ongeveer een miljoen fietsers. Uit onderzoek is gebleken dat 80% van de snorfietsers zich niet aan de maximumsnelheid houden. Daarom moet een andere oplossing gezocht worden.



Waarom deze kick-off? Wethouder Litjens legt uit dat er nog heel veel werk te verzetten is, willen we de verwachte ingangsdatum van 1 januari 2018 gaan halen. Al het voorwerk moet zorgvuldig gebeuren. Er moet goed gecommuniceerd worden richting alle belanghebbenden: een verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan vraagt om ander gedrag van snorfietsers en automobilisten. Daar moet je op anticiperen. Wethouder Litjens verwacht dat de datum van 1 januari 2018 haalbaar is. En nee, de maatregel is niet de ultieme oplossing voor de toegenomen verkeersdruk in de stad. Er zijn duidelijk nog meer varkentjes te wassen, ....

De wethouder opent tenslotte de interactieve kaart Snorfiets op de rijbaan met het verzoek aan iedereen om hiernaar te kijken en omissies door te geven aan de gemeente:

[maps.amsterdam.nl/snorfietsoprijbaan/](https://maps.amsterdam.nl/snorfietsoprijbaan/)

## Vragen uit de zaal

*U heeft aangegeven dat het feitelijk nu al mogelijk is om de snorfiets naar de rijbaan te verbannen?*

De wethouder: "Ja, dat is op verschillende plekken al mogelijk, bijvoorbeeld op plekken die nu al 30 kilometer zone zijn. Voor heel veel infrastructuur in de stad is het nogal lastig, omdat die niet tot de 30 kilometer zones behoren. Dat vergt een aanpassing in de infrastructuur. Want we willen de verplaatsing op een veilige manier doen. En daar hoort dan vervolgens ook invoering van de helmplicht bij."

*Hoe gaat u alle weggebruikers voorbereiden op de wijzigingen?*

De wethouder: "Dat zullen we doen via een duidelijke voorlichtingscampagne. We zetten in op goede communicatie. Daarnaast is handhaving een belangrijk punt. We zullen rond de invoering extra handhavingscapaciteit moeten inzetten."

*Andere weggebruikers hebben het al zo druk, ze hebben veel haast, en nu gaat u ze confronteren met de veel langzamere scooteraars op de rijbaan?*

De wethouder: "De ene weg leent zich beter voor het toelaten van scooters op de rijbaan dan de andere. Op brede uitvalswegen is dat moeilijker te realiseren dan op kleinere wegen in de binnenstad. Zulke keuzes zullen we zorgvuldig moeten maken. Bijvoorbeeld op een grote en brede verkeersader als de Wibautstraat."

## Presentatie door Rob Smiers, beleidsadviseur gemeente Amsterdam

Eind jaren '70 deed de snorfiets zijn intrede. Tot 1999 reden de snorfiets en de bromfiets op het fietspad. De bromfiets mocht toen binnen de bebouwde kom max. 30km/u en er was al een helmplicht. In 1999 werd besloten de bromfiets naar de rijbaan te verplaatsen. In de eerste plaats om het voor fietsers op het fietspad veiliger te maken. Uit diverse studies bleek dat de



verkeersveiligheid verbeterde voor alle verkeersdeelnemers (ook voor de bromfietser) op alle soorten wegen. Het duurde vervolgens nog jaren voordat de max. snelheid van de bromfiets op de rijbaan werd verhoogd van 30km/u naar 45 km/u binnen de bebouwde kom. Zodat deze beter met het autoverkeer kon meerijden Dat was in 2008. Sindsdien is het aantal snorfietsen in Amsterdam gigantisch toegenomen. Het bromfietsbezit neemt sinds die tijd gestaag af. De situatie op de fietspaden is intussen onhoudbaar geworden. Circa 80% van de snorfietsen houdt zich niet aan de maximumsnelheid – ondanks intensieve handhavingsacties. Uit onderzoek is gebleken dat onder de groep snorfietsers zich veel slachtoffers van verkeersongelukken bevinden – een enorm aantal, gezien de hoeveelheid verplaatsingen met dit vervoermiddel.

Een studie van de SWOV uit 2013 heeft aangetoond, dat verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan – aangevuld met helmplicht – ervoor zal zorgen dat er jaarlijks ongeveer 260 minder

verkeersslachtoffers zullen zijn. Veel bezitters van een snorfiets overwegen hun vervoermiddel weg te doen, als de regelgeving verandert. Daarnaast is verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan niet nieuw. We zien het al met enige regelmaat in het straatbeeld.

Rob wijst aanwezigen op de kaart met vrijliggende fietspaden in de stad. Hij is vanmiddag opgehangen, maar is ook digitaal te raadplegen. Rob roept aanwezigen op, zoveel mogelijk aanvullingen op deze kaart door te geven: de kaart is vrij volledig, maar hier en daar ontbreekt de meest actuele situatie. Hoe accurater de kaart wordt, hoe beter uitvoering kan worden gegeven aan de maatregel SNOR.

Een heikel punt is nog de bebording na invoering van de maatregel. Per (stelsel van) weg(en) moet worden aangegeven, waar snorfietsers van het fietspad af moeten. Er is intussen becijferd dat voor het gebied binnen de ring en ten zuiden van het IJ dan ongeveer 6.000 extra verkeersborden nodig zijn. Dit vloeit voort uit de huidige AMvB

### Vragen uit de zaal

*U liet net een grafiek zien met ongelukken in het verkeer. Is er iets te zeggen over in hoeverre snorfietsers zijn betrokken bij fiets-slachtoffers op het fietspad?* Antwoord: Dat blijkt moeilijk te zeggen. In ziekenhuizen werd tot voor kort geen onderscheid gemaakt tussen snorfietsers en bromfietsers. Bovendien weten de meeste fietsers niet het verschil tussen een snorfiets of bromfiets (of scooter).

*Extra verkeersborden worden in de regel geplaatst op het trottoir. Op de stoeprand dus, want stoepen in Amsterdam zijn in de regel niet breed. Dit gaat dus ten koste van de ruimte/capaciteit van het fietspad en van het voetpad. Terwijl de capaciteit nu al veel te beperkt is, en de fietspaden in de regel al te smal.*

Antwoord: Extra borden zullen nodig zijn, maar in de meeste gevallen kunnen ze worden geplaatst op de palen onder de al bestaande borden. Er zullen naar verwachting echter ook nieuwe palen met borden moeten worden geplaatst. Hoeveel is momenteel onbekend.

*Waar is de drukte in de stad het grootst? Ga je elders drukte genereren, en krijgen we dus te maken met een verplaatsingseffect?*

Antwoord: Het is mogelijk dat hier en daar doorgaande routes iets zullen veranderen – maar de verwachting is niet dat dit op grote schaal zal gebeuren. De doorgaande routes in Amsterdam zijn al een lange tijd hetzelfde.

*In Centrum en West zijn verschillende verkeerssituaties met eenrichtingverkeer, terwijl fiets- en snorfietsverkeer van twee kanten komt. Hoe gaan jullie daar mee om? Realiseren jullie je, dat een fietsstrook niet hetzelfde is als een vrijliggend fietspad?*

Antwoord: Vrijwel alle bestaande verkeerssituaties zijn intussen in kaart gebracht, we zijn op de hoogte. De snorfiets willen we voor de nabije toekomst zoveel mogelijk dezelfde route laten rijden als een bromfiets nu al doet.

*Wanneer is verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan succesvol?*

Antwoord: Als iedere weggebruiker weet hoe hij of zij zich in de nieuwe situatie moet gedragen. Als de veiligheid in het verkeer een stuk verbetert. Toevoeging uit de zaal: als gewenst gedrag door alle partijen adequaat wordt nageleefd.

## Pitches

### Ferry Smith, ANWB

U wilt van ons waarschijnlijk weten of we voor of tegen de voorgenomen plannen zijn. Lastig. Maar we komen er wel uit. Het probleem is vooral: grote drukte op de fietspaden. Drukke is van alle tijden. Er waren altijd verschillende soorten vervoersmiddelen bij betrokken. Het offensief tegen de snorfiets heeft te maken met snelheid en met gevoelde overlast van andere weggebruikers. Is drukte in de stad niet een probleem van veel algemenere aard? Bij de snorfiets gaat hem om een vorm van overlast en ons beeld erbij. Vergeet niet dat een snorfiets een handig vervoermiddel is in de stad. De gebruiker ervan heeft veel verschillende gezichten. Er zijn genoeg gebruikers die zich wel aan de regels houden, en veel profijt hebben van het vervoersmiddel. Hoe gaan we hier mee om? Je moet niet willen dat alle snorfietsers van nu als alternatief naar de auto grijpen. Ook in het hier en nu kennen we veel verschillende modaliteiten op het fietspad. Is het niet beter de discussie aan te gaan over innovatie met betrekking tot grootstedelijk vervoer?



### Teeja Arissen, Fietsersbond Amsterdam

De Fietsersbond heeft in Amsterdam 4.200 leden, waarvan er zo'n 100 actief zijn. De Fietsersbond wil het liefst helemaal af van de snorfiets. Tot het zover is, staan ze positief tegenover de plannen van de gemeente. De snorfiets lijkt niet meer op het oorspronkelijke model. Het is intussen geëvolueerd tot snorscooter, en het worden er steeds meer. Dit is echt geen normale situatie. De fietsersbond ziet de snorfiets graag op de rijbaan. Dit zal de verkeersveiligheid ten goede komen – zowel voor de snorfiets, de voetganger als de fietser. Ongevallen tussen afslaand autoverkeer en snorfietsers op de fietspaden zullen afnemen. Voetgangers, die nu makkelijk (per ongeluk) op het fietspad stappen zullen niet meer geraakt worden door snorfietsen wanneer die op de rijbaan rijden. Voor fietsers zal het veiliger worden omdat het voortdurend ingehaald worden op een smal fietspad door snorscooters zal verdwijnen, net als de spookrijdende snorscooter en de roekeloos inhalende snorscooter op een tweerichtingen fietspad. Sinds de komst van de snorfiets durft een

grote groep fietsers helemaal niet meer te fietsen in de stad. De Fietsersbond denkt dat 'SNOR' (Snorfiets op de Rijbaan) een verbetering gaat brengen, mits de invoering ervan zorgvuldig gebeurt en er adequate handhaving plaatsvindt.

### **Maurice van Oosten, Scooterbelang**

Scooterbelang heeft een video gemaakt die laat zien waarom een snorscooter niet op de rijbaan thuishoort. De video wordt tijdens de bijeenkomst vertoond: <https://www.youtube.com/watch?v=zDCPCzmqKQg>. Maurice wil laten zien dat het verschil in snelheid tussen scooter en auto te groot is, om veilig de rijbaan samen te kunnen delen. De automobilist jaagt de scooter op. Daarnaast is Scooterbelang bang voor een enorme wildgroei aan extra verkeersborden, die de boel niet echt overzichtelijker zullen maken. Het verplicht naar de rijbaan bannen van de snorfiets ziet Maurice feitelijk als een gebrek van de gemeente. Er is onvoldoende gehandhaafd. De snorfiets kan prima op het fietspad blijven, mits voldoende wordt gehandhaafd – desnoods met sancties, of inbeslagname van het voertuig. Handhaaf daarbij ook de gewone fietser. Die houden zich massaal ook niet aan de regels (door rood rijden). Daarnaast zijn de fietspaden te smal. Ze worden vaak als parkeerplaats door auto's gebruikt. Kijk daar goed naar!

### **Anne Knol, Milieudefensie**

Anne maakt een compliment aan het adres van de gemeente en is blij met de aanpak. Op een oerwoud aan borden zit niemand te wachten. Het zou daarom beter zijn als een heel gebied wordt aangewezen waar de snorfiets niet op het fietspad mag. Daarnaast is de snorfiets mega vervuilend. Als fiets zit je er achter, en adem je al het fijnstof in. Uit onderzoek is gebleken, dat de snorfiets op de rijbaan al zorgt voor minder uitstoot op het fietspad. De fietser ademt minder ongezonde lucht in. Uit ander onderzoek blijkt, dat de snorscooter een grote bron van ergernis is onder de Amsterdamse bevolking. Mensen storen zich met name aan gevaarlijk en onverantwoord rijgedrag.

### **Berry den Brinker, MaculaVereniging en Cliëntenbelang**

Veel mensen met macula degeneratie hebben oogproblemen waardoor zij niet kunnen autorijden. Fietsen is vaak een oplossing voor hen om zich efficiënt te verplaatsen. De fietspaden in Amsterdam zijn voor hen meestal gevaarlijk omdat ze te smal zijn, met veel obstakels aan de rand en een slecht zichtbaar verloop. Er gebeuren daardoor steeds vaker eenzijdige fietsongevallen, ook voor ouderen die verder goed kunnen zien. De fietspaden zijn aangelegd ten koste van ruimte op de trottoirs en de capaciteit van de fietspaden kan niet verder vergroot worden omdat de voetgangers nu al nauwelijks loopruimte hebben door de oprukkende terrassen, verkeersborden en geparkeerde fietsen. Volgens de MaculaVereniging moet de capaciteit van het fietspad, te meten aan de breedte en de afwezigheid van obstakels in de aangrenzende ruimte, het criterium zijn om snorfietsen te weren en niet de drukte op het fietspad zoals de minister heeft voorgesteld. Er hoeft geen helmplicht ingesteld te worden als op de naastliggende rijweg een maximum snelheid geldt van 30 km. Meer fietsstroken en fietsstraten zijn ook een oplossing voor het snorfietsprobleem.

### **Leo Lamb, Veilig Verkeer Nederland**

Leo benadrukt dat verkeerseducatie een belangrijke rol speelt. Alle weggebruikers moeten doordrongen zijn van de spelregels. Daar moet de gemeente dus aandacht aan besteden. Invoeren van de helmplicht lijkt VVN daarbij een goed idee: dat gaat zeker de verkeersveiligheid ten goede komen. Handhaving blijft daarnaast zeker nodig. Informatie richting alle weggebruikers is van groot belang. Informeer mensen over nut en noodzaak. VVN is voor zonering, omdat dit in hun

beleving veel duidelijkheid schept voor weggebruikers. De maatregel voor de hele stad doorvoeren is het beste. En tot slot kan het hele vehikel snorfiets wat VVN betreft wel weg.

### Reinder Rustema, Fietspad terug

Het geduld van deze belangenvereniging is intussen op. We kampen al jaren met overvolle fietspaden. De snorfiets naar de rijbaan is slechts laaghangend fruit. En Reinder heeft nog zijn twijfels over invoering per 1 januari 2018. Er zijn binnenkort verkiezingen. Hebben we langere tijd een demissionair kabinet, dat de besluitvorming kan vertragen? Intussen worden de problemen voor de burger niet opgelost en blijven er ongelukken gebeuren. Reinder benadrukt nogmaals de enorme urgentie van het probleem en roept de stad Amsterdam op, om nu al te beginnen met invoering van maatregelen die volgens de wet nu al mogelijk zijn.

### Een gesprek met de zaal

- ANWB: Akkoord met extra ruimte voor de fietser, maar creëer daarmee geen volgend probleem door de snorfietser in een gevaarlijke omgeving te plaatsen. De aanpassing van de snelheid is van meet af aan de succesfactor geweest voor de positieve effecten van de maatregel 'bromfiets op de rijbaan' (BOR). Het dragen van een helm is slechts curatief voor de gebruiker. Een helm draagt niet bij aan het verbeteren van de preventieve verkeersveiligheid. Zorg voor goede communicatie en bekijk alle vervoermiddelen in hun onderlinge samenhang. Het probleem is veel groter dan alleen de snorfiets.
- Heeft u zelf wel eens gefietst in Amsterdam, en merkt u niet dat het steeds onveiliger wordt? Dat is een enorm probleem. Het is toch niet meer uit te leggen?
- ANWB: Dat erken ik, maar het probleem los je niet op door slechts de snorfiets naar de rijbaan te verbannen. Kies voor een andere categorisering, met bijbehorende maatregelen.
- Is de ANWB nu voor- of tegenstander van de voorgestelde maatregel?
- ANWB: Vervelend om in deze positie te worden gemanoeuvreerd. Kijk vooral goed of de aangekondigde maatregelen geen nieuwe problemen gaan opwerpen. Let daarnaast ook op het (volwassen) gedrag van de reguliere fietsers, en bekijk hoe je de inrichting van de openbare ruimte nog veiliger kunt maken.
- De massa/breedte van de scooter is een belangrijk punt. Te breed eigenlijk voor de reguliere fietspaden. Dat vraagt om een andere indeling van de beschikbare ruimte. En mensen horen zich gewoon aan de maximumsnelheid van 25 km per uur te houden.
- En dat is nu juist het probleem. De snorfiets rijdt al gauw 35 km in Amsterdam. Destijds mocht de brommer 30 km per uur, maar ging eenmaal op de rijweg 45 km per uur rijden. Mag de snorfiets op de rijbaan straks ook harder?
- BOVAG: Heel veel heeft met het gedrag van de gebruikers te maken. Er zijn best technische oplossingen mogelijk, het RDW stelt daar de regels voor op. Je zou kunnen denken in de richting van een wijziging in type goedkeuring.
- MaculaVereniging: Of je kunt het zoeken in een eenvoudige oplossing die veel veiliger is voor voetgangers en fietsers. Op veel rijwegen in Amsterdam kan er nu al door auto's



geen 50 gereden worden. Daar wordt nu al gepleit voor een maximum snelheid van 30 km. Op grijze wegen kan de snelheid op de rijweg naar 30 km met behoud van 50 op de gescheiden tram- en busbaan. Snorfietsen kunnen daar dan rijden zonder helm. Dat is meer een kwestie van willen dan kunnen.

- BOVAG: Het belangrijkste probleem – de grote drukte in de binnenstad – lossen we niet op. Door de verschillende vervoermiddelen is het verschil in snelheid op de fietspaden veel te groot, en dat veroorzaakt een onveilige situatie. Maak s.v.p. integraal beleid dat breder is dan het verbannen van een bepaald vervoermiddel naar de rijbaan.
- De snorfietzers veroorzaken toch 90% van de problemen?
- Maximumsnelheid in de binnenstad kan niet overal terug naar 30 km. Dat heeft te maken met de regels van het GVB. Als ook trams en bussen niet harder mogen dan 30, krijg je een bereikbaarheidsprobleem in de binnenstad en gaat de doorstroom stagneren. Ook het OV netwerk heeft beperkte capaciteit in de stad.
- Kan een branchevereniging als de BOVAG niet automatisch zorgen voor snelheidsbegrenzing van bepaalde vervoermiddelen? Nee, dit blijkt technisch niet te kunnen. BOVAG overlegt wel met fabrikanten van snorfietzen. Dit zijn over het algemeen buitenlandse firma's, geen Nederlandse bedrijven. De BOVAG onderzoekt wel of het mogelijk is, de oudere types met grote uitstoot zoveel mogelijk te weren op de Nederlandse markt ("Green Deal").
- De geschetste problemen gaan eigenlijk met name over het gedrag van mensen.
- Handhaving van snorfietzen op de openbare weg geschiedt op grond van constructiesnelheid van het apparaat, en vaak niet op de daadwerkelijk gereden hoeveelheid kilometers. Volgens BOVAG zou daarom op een andere manier gehandhaafd moeten worden.

### **Pauze**

**Aanwezigen gaan uiteen om te bekijken of er rond de vijf deelonderwerpen oplossingen denkbaar zijn.**

### **Terugkoppeling**

#### **Handhaving**

Genoemd werd: Kan cameratoezicht, of inzet van innovatieve technieken, uitkomst bieden? Brom- en snorfietzers zijn tenslotte niet voor niets destijds uitgerust met een kentekenplaatje, zodat geautomatiseerde handhaving mogelijk was. Probeer verder meer actiematig te handhaven; organiseer acties waarbij notoire overtreders ook streng worden gestraft. Communiceer deze acties ook duidelijk. Zet meer in op gedragsbeïnvloeding, en deel hoge boetes uit bij overtredingen.

#### **Communicatie**

Ga voor consistentie, eenduidigheid. Redeneer vanuit logica. Kunnen strepen op de weg de verkeerssituatie verduidelijken? Kies dan daarvoor. Altijd helm op, vanwege verkeersveiligheid. Kunnen we niet iets extra's doen met (snor)fietsrouteplanners? En wellicht kunnen we de zonering in de communicatie wel doorvoeren door te communiceren dat je in Amsterdam op de rijbaan rijdt, tenzij...?





### **Onderzoek en evaluatie**

Wat is het effect van de maatregel? Doe een nulmeting op basis van de huidige situatie. Hoe zit het met de verkeersveiligheid? Zorg dat ongevallen op een juiste wijze geregistreerd worden. Zorg voor cameraobservatie op hele drukke punten. Bevestig borden zoveel mogelijk op bestaande palen. Heeft een weggebruiker andere routekeuzes? Hoe zit dat? Hoe kunnen we dat monitoren? Deel ervaringen, mogelijk is invoering landelijk op termijn een optie. Zorg voor objectief onderzoek. Betrek zoveel mogelijk partijen.

### **Inrichting openbare ruimte**

Zijn autovrije wegen wellicht een optie in de binnenstad? Heb meer aandacht voor obstakels in de openbare ruimte. S.v.p. zo min mogelijk extra verkeersborden. Zijn er doorgaande routes voor snorfietsen te bedenken? Kondig wijzigingen ruim op tijd aan, en neem mensen hier in mee. Maak als stad keuzes hoe je om wil gaan met je openbare ruimte. Zorg voor zo min mogelijk uitzonderingen en geef doorgaande routes duidelijk aan.

### **Beleid**

Denk na over fasering, eventuele pilots, beschouw het probleem veel breder, in de context van alle drukte in de binnenstad, (technologische) ontwikkelingen in vervoersmiddelen en de inrichting van de openbare ruimte. Neem in overweging, de categorie snor helemaal af te schaffen, te verbieden in Amsterdam. Dit zou in principe moeten kunnen. Het gaat hier om een niet verplichte Europese vervoercategorie, en kan dus afgeschaft worden – vermits onderbouwd - aldus een medewerker van het ministerie.

### **Afsluiting**

Marc van Gemert dankt alle aanwezigen voor hun aanwezigheid, en voor hun inbreng deze middag. De toekomst is nog in het ongewis. Amsterdam stuurt aan op invoering per 1 januari 2018, maar voor het zover is, moet nog het nodige werk verzet worden. Van de zomer weten we waarschijnlijk meer. De snorfiets naar de rijbaan is een deeloplossing voor problemen die nu worden ondervonden op de Amsterdamse fietspaden. Marc roept alle aanwezigen op, constructief mee te blijven denken. Suggesties zijn altijd welkom. We melden ons weer als we een stap verder zijn.