

Bezoekadres  
Bos en Lommerplein 250  
1055 EK Amsterdam

Postbus 57239  
1040 BC Amsterdam  
Telefoon 14 020  
Fax 020 253 0727

[www.west.amsterdam.nl](http://www.west.amsterdam.nl)



Gemeente Amsterdam  
**Stadsdeel West**

Directie Strategie en beleidsrealisatie  
Afdeling Wonen en leven

Retouradres: Postbus 57239, 1040 BC Amsterdam

De leden van de deelraad

Datum	23 februari 2012
Ons kenmerk	
Uw kenmerk	
Behandeld door	Dhr. W.P. Smits
Telefoonnummer	020 253 0321
E-mail	<a href="mailto:w.smits@west.amsterdam.nl">w.smits@west.amsterdam.nl</a>
Kopie aan	Dhr. E. Langerijs (afd. Leefomgeving)
Onderwerp	Snorscooters op de rijbaan

Geachte leden van de deelraad,

Gevaarlijk en hinderlijk rijgedrag van scooters is helaas steeds vaker aan de orde van de dag, ook in ons stadsdeel. Regelmatig krijgt het stadsdeel dan ook berichten en klachten van bewoners over onveilige situaties op de vrijliggende fietspaden. Vanwege de grote groei van het aantal scooters in Amsterdam lijkt deze hinder en overlast alleen maar toe te nemen. Dit ondermijnt ons beleid ten aanzien van het stimuleren van het fietsgebruik en het realiseren van veilige fietsroutes. Om deze reden heeft het Dagelijks Bestuur het plan opgevat om samen met het bestuur van Centrum een proef te gaan houden om de snorscooter van het fietspad te bannen.

Op 10 februari 2012 heeft het stadsdeel samen met stadsdeel Centrum een persbericht doen uit laten gaan met de titel 'West en Centrum geven fietsers de ruimte'. In dit persbericht is aangekondigd een proef te starten op de route Raadhuisstraat – Jan Evertsenstraat waarin snorscooters (met het blauwe kenteken) geweerd worden van de fietspaden. Doelstelling is om de toenemende overlast van snorscooters op de fietspaden aan te pakken en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers.

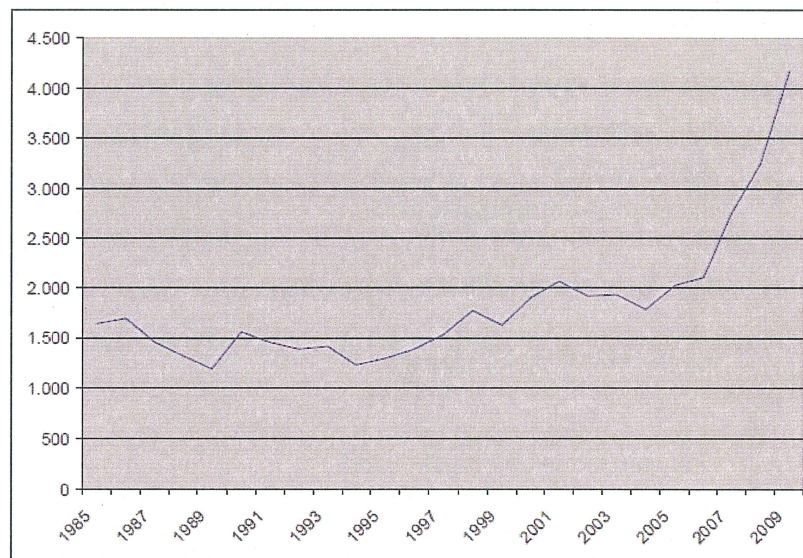
Het moment om de publiciteit te zoeken werd ingegeven voor de raadscommissiebehandeling van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 – 2015. In dit memo informeer ik u over het plan, de uitvoering en de voorgestelde besluitvormingsprocedure.

#### **Snor- en bromfietsen**

De scooter is een verzamelbegrip voor een voertuig dat in drie verschillende

Ons kenmerk:

voertuigcategorieën kan vallen: de motorfiets, de bromfiets en de snorfiets. De motorfiets spreekt voor zich. De bromfiets is het voertuig met het gele kenteken en de helmplicht en een maximale snelheid van 45 km/h. De snorfiets rijdt maximaal 25 km/h, heeft een blauw kenteken en kent geen helmplicht. Het aantal verkochte brom- en snorfietsen is de laatste jaren sterk gestegen. In 2006 werden er in Nederland 26.600 bromfietsen en 23.800 snorfietsen verkocht; in 2010 32.600 respectievelijk 61.800. In vier jaar tijd is het aantal nieuw verkochte snorfietsen dus ruim verdubbeld<sup>1</sup>. In de regio Amsterdam is het aantal snorfietsen tussen 2007 en 2009 met 69% toegenomen en het aantal bromfietsen met 27%. Op dit moment zijn er ongeveer 50.000 brom- en snorfietsen in Amsterdam<sup>2</sup>.



Toename aantal brom- en snorfietsverplaatsingen van en naar stadcentrum (Singelgrachtpasseringen, Verkeersonderzoek DIVV)

### Verplicht en onverplicht fietspad

Het *reglement verkeerstekens en regels (RVV)*, behorende bij de Wegenverkeerswet, maakt onderscheid tussen twee soorten fietspaden: het verplichte fietspad en het onverplichte fietspad. Op het *onverplichte* fietspad mogen alleen fietsers komen (en snorfietsers zonder ingeschakelde motor), terwijl het *verplichte* fietspad verplicht is voor fietsers én snorfietsers. Voor bromfietsers is het verboden om op één van beide fietspaden te rijden. In Amsterdam zijn de meeste vrijliggende fietspaden *verplichte* fietspaden. Door bij enkele fietspaden het regime te wijzigen naar *onverplichte* fietspaden kunnen snorfietsen- en scooters geweerd worden van de fietspaden (aangeduid met bord 'fietspad' (G13), eventueel aangevuld met een onderbord: *snorfietsen niet toegestaan*).



Bord G13, onverplicht fietspad

<sup>1</sup> *Snorfietsoverlast*, ministerie van infrastructuur en milieu, brief aan de Tweede Kamer, 4 april 2011

<sup>2</sup> Hoofdpijnen aanpak problematiek brom- en snorfietsen en reactie op initiatiefvoorstel GroenLinks *Nieuw scooterbeleid voor Amsterdam, Brief van het College van B&W aan de gemeenteraad, DIVV, 2011*



### Overlast en verkeersveiligheid

Met het weren van snorscooters op het fietspad zal de overlast die veel fietsers ervaren van scooters worden weggenomen. Ook zal de veiligheid van fietsers verbeteren omdat er minder fietsers op fietspaden zullen worden aangereden door snorfietsers. Bij circa 7% van de ernstige fietsslachtoffers was een scooter de tegenpartij. Bij fietsongelukken waarbij zowel ernstig als licht gewonden vielen was 13% een scooter de tegenpartij<sup>3</sup>. Gevoelens van onveiligheid, een belangrijke oorzaak voor overlast, kunnen ontstaan doordat de homogeniteit van het verkeer op fietspaden wordt beperkt door de ontwikkeling die de snorfiets in de afgelopen jaren heeft doorgemaakt<sup>4</sup>:

1. Een vijfde van de snorfietsers rijdt harder dan 40 km/u. Dat is ruim twee maal zo hard als de gemiddelde fietser;
2. De snorscooters zijn met een massa van ca 90 kg aanzienlijk zwaarder dan fietsen;
3. Bijna een vijfde van de snorfietsen is inclusief spiegels breder dan een meter. Dat is ca 30 cm breder dan de breedste fietsen.

Anderzijds is er een risico dat de veiligheid van snorfietsers verslechtert vanwege meer aanrijdingen van snorfietsers door gemotoriseerd verkeer. Van belang hierbij is te benadrukken dat de minister tot op heden geen helmplicht voor snorfietsen wil invoeren. Ook heeft het weren van snorfietsers van het fietspad, naast het fietsklimaat op fietspaden mogelijk invloed op de doorstroming van het autoverkeer op de rijbaan en het rijcomfort van snorfietsers. Rijkswaterstaat stelt in haar rapport dat 'gezien de verschillen in ontwikkeling van het snorfietsgebruik, bijvoorbeeld de sterke stijging in Amsterdam, valt er wat voor te zeggen om deze afweging decentraal te maken. Gemeenten hebben de bevoegdheid om snorfietsers met verkeersborden van het fietspad te weren'<sup>5</sup>.

### Route Raadhuisstraat – Jan Evertsenstraat

Zoals gezegd is het voorstel om een fietsvriendelijke route te realiseren tussen de Dam en het Rembrandtpark (één van de drukste fietsroutes van Amsterdam<sup>6</sup>). In de De Clercqstraat, Admiraal de Ruijterweg en de Jan Evertsenstraat zal voor de proef de maximum snelheid voor het gemotoriseerd verkeer verlaagd worden van 50 km/h naar 30 km/h. Hiermee wordt voldaan aan een van de belangrijkste pijlers van 'Duurzaam Veilig', namelijk: *homogeniteit van massa's en/of snelheden en richting*. Met een maximum snelheid van 30 km/uur is de snelheid tussen auto's en snorfietsen (die niet harder dan 25 km/uur mogen) immers vrijwel gelijk. Tevens sluiten we hiermee aan op het plan van wethouder Wiebes (verkeer) om op 65 kilometer weg in Amsterdam waar 30 km/uur wordt gereden, snorscooters van het fietspad naar de rijweg te verplaatsen. In stadsdeel Centrum, op de Rozengracht en in de Raadhuisstraat, blijft de snelheid overigens 50 km/uur; in deze straten zijn geen vrijliggende fietspaden en rijdt het verkeer al op de rijweg.

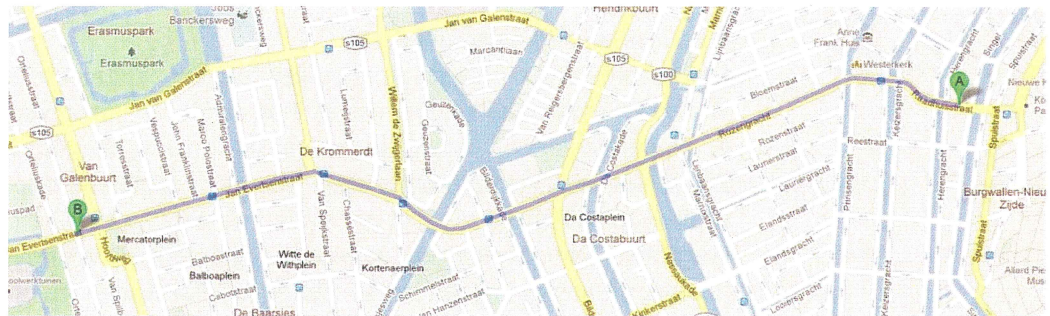
<sup>3</sup> *Aanpak brom- en snorfietsproblematiek*, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, gemeente Amsterdam, 2011

<sup>4</sup> *Snorfiets op het fietspad*; Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, Delft, 25 januari 2011

<sup>5</sup> *Snorfiets op het fietspad*; (...), p27

<sup>6</sup> Meerjarenplan verkeersveiligheid 2012 – 2015, gemeente Amsterdam, DIVV, p53

Ons kenmerk:



### **Uitvoering proef; kosten**

Het plaatsen van alleen 30 km borden is niet voldoende om de snelheid daadwerkelijk terug te brengen. Om deze reden wordt de aankomende periode benut voor het opstellen van een uitvoeringsplan om de De Clercqstraat, Admiraal de Ruijterweg en Jan Evertsenstraat af te waarden naar een 30 km gebied. Dit uitwerkingsplan zal met name snelheidsbeperkende (tijdelijke) fysieke ingrepen op de wegvakken omvatten waarmee het snelheidsregime ook daadwerkelijk wordt afgedwongen. Voor de proef zijn de benodigde financiële middelen geraamd op € 500.000,-. Deze kosten komen ten laste van het Parkeerfonds. Bij de behandeling van de bestuursrapportage zal aan u worden voorgelegd wat de consequenties zullen zijn voor de overige bestedingen uit het Parkeerfonds van waaruit deze proef zal worden gefinancierd. Intussen zal het bestuur een aanvang nemen met de voorbereiding en uitwerking van de proef.

Met vriendelijke groet,

Dirk de Jager  
Portefeuillehouder verkeer