

Bijlage 1: De drukte op fietspaden in Amsterdam

Cruciaal voor de uitvoering van deze AMvB is de wijze waarop bepaald zal worden op welke fietspaden het zo druk is dat snorfietzers naar de rijbaan verwezen moeten/kunnen worden. De AMvB geeft daarvoor geen richtlijnen.

Richtlijnen zijn er wel vanuit de vakliteratuur.

- De *Ontwerpwijzer Fietsverkeer* (publicatie 351 van CROW Fietsberaad uit 2016) gaat uit van een breedte van 2,5-3m voor fietspaden (in één richting) met 150-750 fietsers per spitsuur, en een breedte van 3-3,5m voor bromfietspaden (in één richting) met 75-375 (brom)fietsers per spitsuur. (zie tabel 1)
 - *Onderzoek van TNO naar conflicten op fietspaden* komt tot de aanbeveling dat fietspaden waarop snorfietzen minstens 2,5m breed* moeten zijn. (Conflicten op Fiespaden deel 2, TNO, 2012 R10966)
 - De *Leidraad van de Centrale Verkeerscommissie van Amsterdam* geeft als richtlijn voor de breedte van een fietspad 2,5m en voor een bromfietspad 3m*.
- (Gezien de snelheid, de massa en het volume van snorfietzen zou voor een fietspad waar snorfietzen op mogen rijden, moeten worden uitgegaan van de breedte van een bromfietspad)

Op de fietspaden rijden zowel fietsen als snorfietzen. De snorfietz wijk in gewicht, breedte en snelheid niet noemenswaardig af van de bromfiets. Het volgende citaat) is van toepassing op (vrijwel) alle fietspaden in Amsterdam en sluit volledig aan bij de klachten van fietsers over het steeds ingehaald worden door snorfietzen.

" (Brom)fietspaden

Bij (brom)fietspaden ligt de situatie anders dan bij fietspaden omdat brommers geen fietsers zijn. De veel hogere snelheid van brommers heeft twee gevolgen:

- *fietsers willen een grotere schuwafstand hebben bij bromfietsers dan bij fietsers;*
- *het aantal passeerbewegingen ligt bij gelijke intensiteit veel hoger vanwege de grotere snelheidsverschillen.*

Om het eerste punt op te lossen wordt aanbevolen bromfietspaden standaard 50 cm breder te maken dan een fietspad in dezelfde situatie. Wat het tweede punt betreft: door de grote snelheidsverschillen tussen fietsers en bromfietsers leidt zelfs een relatief klein aantal brommers tot heel veel meer passeerbewegingen op een eenrichtingfietspad. Uit modelberekeningen blijkt dat een aandeel van tien procent bromfietsverkeer tot maar liefst een verdubbeling van het aantal passeerbewegingen leidt."

Bron: Verkeersconsulent Fietsersbond, Ketting, 2012,

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/document000172.pdf>

Situatie in Amsterdam

In Amsterdam zijn veel fietspaden smaller dan 2m (zie figuur 1 hieronder). Er zijn nauwelijks fietspaden van 2,5m of breder, de maat die TNO aanbeveelt voor fietspaden waarop snorfietzers rijden.

Op (bijna) alle fietspaden binnen de ring A10 en zuidelijk van het IJ, rijden meer dan 150 fietsers in een spitsuur. Op heel veel fietspaden veel meer. En ook buiten dat gebied zijn er drukke fietspaden. Figuur 2 (zie onder) laat de fietsintensiteit zien in de spits van 16-18uur in 2008. Sindsdien is het aantal fietsers nog enorm toegenomen. Het aantal snorfietzen eveneens.

De conclusie is dat op bijna alle fietspaden in Amsterdam (met name binnen de ring A10 en zuidelijk van het IJ) de breedte in combinatie met de drukte op fietspaden dusdanig is dat snorfietzen daar niet bij passen. De vele klachten en (bijna)ongelukken ondersteunen dat.

Verbreden van de fietspaden is in de meeste gevallen gezien de beperkte ruimte geen optie.

Tabel 1: Spitsuur intensiteit en Fietspadbreedte

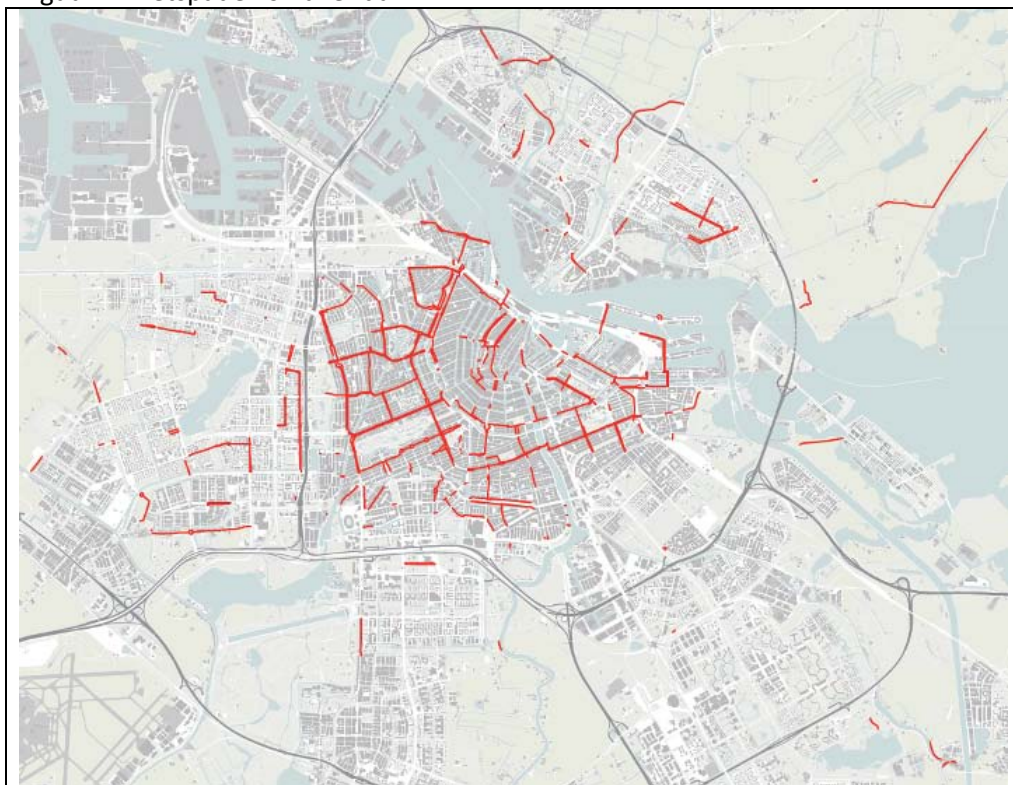
Voor een vrijliggend fietspad:			
Eenrichtingspad	breedte (b)	Tweerichtingenpad	breedte (b)
spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)		spitsuurintensiteit in twee richtingen (fts/h)	
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m ¹⁾
150-750	2,50-3,00 m	50-150	2,50-3,00 m
> 750	3,50-4,00 m	150-350	3,50-4,00 m
		> 350	4,50 m

1) Tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm, zodat fietsers de mogelijkheid hebben om uit te wijken

Voor een vrijliggend bromfietspad:			
Eenrichtingspad	breedte (b)	Tweerichtingenpad	breedte (b)
spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)		spitsuurintensiteit in twee richtingen	
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m
75-375	3,00 m	50-150	3,00 m
> 375	4,00 m	150-300	4,00 m
		> 300	5,00 m

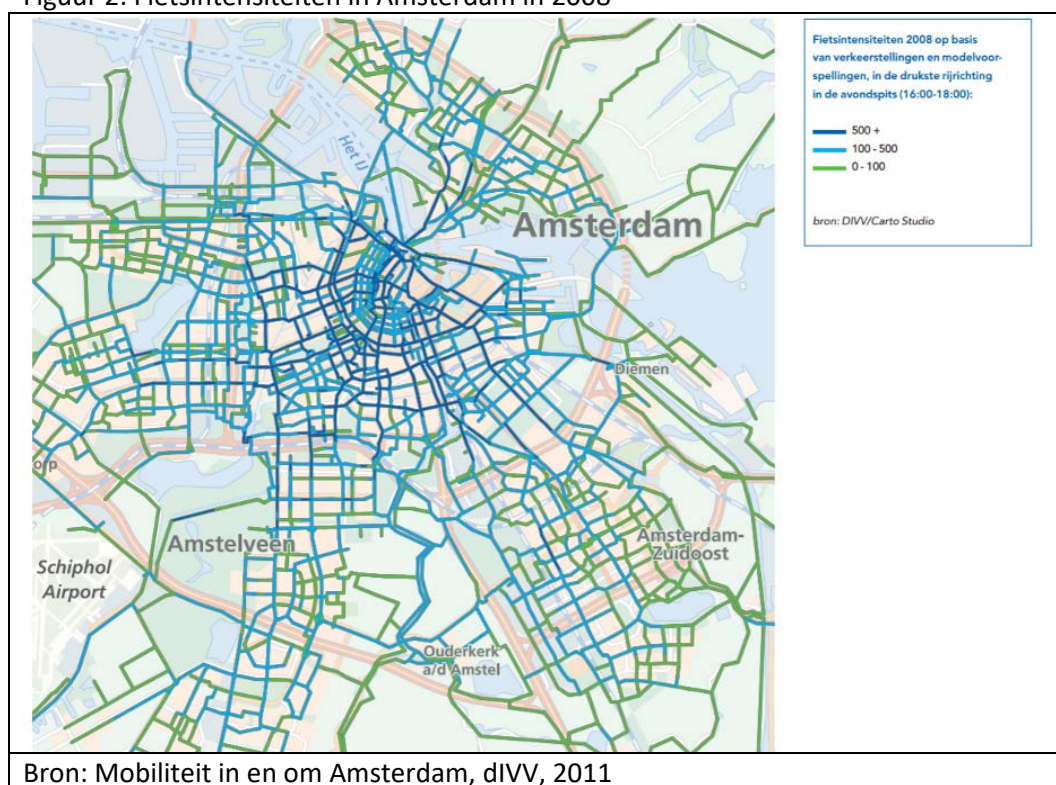
Bron: Ontwerpwijzer Fietsverkeer, publicatie 351 van CROW Fietsberaad, 2016

Figuur 1: Fietspaden smaller dan 2m



Bron: Kaart Hoofdnetten, Goudappel Coffeng in opdracht van gemeente Amsterdam, 2011

Figuur 2: Fietsintensiteiten in Amsterdam in 2008



Bijlage 2: Feiten over snorfietsen.

Aantal snorfietsen

Het aantal snorfietsen in eigendom van Amsterdammers steeg van 8.000 in 2007 tot bijna 32.000 in 2015 (MJP verkeersveiligheid 2016-2020). Dat is meer dan een verviervoudiging! En daar tellen de snorfietsen die van buiten de stad naar Amsterdam komen nog niet bij mee. Deze enorme groei maakt goed uitvoerbare en handhaafbare maatregelen noodzakelijk.

Onveiligheid

Hoewel slechts 2% van de verplaatsingen in Amsterdam met een snorfiets gemaakt werd was 16% van de ernstig gewonden tussen 2000 en 2011 in Amsterdam een snor- of bromfietser (deze groepen zijn niet te onderscheiden in de registratie). (gemeente Amsterdam, 2015)

Snelheid

Snorfietsen mogen max. 25 km/uur rijden. Daar is volgens de toelichting op de Algemene Maatregel van bestuur ook vanuit gegaan. De praktijk wijst echter anders uit. Al het onderzoek naar daadwerkelijk gereden snelheden dat is gedaan - van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Fietsersbond Amsterdam, TNO - toont ondubbelzinnig aan dat veruit de meeste snorfietsen te hard rijden. Percentages variëren van 78 tot 96 (!) %. TNO constateerde in het rapport Brommers in de stedelijke leefomgeving van mei dit jaar het volgende naar aanleiding van metingen in Utrecht: "De gemiddelde snelheid van de snorfietsen (33 km/h) ligt maar iets lager de gemiddelde snelheid van de bromfietsen (36 km/h).

Het voertuig snorfiets

Snorfietsen hebben een groot vermogen

Brom –en snorfietsen waren in Nederland wettelijk beperkt met een maximum vermogen van anderhalf kilowatt (ruim twee pk), maar vanaf 1997 konden zij over 4,5 kW (plusminus 6 pk) beschikken.

Dealers bieden modellen aan die zowel in 25km/uur (snor) als 45 km/uur (brom) uitvoering verkrijgbaar zijn. De meeste huidige modellen zijn van het "scootertype", die als bromfiets of als snorfiets verkrijgbaar zijn. Voor de snorfietsuitvoering wordt het vermogen teruggebracht via begrenzen voorzieningen.

De huidige typen snorfiets hebben, in tegenstelling tot de Spartamet en de elektrische fiets, voldoende vermogen om snel te kunnen accelereren tot de maximumsnelheid.

De maximum snelheid is eenvoudig op te voeren.

Snorfietsen hebben een grote massa

Snorfietsen van het type bromfiets wegen tussen de 45 en 70 kg, en snorfietsen van het type scooter wegen tussen de 75 en 125 kg. De meest verkocht snorfietsen zijn van het typen scooter..

Snelheid en massa maken snorfietsen gevaarlijk

In geval van een botsing wordt de botsenergie in belangrijke mate bepaald door het gewicht van de snorfiets en de gereden snelheid.

(bron: Rapport Snorfiets op het Fietspad, Rijkswaterstaat, ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2011)