

Inleiding

In deze reactie van de Fietserbond Afdeling Amsterdam worden de bezwaren tegen de voorliggende concept AMvB verder uitgewerkt en geven we aanbevelingen om tot een maatregel te komen die effectief bijdraagt aan veilige fietspaden. Deze reactie is een aanvulling op de reactie van de Fietserbond (S. Kluit, geplaatst op 17 november 2016) .

Bijna dagelijks ontvangt de Fietserbond Amsterdam klachten van fietsers over de overlast door snorfietsen op de fietspaden. Fietsers worden hard en gevaarlijk ingehaald, opzij getoeterd en regelmatig aangereden of bijna aangereden door snorfietsers. Daarbij staan fietsers ook nog eens bloot aan de giftige uitlaatgassen van veel snorfietsen. Voor heel wat fietsers zijn de snorfietsen aanleiding om niet meer te durven fietsen.

Op basis van deze concept AMvB kan de snorfiets naar de rijbaan verplaatst worden, maar hieraan worden de volgende randvoorwaarden gesteld:

1. Apart besluit per wegvak waar de drukte op het fietspad daar aanleiding toe geeft:

Nota van toelichting 2.6:

*“Het nieuwe artikel 14a bepaalt dat het verkeersbesluit van het bevoegd gezag de bijzondere redenen voor de maatregel moet aangeven. Die bijzondere redenen mogen uitsluitend betrekking hebben op **situaties van grote drukte** op bepaalde fietspaden waardoor – uiteraard op bepaalde tijden en op specifieke plaatsen binnen het geheel – de doorstroming ernstig belemmerd wordt.*

” Nota van toelichting 2.5:

Daarom is gekozen voor het middel van een verkeersbesluit, dat uitsluitend van toepassing is op het wegvak of de wegvakken die in het besluit zijn vermeld en dat uitsluitend om de al genoemde specifieke redenen genomen mag worden”.

2. Geen onverwachte belemmeringen of situaties voor de snorfietsers:

Nota van toelichting 2.6:

“De verlangde motivering van het verkeersbesluit moet tegelijk een zodanige toepassing van het middel waarborgen, dat snorfietsers niet tijdens hun deelname aan het verkeer onnodig een onverwachte belemmering voor het voortzetten van hun reis tegenkomen.”

Nota van toelichting 2.3:

“De wegbeheerder zal aan de snorfietsers duidelijk moeten maken op welke plekken hij naar de rijbaan verplaatst wordt, zodat zij voor of tijdens de rit niet voor onverwachte situaties komen te staan ”.

3. Beperkt aantal gevallen

Nota van toelichting 2.6:

*“Die specifieke redenen dienen ervoor **om in het beperkte aantal gevallen**, waarin de waardering hoe de doorstroming van het verkeer en/of de verkeersveiligheid het meest gediend worden anders uitpakt dan normaal, een mogelijkheid te hebben daaraan gevolgen te verbinden voor de plaats op de weg die de snorfietsers toekomt.”*

4. Veiligheid snorfietsers.

Nota van toelichting 2.6:

“ Wel zal de wegbeheerder moeten aantonen dat op de specifieke weggedeelten waar hij dit besluit neemt de verkeersveiligheid van de snorfietsers gewaarborgd blijft.”

Deze randvoorwaarden maken het ons inziens onmogelijk om de gevaren en overlast door snorfietters in Amsterdam adequaat aan te pakken, als rekening gehouden wordt met de feitelijke situatie in Amsterdam (zie bijlage 1 en 2).

Snorfiets naar de rijbaan op een beperkt aantal wegvakken.

Indien Amsterdam in overeenstemming met de concept AMvB randvoorwaarde 1 en 3 slechts op een beperkt aantal wegvakken de snorfiets naar de rijbaan verplaatst, worden de gevaren en overlast door snorfietters maar zeer gedeeltelijk opgelost, omdat vrijwel alle fietspaden in Amsterdam druk zijn (zie bijlage 1).

De situatie zal bovendien in strijd zijn met randvoorwaarde 2 en 4. Voor de snorfietser zal niet duidelijk zijn waar deze wel of niet een helmplicht kan verwachten (randvoorwaarde 2). We verwachten dat in zo'n niet eenduidige situatie snorfietters hun eigen invulling zullen gaan geven aan de maatregel:

- Een deel zal er de voorkeur aan geven om zonder helm een route te nemen via 30 km straten. Dit veroorzaakt onveiligheid, lawaai en uitlaatgassen in woonstraten.
- Een deel van de snorfietters zal - al dan niet met helm op - op de fietspaden blijven rijden waar het niet mag. Dit zal een handhavingsprobleem veroorzaken. Handhaving in de parken en op de niet-verplichte fietspaden is tot nu toe niet adequaat mogelijk gebleken, onder meer omdat snorfietters misbruik maken van de onduidelijkheid door zich voor te doen als onwetende bezoeker van Amsterdam.
- Snorfietters zullen steeds alert moeten zijn op onderborden, die aangeven of zij op de rijbaan ofwel op het fietspad moeten rijden. Andere weggebruikers (fietsers, auto's) krijgen te maken met onvoorspelbaar in- en uitvoegende snorfietters. Dit zal gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid betekenen, ook voor snorfietters zelf (randvoorwaarde 4).

Snorfiets naar de rijbaan in een aaneengesloten gebied.

Volgens de normen zijn in Amsterdam (met name binnen de ring A10 en zuidelijk van het IJ) vrijwel alle fietspaden druk (zie bijlage 1). Volgens deze maatstaven is de veiligheid het meest gediend door op (bijna) alle fietspaden in (een groot deel van) de bebouwde kom van Amsterdam de snorfietser met een helm op naar de rijbaan te verplaatsen.

Deze maatregel voldoet wel aan randvoorwaarde 2 en 4: dit is voor de snorfietters en andere wegdeelnemers een helder en duidelijk besluit met name wanneer het gebied en de wegvakken overeenkomen met de regels zoals die voor brommers gelden. Handhaving is eenduidig en zal succesvol zijn zoals de follow-up van het besluit bromfietters naar de rijbaan heeft geleerd. Ook zal de verkeersveiligheid voor de snorfietser toenemen: het naar de rijbaan verplaatsen van de bromfiets leidde tot een vermindering van het aantal ongelukken van bromfietters (met name over het hoofd gezien worden bij rechts afslaan). Snorfietten zijn immers in de praktijk niet te onderscheiden van bromfietten (zie bijlage 2).

Invoering in een gebied volgens de concept AMvB betekent echter dat Amsterdam voor alle wegvakken in het gebied een besluit moet nemen onderborden te plaatsen (randvoorwaarde 1). Dit leidt tot praktische onuitvoerbaarheid:

- Dit is een kostbare werkwijze door de vele besluiten en borden

- Er zullen vele procedures gevoerd worden, met name voor de stillere wegvakken
- De talloze borden leiden tot een onoverzichtelijk situatie op straat in tegenstelling tot het beleid om het aantal borden juist terug te dringen.

Daarnaast is deze invoering in feite in strijd met randvoorwaarde 3.

Gelet op de te verwachten gevolgen van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan, zowel qua verkeersveiligheid, overzichtelijkheid, voorspelbaarheid, handhaafbaarheid en leefbaarheid van woonbuurten verdient het aanwijzen van een gebied veruit de voorkeur.

Alleen wanneer de AMvB een gebiedstoewijzing toestaat, is deze maatregel eenduidig en makkelijk uitvoerbaar en handhaafbaar. En daarmee veiliger.

Drukke is het enige criterium.

Het gebruik van alleen drukke als criterium in de concept AMvB is niet onderbouwd. Het is een criterium dat tot discussies en bezwaarprocedures zal leiden en dat bovendien de veiligheid niet ten goede komt. Bij toenemende drukke neemt wel de overlast toe, maar de snelheden nemen af. Juist op de stillere fietspaden (binnen maar vooral ook buiten de ring A10 en noordelijk van het IJ) is het feitelijk snelheidsverschil tussen fietsers en vrij rijdende snorfietsen groot (zie bijlage 2). Vele van deze fietspaden (zie figuur 1 in bijlage 1) zijn zo smal dat de grote breedte van snorfietsen de passeerafstand zo krap maakt dat schrik-effecten met name bij oudere fietsers die de snorfietsen niet horen, tot ernstige onveiligheid leidt. Daar komt nog bij dat de combinatie rechts afslaand autoverkeer en deze snelrijdende snorfietsen een russische roulette is.

In lijn met het ANWB rapport "Verkeer in de Stad" (pagina 5) zou ook de combinatie van snelheidsverschil met massa/breedte verschil een criterium moeten zijn. Daarbij gaat het om het feitelijk snelheidsverschil. Vele rapporten (zie bijlage 2) laten zien dat de wettelijke maximum snelheid systematisch wordt overschreden en niet gehandhaafd kan worden en dus niet relevant is. Omdat de snorfiets in de praktijk niet te onderscheiden is van een bromfiets (zie de op 17/11/2016 geplaatste reactie van de Fietsersbond en bijlage 2) hoort de snorfiets bij de bromfiets en dus op de rijbaan daar waar de bromfiets op de rijbaan rijdt.

Samengevat: Het in de AMvB gekozen criterium voor snorfiets naar de rijbaan, drukke op de fietspaden, zou moeten worden uitgebreid met het criterium: feitelijk snelheids en massa/breedte verschil.

Conclusie

Deze AMvB is voor Amsterdam zeer moeilijk uitvoerbaar. Maar maatregelen om fietspaden weer veilig en bruikbaar te maken zijn heel hard nodig.

Om de AMvB uitvoerbaar te maken zijn twee aanpassingen nodig:

- De aanwijzing van een gebied wordt mogelijk gemaakt
- Als criterium wordt het feitelijk snelheids- en massa/breedteverschil toegevoegd.

Slotopmerking: het is vreemd dat de Nota van Toelichting benadrukt dat "*uitsluitend Amsterdam tot nu toe kenbaar gemaakt heeft van deze mogelijkheid tot lokaal maatwerk gebruik te willen maken*", maar dat de mogelijkheid tot zonering die in zo'n grote stad nodig is nu net niet geboden wordt.

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 ook tabel 1)
- *Onderzoek van TNO naar conflicten op fietspaden* komt tot de aanbeveling dat fietspaden waarop snorfietzen minstens 2,5m breed (in één richting) 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 (steeds in één richting).

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.

Tabel 1: Spitsuur intensiteit en Fietspadbreedte

Voor een vrijliggend fietspad:			
Eenrichtingspad spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	Tweerichtingspad spitsuurintensiteit in twee richtingen (fts/h)	breedte (b)
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 spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	Tweerichtingspad spitsuurintensiteit in twee richtingen	breedte (b)
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

Op de fietspaden rijden zowel fietsen als snorfietsen. De snorfiets wijkt 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 snorfietsen.

" 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 eenrichtingsfietspad. 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 snorfietsers rijden.

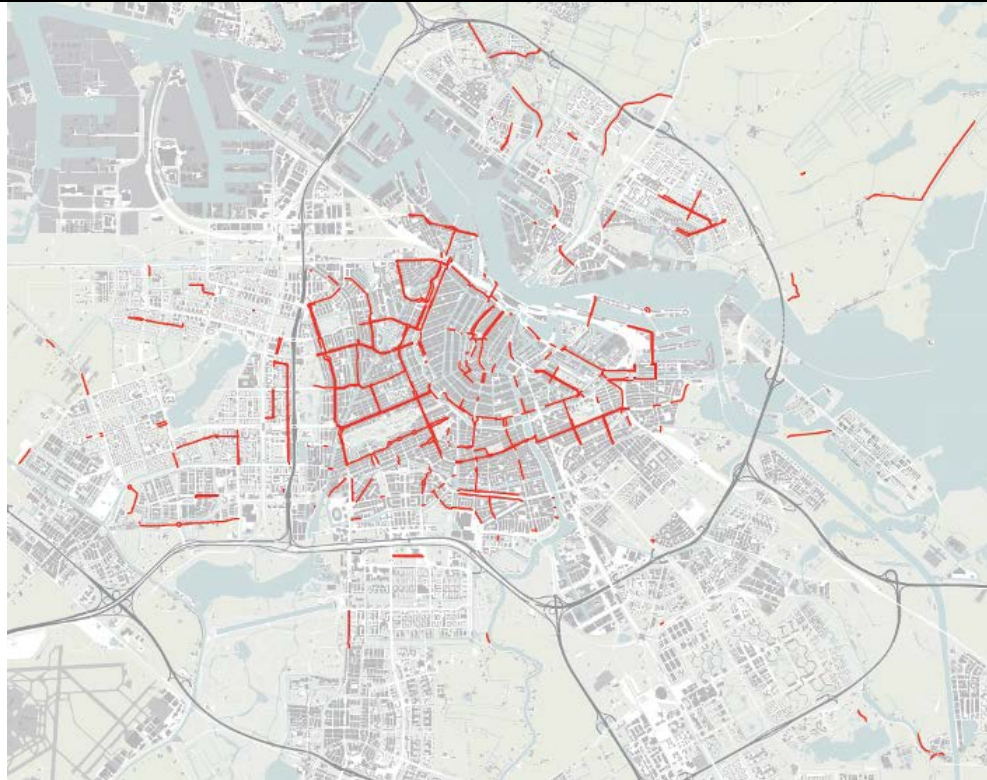
Op (bijna) alle fietspaden binnen de ring A10 en zuidelijk van het IJ, rijden meer dan 150 fietsers in een spitsuur. Op heel veel fietspaden veel meer. En ook buiten dat gebied zijn er drukke fietspaden. Figuur 2 (zie onder) laat de fietsintensiteit zien in de spits van 16-18uur in 2008. Sindsdien is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

Conclusie Drukke op Fietspaden in Amsterdam.

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

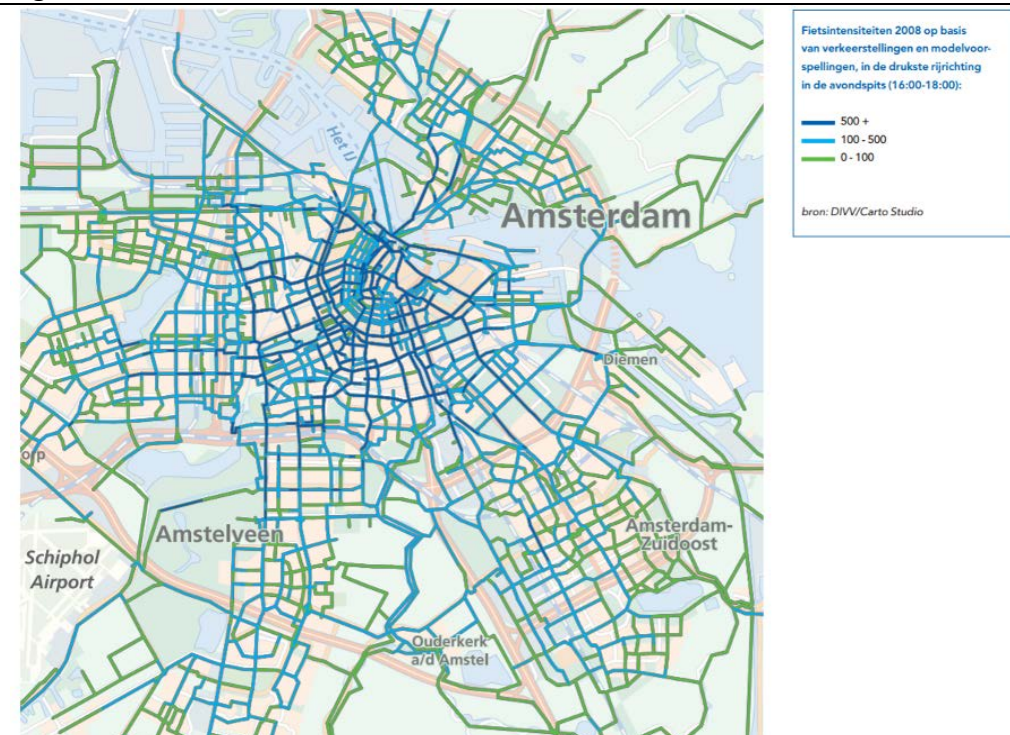
Verbreden van de fietspaden is in de meeste gevallen gezien de beperkte ruimte geen optie.

Figuur 1: Fietspaden smaller dan 2m



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

Figuur 2: Fietsintensiteiten in Amsterdam in 2008



Bron: Mobiliteit in en om Amsterdam, dIVV, 2011

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 maximaal 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 begrenzendende 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)