

Reactie internetconsultatie RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan

De gemeente Amsterdam is blij met het voornemen van de minister om het lokaal mogelijk te maken de snorfietser naar de rijbaan te verplaatsen en daarbij het dragen van een helm te verplichten.

Door deze maatregel zal de hinder en overlast door snorfietzers op fietspaden verminderen en zal naar verwachting de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers verbeteren. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) verwacht door deze maatregel een jaarlijkse afname van circa 260 verkeersslachtoffers in Amsterdam (SWOV, 2013). De maatregel is hard nodig omdat het aantal snorfietzers tussen 2007 en 2016 is toegenomen van 8.000 naar 35.000 en circa 75 á 80% hiervan al jaren de maximumsnelheid van 25km/u overschrijdt. Handhaven op snelheid is dweilen met de kraan open.

De gemeente Amsterdam staat achter deze maatregel, maar ziet nog wel ruimte voor verbetering:

Verkeersborden

De AMvB schrijft voor dat er onder ieder verkeersbord "verplicht fietspad (G11)" een onderbord moeten komen met een aanduiding dat snorfietzen op het fietspad niet is toegestaan. Daarnaast kunnen wegbeheerders ervoor kiezen om snorfietzers met informatieborden te wijzen op de plek op de weg, zoals voor bromfietzers wordt gedaan met verkeersbord D103.



Verplicht fietspad (G11)



Bromfietzers naar rechts (D103)

Als beide verkeersborden worden gebruikt zullen er in Amsterdam alleen al in het gebied binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ circa 6.000 verkeersborden bijkomen als de snorfietser op alle vrijliggende, verplichte fietspaden naar de rijbaan wordt verplaatst. Daarnaast zullen er in dit gebied naar verwachting 60 nieuwe fysieke doorsteekjes tussen het fietspad en de rijbaan moeten worden gemaakt.

Regelgeving

De AMvB dwingt snorfietzers om goed op te letten op straat. Een snorfietser, zoals een scholier op weg naar school, kan namelijk op zijn of haar route verschillende regimes tegenkomen: in de ene straat op het fietspad moeten blijven rijden en in de andere straat op de rijbaan met helmplicht. Deze situatie maakt de voorlichting en de handhaving van de regels ook ingewikkeld.

Hoge kosten

De AMvB zorgt voor grote financiële en administratieve lasten voor wegbeheerders. Voor alleen de inrichting van de openbare ruimte in het bovengenoemde gebied is al €2.6 mln geraamd. Het aantal verkeersbesluiten dat hiervoor genomen moet worden kan oplopen tot 1.000 stuks.

Een zone biedt voordelen

Een zonale invoering van de maatregel daarentegen maakt deze eenvoudiger, eenduidiger, goedkoper, beter (op straat) te communiceren en beter handhaafbaar: 'binnen de zone volgt de snorfietser dezelfde verkeersregels als de bromfietser'. Dat wil zeggen 'overal op de rijbaan rijden met helmplicht, tenzij er een verplicht bromfietspad is'. Er hoeven dan geen nieuwe fysieke doorsteekjes worden gemaakt en er zijn alleen nieuwe verkeersborden nodig bij de in- en uitgang van de zone. Dit kan met enkele verkeersbesluiten worden geregeld. Verwacht wordt dat de kosten van de uitvoering in hetzelfde gebied met minstens de helft kunnen worden gereduceerd.

Desalniettemin is de gemeente Amsterdam blij dat ook met de AMvB in de huidige vorm maatregelen kunnen worden getroffen. Zoals hierboven is beschreven zal deze bijdragen aan het verminderen van de hinder en overlast door snorfietzers op fietspaden en zal naar verwachting de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers verbeteren. Amsterdam staat in de startblokken om aan de slag te gaan en ziet dit als een stap in de richting naar een eventueel zonale variant in de toekomst.

E. Schieven,
Directeur Verkeer & Openbare Ruimte
Gemeente Amsterdam