

## **Snorfietsen en de verkeersveiligheid in Amsterdam**

Op 30 januari 2013 wordt in het Algemeen Overleg Verkeersveiligheid een brief van de minister van Veiligheid en Justitie (d.d. 25.10.12) over de aanpak van scooteroverlast behandeld. Dit schrijven bevat informatie over de stand van zaken in Amsterdam ten aanzien van het groeiend aantal snorfietsen in Amsterdam.

Snorfietsen overtreden massaal de maximumsnelheid. Fietsers ondervinden hier veel overlast van en lopen, net als snorfietsers zelf, steeds meer gevaar. Het aantal snorfietsers stijgt spectaculair, Amsterdam vreest Italiaanse toestanden. In de smalle straten van Amsterdam is het al druk genoeg met fiets, openbaar vervoer, auto en brommer naast elkaar. De resultaten van onze handhavingscampagne tonen ook aan dat de maatregelen die de minister heeft genomen en sinds 1 januari 2012 van kracht zijn, onvoldoende effect hebben. Daarom wil Amsterdam het Rijk opnieuw vragen het onderscheid tussen de blauwe en gele kentekens (snorfietsen en bromfietsen) lokaal op te kunnen opheffen zodat de helmplicht ook voor snorfietsen geldt. Niet snorren, maar fietsen of brommen!

### **Snorfietsers overschrijden massaal de maximumsnelheid**

De minister van Veiligheid en Justitie heeft per 1 januari 2012 de boetes op snelheidsovertredingen en dergelijke verhoogd. Uit de eerste resultaten van onze handhavingscampagne SlowRiders 2012 blijkt dat dit lokaal onvoldoende effect heeft gehad. De rapportage van de handhavingscampagne laat zien dat snorfietsers massaal de maximumsnelheid overschrijden. Snelheidsmetingen op tien verschillende fietspaden en fietsstroken binnen de ring A10 wijzen uit dat gemiddeld 77% van de snorfietsers harder rijdt dan de maximumsnelheid van 25 km/u. In 2011 gaf 50% van de snorfietsers aan dat hun voertuig harder kan dan is toegestaan. In 2012 is dit zelfs gegroeid naar 75% - ondanks de aanscherping van de landelijke maatregelen.

### **Explosieve groei van het aantal snorfietsen in Amsterdam**

Het afgelopen jaar groeide het aantal bij de RDW geregistreerde snorfietsen in Amsterdam met 14%. In de jaren ervoor was de groei nog hoger: respectievelijk 19% en 31%. Daarmee staat eind 2012 de teller op meer dan 25.000 snorfietsen. Met een groei van gemiddeld 14% rijden er eind 2020 meer dan 70.000 snorfietsen in Amsterdam rond. Dat is bijna drie keer zoveel als nu het geval is en leidt tot een straatbeeld dat we kennen van steden als Rome. De overlast is nu al zo toegenomen dat 6.000 mensen een petitie tegen scooteroverlast in Amsterdam hebben ondertekend.



### **Snorfietsers zijn jong en vertonen veel risicovol gedrag**

Snorfietsers zijn vaak jong, hebben weinig ervaring en inzicht in risico's in het verkeer en vertonen daardoor vaak risicovol gedrag. Het is niet voor niets dat 16% van het totaal aantal ernstig gewonden in Amsterdam in de periode van 2007 - 2009 een brom- of snorfiets is, terwijl 1,5% van de verplaatsingen in Amsterdam met snor- of bromfiets wordt gedaan.

### **De mogelijkheden van de gemeente Amsterdam tegen de ontwikkelingen zijn beperkt**

De gemeente Amsterdam doet er, met de huidige instrumenten die ter beschikking staan, alles aan om de overlast en onveiligheid aan te pakken. De mogelijkheden zijn met lokaal beleid echter zeer beperkt. De gemeente en politie spannen zich in om, naast de handhavingscampagne SlowRiders, snorfietsers effectief te weren op fietspaden in 30 km-zones, parken en voetgangersgebieden. Dit zijn echter geen structurele oplossingen gezien de verwachte toename van het gebruik de komende jaren.

### **Amsterdam wil nummer 1 fietsstad van de wereld blijven**

Amsterdam is de nummer 1 fietsstad van de wereld en dat willen we blijven. Fietsen is snel, gezond en maatschappelijk gezien het goedkoopste vervoermiddel. Bijna de helft van alle verplaatsingen in de binnenstad vindt met de fiets plaats. Het fietsgebruik in Amsterdam is de afgelopen 20 jaar met meer dan 40% gegroeid van 448.000 naar 642.000 dagelijkse fietsritten in 2011. En deze groei zet zich door. Zo zal het aantal fietsritten van en naar treinstations in 2020 naar verwachting met 25 procent stijgen. Dagelijks leggen Amsterdammers nu al 2 miljoen kilometer af op de fiets.

Deze fietskilometers zijn essentieel voor de economische motor van de regio Amsterdam. De enorme groei van het aantal snorfietsen in Amsterdam brengt de ontwikkeling van het fietsgebruik in gevaar.

### **Geen ruimte voor een extra modaliteit zonder meerwaarde**

Er is simpelweg geen ruimte in de binnenstad om naast de vier modaliteiten die we al kennen (fiets/OV/auto en brommer) nog een nieuwe modaliteit te faciliteren, en dat op onze toch al drukke fietspaden. De categorie "snorfiets" heeft geen meerwaarde voor de bereikbaarheid van Amsterdam. De (brom)fiets voorziet reeds in de bestaande behoefte voor snel individueel lokaal vervoer.

### **Beroep op rijk voor veilig maatwerk in Amsterdam**

Amsterdam is weliswaar bevoegd om als wegbeheerder de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen zonder dat de wetgeving daarvoor moet worden aangepast, maar een dergelijke maatregel zonder helmplicht is ondenkbaar. We onderzoeken als stad de mogelijkheden om de snorfiets in 30 km-zones te verplaatsen naar de rijbaan, maar van de hele stad een 30 km-zone maken is geen optie als we de stad bereikbaar willen houden voor alle vervoersmiddelen. Een mogelijkheid om dit voor Amsterdam alsnog mogelijk maken is om lokaal een helmplicht in te voeren. Dat is goed voor de veiligheid van de snorfietsers, die zich toch al als bromfietsers gedragen. En dan kunnen we de snorfietsers veilig naar de rijbaan verplaatsen.

Amsterdam vraagt - in het belang van de verkeersveiligheid - de mogelijkheid om maatwerk te kunnen voeren.