

## **BIJLAGE 1: Invoering Snorfiets op de Rijbaan in Amsterdam**

Sinds 8 april 2019 rijden snorfietsen in Amsterdam binnen de Ring A10 grotendeels op de rijbaan en niet meer op het fietspad (zie figuur 1). Alleen op de belangrijke invalswegen van de A10 naar het centrum en op de binnenring S100 blijven snorfietsers op het fietspad rijden. Deze maatregel is in een groot gebied ingevoerd – en niet per wegvak – om de verkeersveiligheid te verbeteren en de hinder voor fietsers op het fietspad te verminderen. Het is in Amsterdam vooral een verkeersveiligheidsmaatregel, de focus ligt niet zozeer op duurzaamheid of de volksgezondheid. Voorafgaand aan de maatregel heeft een intensief traject plaatsgevonden van onderzoek, communicatie, het nemen van (infrastructurele) maatregelen en uiteindelijk ook handhaving. De totale doorlooptijd was ruim twee jaar en de kosten bedragen ongeveer 6,4 miljoen euro.

### *Van plan tot uitvoering*

De gemeente Amsterdam is gestart met het onderzoeken van alle fietspaden binnen de Ring A10. Per fietspad zijn daarbij de intensiteiten bepaald, maar ook de breedte van het fietspad en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan ernaast. Deze gegevens waren namelijk nodig om het verkeersbesluit te kunnen onderbouwen. Er is bewust gekozen om één verzamelverkeersbesluit te maken en niet voor ieder fietspad apart. Op dit verzamelverkeersbesluit zijn uiteindelijk 4.700 zienswijzen ingediend waarop de gemeente gereageerd heeft met een ruim 80 pagina's tellende Nota van Beantwoording.

Nadat het verkeersbesluit een feit was, is de gemeente begonnen met een uitgebreide communicatie campagne. In de eerste plaats richting de snorfietser waarbij alle snorfietsers bijvoorbeeld een persoonlijke brief hebben ontvangen en er educatie op alle scholen heeft plaatsgevonden. Maar in de tweede plaats ook richting de overige weggebruikers. Zij worden immers geconfronteerd met snorfietsen op de rijbaan. Meteen na de invoering van de maatregel heeft Amsterdam bovendien verkeersregelaars ingezet om weggebruikers op straat te wijzen op de nieuwe regels en hen daarbij te helpen.

Ook op straat zelf zijn de nodige voorzieningen getroffen. Zo zijn 4.000 verkeersborden aangepast en zijn er 19 nieuwe doorsteekjes en 55 tijdelijke blauwe banen aangelegd om ervoor te zorgen dat snorfietsers op een (verkeers)veilige manier de rijbaan op kunnen rijden. In de nacht van 7 op 8 april 2019 – de nacht van SNOR – is een groot deel van de werkzaamheden uitgevoerd dan wel operationeel geworden.

Gedurende de eerste twee maanden na invoering van Snorfiets op de Rijbaan, werd er in Amsterdam niet gesanctioneerd. Pas in juni is men gaan handhaven. Hiervoor heeft Amsterdam gekozen om meer draagvlak voor de maatregel te krijgen.

### *Eerste ervaringen in Amsterdam*

Amsterdam heeft inmiddels een aantal maanden ervaring met het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. De eerste resultaten zijn positief. Zo worden de nieuwe regels (snorfiets naar de rijbaan én het dragen van een helm) goed nageleefd en zijn veel Amsterdammers ervan op de hoogte, onder meer dankzij de uitgebreide communicatiecampagne. Verder lijkt de doorstroming op veel wegen niet verslechterd te zijn door de maatregel en is er geen toename geconstateerd van snorfietsen die via alternatieve routes door bijvoorbeeld woonwijken rijden.

Het aantal geregistreerde ongevallen waarbij een snorfietser betrokken was, is sinds de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan gedaald met 70% (van 100 ongevallen naar 30).

Over dit laatste kunnen echter nog geen harde uitspraken worden gedaan, want er is sprake van een nieuwe situatie waarbij nog gewenning moet opgetreden. Bovendien is het aantal snorfietzers op straat afgenomen met 30% (van 37.000 naar 26.000) en het aantal verplaatsingen met snorfietzen zelfs met 50%.



Figuur 1: Locaties in Amsterdam waar snorfietzen op de rijbaan rijden