

Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
www.amsterdam.nl

Wethouder M. van Poelgeest
Portefeuille Verkeer, Vervoer en Infrastructuur, Noord/Zuidlijn

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan: De minister van Infrastructuur en Milieu,
Mevrouw M. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 24 maart 2014

Ons kenmerk
Behandeld door
Doorkiesnummer

Bijlage
1. Overzicht maatregelen gemeente Amsterdam
2. Afbeeldingen
3. Meerjarenplan fiets en Meerjarenplan verkeersveiligheid

Onderwerp Snorfiets in Amsterdam

Geachte mevrouw Schultz van Haegen,

Op 5 februari heeft u met ons gesproken over het verzoek van Amsterdam een lokale helmplicht mogelijk te maken. Hiermee kan Amsterdam lokaal besluiten snorfietsers op een veilige manier van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen.¹ In ons gesprek was er een gedeeld beeld dat lokaal maatwerk toepassen een oplossing is voor de lokale problemen in Amsterdam.

Voordat dit mogelijk wordt, acht u het noodzakelijk dat Amsterdam een nadere cijfermatige onderbouwing van de problematiek geeft. Ook moet helder zijn welke inspanningen Amsterdam al heeft verricht, inclusief de brede aanpak op het gebied van bereikbaarheid en fietsveiligheid. Hierbij is tevens een duidelijk beeld nodig van de handhavinginszets op de snorfiets. In deze brief gaan wij op bovenstaande punten in.

Groei snorfietsen met 275%

Het aantal snorfietsen in Amsterdam neemt al jaren toe. Sinds 2007 is het aantal snorfietsen toegenomen met 275%. In 2007 waren er nog 8.000 snorfietsen, in 2014 zijn er in Amsterdam 30.000 snorfietsen (zie afbeelding 1). Op de drukke fietscorridors in het centrum van Amsterdam is het probleem met de snorfiets het grootst: in de spits betreft 5% - 10% van de verplaatsingen op het fietspad een snorfiets (zie afbeeldingen 2 en 3). Uit metingen blijkt bovendien dat 81% van de snorfietsers in Amsterdam de wettelijke maximumsnelheid van 25 km/u overtreedt² (zie afbeelding 4). Dit betekent dat van de 5,5 miljoen snorfietsverplaatsingen per jaar er ruim 4,4 miljoen met een te hoge snelheid zijn.

¹ Dit gesprek volgde naar aanleiding van de G4-brief van 4 december 2013.

² Snelheidsmetingen op tien verschillende fietspaden binnen de ring A10 van Amsterdam wijzen uit dat gemiddeld 81% van de snorfietsers harder rijdt dan de toegestane 25 km/u in 2013 (in 2012 was dit 77%).

Verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan is nodig om de fietsbereikbaarheid van de stad op peil te houden.

De fiets is namelijk het belangrijkste vervoermiddel om de stad en het centrum met veelal smalle straten bereikbaar en aantrekkelijk te houden, juist ook voor de andere modaliteiten. Zonder groei van de fiets verslechtert de bereikbaarheid per auto en OV. Momenteel vindt een derde van het aantal verplaatsingen plaats op de fiets. In de binnenstad is dit bijna de helft. De afgelopen 20 jaar is het fietsgebruik in Amsterdam al met 40% gegroeid (zie afbeelding 5). We verwachten tot 2020 nog een groei van 10%.

De snorfiets creëert vanwege de grote hoeveelheid gebruikers een bereikbaarheidsprobleem voor de fiets en daarmee voor de stad Amsterdam. Voor de fietser leveren de snorfietsen daarnaast overlast en hinder op: dit is op de smalle fietspaden een irritatiefactor voor veel fietsers, ook als de snorfietser zich aan de snelheid houdt. Daarnaast is de uitstoot voor veel fietsers een bron van zorg.

Voor Amsterdam zijn de snelheidsoverschrijdingen ontoelaatbaar: net als elke andere weggebruiker moet de snorfiets zich aan de wet houden. Verplaatsing naar de rijbaan is voor Amsterdam dan ook niet bedoeld om de te hoge snelheid van de snorfiets te legaliseren of te stimuleren. Ook na verplaatsing naar de rijbaan blijft handhaving op snelheid een prioriteit van de gemeente en politie. Wie sneller wil rijden dan de maximaal toegestane 25 km/u zal over moeten stappen op een bromfiets.

Opgave voor de bereikbaarheid van de stad

Amsterdam staat voor een grote opgave. Tot 2030 groeit de bevolking van Amsterdam met circa 70.000 inwoners tot 870.000. Meer bewoners, bezoekers (5,3 miljoen toeristen in 2012, een stijging van 19% sinds 2008) en banen leiden tot een verdere groei van de mobiliteit in en rond Amsterdam en tot een steeds grotere druk op de schaarse openbare ruimte in het centrumgebied.

De oude binnenstad en de 19^e-eeuwse gordel binnen de ring A10 zijn niet ingericht om al deze verkeersstromen op te vangen. De ruimte in de straten is vaak onvoldoende om alle modaliteiten de ruimte te geven die zij nodig hebben (zie afbeelding 6). Om de stad de komende jaren bereikbaar te houden, zet Amsterdam in op kostenefficiënte en ruimtebesparende vervoerswijzen (zoals de fiets) en op het beter benutten van de bestaande capaciteit.

Amsterdam verbetert de bereikbaarheid

Om Amsterdam bereikbaar te houden nemen wij al verschillende maatregelen. Dit doen wij op basis van een integrale visie, de Mobiliteitsaanpak Amsterdam, die uitgaat van slimmer omgaan met bestaande middelen en het maken van heldere keuzes tussen vervoersmiddelen. Om de netwerken voor voetganger, fiets, auto en OV beter te laten functioneren en de ruimteverdeling te optimaliseren zijn voor al deze vervoerswijzen plusnetten benoemd. De plusnetten zijn leidend bij het maken van keuzes bij toekomstige reconstructies en bij het kiezen van prioriteiten in het stedelijk verkeersmanagement (zie afbeelding 7). Concreet betekent dit dat in het centrumgebied (en binnen de ring A10) veel prioriteit wordt gegeven aan de fietser en voetganger.

Maatregelen voor de fiets en verkeersveiligheid: een investering van 200 miljoen

Fietspaden worden in het centrum van Amsterdam steeds drukker. Steeds vaker moeten fietsers, net als automobilisten, een cyclus van een verkeerslicht afwachten, omdat de rij fietsers niet snel genoeg de kruising over komt. Op de drukste routes in de stad passeren tijdens de avondspits (tussen 16.00 en 18.00 uur) 1.500 tot 3.500 fietsers. Deze drukke

fietscorridors vallen veelal samen met die routes waar de ruimte voor de fietser beperkt is (zie afbeeldingen 8 en 9). Meer ruimte voor de fietser is hier niet altijd mogelijk, omdat ook de auto en/of het OV de binnenstad moeten kunnen bereiken. Daarom investeert Amsterdam met partners tot 2020 circa 200 miljoen euro in fiets en verkeersveiligheid. Dit alles is vastgelegd in onze meerjarenplannen fiets- en verkeersveiligheid (zie bijlagen).

Benutting en uitbreiding fietsnetwerk

Voor de fiets wordt tot 2016 ingezet op benutting en uitbreiding van het huidige netwerk (zie ook afbeelding 10). Amsterdam wil op termijn op de plusnetten fiets de fietspaden verbreden naar een breedte die afgestemd is op het aantal fietsers. Dit zal vaak gelijktijdig met herinrichtingen gebeuren. Voor de korte termijn pakken wij nu de drukste en meest onveilige routes in het centrum aan. Hier verbreden wij fietsvoorzieningen, leggen we op fietsstroken rood asfalt aan en vervangen we stoepranden door veiligere varianten. Op het gebied van doorstroming geeft Amsterdam de fietser vaker een groen licht, krijgt de fietser voorrang waar mogelijk en worden wachttijdindicatoren bij verkeerslichten geplaatst om de fietser meer comfort te bieden.

De verkeersveiligheidsopgave voor de stad

De drukte in de stad heeft effecten op de verkeersveiligheid. De afgelopen vijftig jaar is het aantal verkeersdoden teruggebracht van 100 per jaar naar ongeveer 15 per jaar. Vanaf 2006 is het aantal ernstig gewonden helaas gestegen: van 785 tot ongeveer 950 in 2009. Belangrijke oorzaken hiervan zijn de toename van het aantal fietskilometers (en daarmee een toename van het aantal ernstig gewonde fietsers) en een toename van het aantal kilometers op de brom- en snorfiets. De snorfietser brengt een hoog verkeersveiligheidsrisico met zich mee, vooral voor zichzelf: 16% van het totaal ernstig gewonden in Amsterdam is een brom- of snorfietser. In 2013 waren daarnaast 4 snorfietsongelukken met dodelijke afloop op een totaal van 15 dodelijke verkeersslachtoffers in Amsterdam in 2013.

Amsterdam heeft, net als het Rijk, een afname van 25% van het totaal aantal ernstig gewonden in 10 jaar tijd als doelstelling. Ook ligt onze focus net als het Rijk op het bevorderen van de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers, jonge bestuurders en ouderen. De toenemende drukte en dan met name het aantal nieuwe fietsverplaatsingen betekent voor Amsterdam een extra uitdaging om deze doelstellingen te behalen. Een pakket aan maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie (gedragsverandering) en handhaving is ingezet om onze doelstellingen te behalen (zie ook afbeelding 11).

Ontwikkelingen van de snorfiets raken de bereikbaarheidsopgaven van de stad

De genoemde maatregelen zijn niet genoeg om de groei van de snorfiets op te vangen. De fietser moet nu al de volle fietspaden in het centrum delen met een vervoermiddel dat breder is en ook nog eens een veel hogere snelheid heeft dan de gemiddelde fietser. De toename van het aantal snorfietsen en het hoge aantal snorfietsen in de spits zorgen ervoor dat de smalle fietspaden op deze manier nog drukker worden dan voorzien. Bijkomend nadelig effect, dat moeilijk in cijfers uit te drukken is, is de stankoverlast en hinder die fietsers ervaren: het fietsen op de drukke corridors wordt hierdoor minder aantrekkelijk.

Voor het aanpakken van de te hoge snelheid en de hinder die fietsers ervaren, heeft de gemeente Amsterdam verschillende maatregelen genomen. Maatregelen zijn genomen op het gebied van infrastructuur, voorlichting, educatie en handhaving. Dit doet de gemeente in nauwe samenwerking met de zogenoemde driehoekspartners: politie en OM.

In de bijlage vindt u een overzicht van de belangrijkste fysieke maatregelen en maatregelen op het gebied van educatie en voorlichting. Hieronder sommen wij de belangrijkste cijfers van de handhavingsinzet van de afgelopen twee jaar op.

Handhavingsinzet

De handhavingsinzet van de politie in Amsterdam is verspreid over het regionale verkeershandhavingsteam en de 32 wijkteams in de stad. Het verkeershandhavingsteam heeft op basis van het convenant met het landelijk parket jaarlijks 16.000 uur beschikbaar om te handhaven. De wijkteams hebben geen specifiek aantal uren beschikbaar voor handhaving op verkeerszaken. Inzet op verkeerszaken vanuit de wijkteams vindt waar nodig en mogelijk tijdens de reguliere diensten plaats, zonder dat dit apart wordt geregistreerd.

In 2013 is 4.000 van de 16.000 uur van het verkeershandhavingsteam van de regio Amsterdam ingezet op handhaving op brom- en snorfietsen. In 2012 is 50% van alle snorfietsers één of meer keer staande gehouden. In 2013 was dit percentage opgelopen tot 56%³.

In 2012 zijn er 3.600 processen-verbaal voor onder andere snelheidsovertredingen en roodlichtnegatie opgelegd aan snorfietsers⁴. In 2013 is dit aantal opgelopen tot 3.800. In 2013 is daarnaast in 20 gevallen een Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG⁵) opgelegd aan snorfietsers (50 maal voor een bromfiets) en zijn er 238 kentekenbewijzen ingenomen.

Bovenop de hierboven genoemde inzet, zijn de volgende maatregelen op handhavingsgebied genomen:

- De handhavingsinzet door de politie is in 2011/2012 gepaard gegaan met de campagne *SlowRiders*. Tijdens deze campagne is extra handhavingsinzet gepleegd door o.a. de wijkteams van de politie, gekoppeld aan brede informatie op straat en in onder andere de horeca over de te rijden snelheid op een snorfiets en het gewenste gedrag.
- Handhaving op brom- en snorfietsers op de veerponten op het IJ.
Brom- en snorfietsers zijn verplicht hun motor uit te zetten op de pont, om de uitstoot ter plekke te beperken. De handhavingsacties zijn ondersteund met een communicatiecampagne. Naar aanleiding van de acties is te zien dat meer bestuurders zich houden aan de regel.
- Voorbereiding van een proef met camerahandhaving (brom- en snorfietsdetectie) in de passage van het Rijksmuseum.
Amsterdam wil met slimme camera's handhaven op het brom- en snorfietsverbod in de passage. Deze proef moet duidelijk maken of handhaving via camera's een effectieve manier is om brom- en snorfietsen te weren.

³ Gegevens zijn op basis van een enquête uitgevoerd door de gemeente Amsterdam.

⁴ De resultaten van de handhaving zijn moeilijk in concrete cijfers te duiden. De politie heeft geen specifieke registratie van processen-verbaal op snorfietsen. De cijfers zijn voor brom- en snorfietsen samen. Voor een beeld van de resultaten van handhaving op snorfiets is daarom de verdeling brom- en snorfiets op de cijfers van de politie toegepast (respectievelijk 45% bromfiets en 55% snorfiets).

⁵ Een EMG is een verplichte cursus voor de overtreder. De cursus moet in eigen tijd gevolgd worden en kost 1.002 euro. Bij snorfietsers kan deze opgelegd worden als er sprake is van verkeersgevaarlijk gedrag binnen de bebouwde kom.

Maatregelen hebben weinig effect

De maatregelen die Amsterdam tot nu toe heeft genomen, hebben onvoldoende effect. Het aantal snorfietsers groeit nog steeds en het overgrote deel van de snorfietsers rijdt te hard. Ondanks de inspanningen op het gebied van handhaving is het aantal overtreeders nog verder toegenomen (van 77% in 2012 naar 81% in 2013). Gebleken is dat de snorfiets vooral wordt gebruikt door gebruikers die geen helm willen dragen. Uit een enquête onder snorfietsers door de gemeente Amsterdam blijkt dat dit voor 74% van de snorfietsers reden is dit vervoermiddel te gebruiken. Ze willen daarbij vaak wel met dezelfde snelheid blijven rijden als een gewone brommer. Dat gedrag is hardnekkig en blijkt moeilijk uit te bannen. Handhaving en voorlichting blijken weinig effect te hebben op dit gedrag.

In het handhavingsprogramma voor 2014 is snorscooter opgenomen als één van de zes prioriteiten, naast onder andere inzet op taxi, woonfraude, prostitutie, horeca en overlast bij evenementen. Door dit als prioriteit te benoemen, kan extra gemeentelijke handhaving worden ingezet op die plekken en momenten waarop dat echt nodig is. Nog meer inzet op handhaving op structurele basis zou te veel ten koste gaan van andere prioriteiten. Handhaving, hoe efficiënt ook, kan uiteindelijk niet onbeperkt worden ingezet: in 2013 zijn meer snorfietsers dan ooit staande gehouden, maar het aantal overtreeders is verder toegenomen. Nu al neemt handhaving op de snorfiets een groot percentage van de capaciteit in (25%), terwijl de effecten minimaal zijn.

Handhavinginstrumenten

Er zijn wat ons betreft wel enkele verbeteringen mogelijk van het huidige instrumentarium voor handhaving. Zo hebben wij eerder in de G4-brief van 4 december 2013 de minister van Veiligheid en Justitie gevraagd een WOK-status (Wachten Op Keuring, een herkeuring bij de RDW die voor opgevoerde snorfietsen wordt opgelegd) sneller en efficiënter op te kunnen leggen. Met deze maatregel wordt een snorfietseigenaar gedwongen de snorfiets op eigen kosten te laten herkeuren. De huidige werkwijze is nauwelijks effectief: alleen op basis van de rollerbank is het mogelijk een WOK-status op te leggen. De effectiviteit hiervan is, onder andere door de snelle bekendmaking via sociale media, beperkt. Het afgelopen jaar zijn er 238 WOK-statussen opgelegd. Dit is een ruime verdubbeling sinds 2010, maar het betreft nog steeds maar 0,7% van het totaal aantal snorfietsen in Amsterdam.

Verder bekijkt Amsterdam ook of de inzet van de Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer verder effect kan hebben op het gedrag van de snorfietsers. In 2013 is er 20 keer een EMG opgelegd. Het vaker opleggen van deze maatregel zal naar verwachting een grotere preventieve werking hebben op hardrijders.

Overigens ziet Amsterdam graag dat BOA's straks de bevoegdheid hebben te handhaven op de locatie van snorfietsen op de weg en op de helmplicht. Op dit moment mogen BOA's dit al bij de bromfiets. Wij nemen aan dat deze bevoegdheid straks ook geldt voor snorfietsers op de rijbaan, aangezien artikel 60 RVV is opgenomen in de circulaire BOA.

Een structurele oplossing: verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan

Amsterdam ziet als structurele oplossing voor de geschetste problematiek, de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. De fietser krijgt in het centrumgebied de ruimte voor de benodigde groei. Hiermee vermindert tevens de overlast voor fietsers. De gemeenteraad heeft uitgesproken dat het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan het gewenste eindbeeld is.

Wij zijn van mening dat een verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan en menging met het overige verkeer alleen veilig kan in combinatie met een helmplicht voor de snorfiets.

Hierin worden wij ondersteund door onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Deze stichting concludeert voorts dat een verplaatsing naar de rijbaan met helmplicht een positief effect heeft op de verkeersveiligheid: mede door het invoeren van de helmplicht kan het aantal slachtoffers met snorfietsen jaarlijks met bijna de helft worden teruggebracht. Voor een helmplicht op de rijbaan en het instellen van een zone hiervoor is een landelijke wetwijziging nodig. Een verplaatsing van andere modaliteiten, zoals de bakfiets, is niet aan de orde. Deze categorieën hebben een veel lagere snelheid en zijn daardoor kwetsbaarder dan de snorfiets. Ze hebben bovendien minder overlastgevend rijgedrag.

Andere maatregelen, zoals een verdere afwaardering van 50 km/u-wegen naar 30 km/u-gebied (zodat de snorfiets veilig op de rijbaan kan rijden), zouden een verslechtering van de doorstroming voor de auto en het openbaar vervoer betekenen. Voor het openbaar vervoer is dat direct zichtbaar in hogere kosten voor de exploitatie. Minder doorstroomcorridors betekent dat andere corridors zwaarder belast worden. Hierbij bestaat de kans dat automobilisten via de buurtwegen hun bestemming proberen te bereiken (zie ook afbeelding 12).

Voorstel van Amsterdam: binnen de ring A10, ten zuiden van het IJ

Het probleem speelt in Amsterdam met name in de vooroorlogse delen van de stad (binnen de ring A10 en ten zuiden van het IJ, zie afbeelding 13). Buiten dit gebied is de problematiek minder groot, vooral omdat daar de ruimte minder beperkt is. Amsterdam heeft vooralsnog de hoop dat in die gebieden voldoende aanknopingspunten zijn om met efficiëntere handhaving snelheidsproblemen het hoofd te bieden.

De gemeente stelt voor de wet zodanig aan te passen, dat deze mogelijk maakt dat lokale wegbeheerders in staat worden gesteld zelf aan te geven voor welke delen van de openbare weg de helmplicht geldt. Het is vervolgens aan de lokale wegbeheerder de maatregel in te voeren en een goede onderbouwing te geven van de noodzaak van een dergelijke helmplicht: het verkeersbesluit en de bijbehorende toelichting moeten voldoende stevig zijn om een dergelijke verstrekkende maatregel in te voeren. De gemeente is bereid uw wetgevingsjuristen te ondersteunen met lokale kennis en ervaring.

Wij zien voor de concrete invulling van deze maatregel de mogelijkheid dat de wegbeheerder een zone instelt, waarin snorfietsers verplicht zijn gebruik te maken van de rijbaan. Rijden op de rijbaan betekent voor de snorfietsers automatisch dat er een helm gedragen moet worden. Hiervoor dienen er door het bevoegde orgaan verkeersbesluiten genomen te worden om de zone binnen de ringweg A10 aan te geven. Een goede en deugdelijke motivering is essentieel. De rechter zal bij eventuele bezwaren van burgers toetsen of het verkeersbesluit terecht is.

Wij benadrukken dat duidelijkheid voor de weggebruiker en verkeersveiligheid voorop staan. Het binnen bepaalde zones verplaatsen van de snorfietsers naar de rijbaan met de daarmee gepaard gaande helmplicht moet niet zorgen voor onduidelijkheid of een wirwar aan regels en uitzonderingen. Aansluiting met die weggedeelten waar de bromfiets al op de rijbaan moet rijden, ligt daarom voor de hand. Maatwerk blijft nodig om eventuele verkeersveiligheidsrisico's aan te pakken.

Handhaving in de toekomst

Als de snorfiets naar de rijbaan is verplaatst, zullen niet alle problemen vanzelf zijn opgelost. De helmplicht en nieuwe plaats op de weg voor snorfietsers zal moeten worden gehandhaafd. Ook de handhaving op snelheid van de snorfiets blijft zoals gezegd een prioriteit. De verplaatsing naar de weg is geen vrijbrief voor asociaal verkeersgedrag.

Voordeel van handhaving op plaats op de weg en helm is dat het hier gaat om handhaving op zicht: er is geen apparatuur voor nodig.

Tot slot

Wij doen een beroep op u om ons lokaal in staat te stellen de snorfietsproblematiek aan te pakken. De mogelijkheid om de snorfietzers lokaal te verplaatsen naar de rijbaan met de daarmee gepaard gaande helmplicht brengt ons een grote stap voorwaarts bij het bereiken van onze gezamenlijke doelstellingen. Wij vernemen graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Mr. E.E. van der Laan
Burgemeester

M. van Poelgeest
Wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

Bijlage 1 – overzicht fysieke maatregelen en maatregelen op het gebied van educatie en voorlichtingFysieke maatregelen

- Snorfietsen weren uit parken en voetgangersgebieden.
Inmiddels zijn in de twee belangrijkste parken met doorgaande verbindingen binnen de ring A10 (Vondelpark en Westerpark) toezichthouders ingesteld om de maatregel af te kunnen dwingen. Ook voor andere parken in de stad is een scan gedaan om te bepalen of snorfietsen geweerd kunnen worden.
- Update van brommer naar de rijbaan, zodat meer fietspaden alleen voor fietsers gereserveerd kunnen worden.
In de stad geldt op zoveel mogelijk fietspaden de regel dat de brommer naar de rijbaan moet. Aan de hand van een netwerkscan wordt bekeken op welke locaties dit nog meer kan gebeuren, om de fietser meer ruimte te geven.
- Verbreden van fietspaden bij herinrichtingen en het aanleggen van rood asfalt om meer duidelijkheid te creëren voor de weggebruikers.
- Verwijderen van overbodige paaltjes op de fietspaden, om meer ruimte te creëren en eenzijdige ongevallen te voorkomen.
- Verduidelijking van de voorrangssituatie op 20 black-spots.

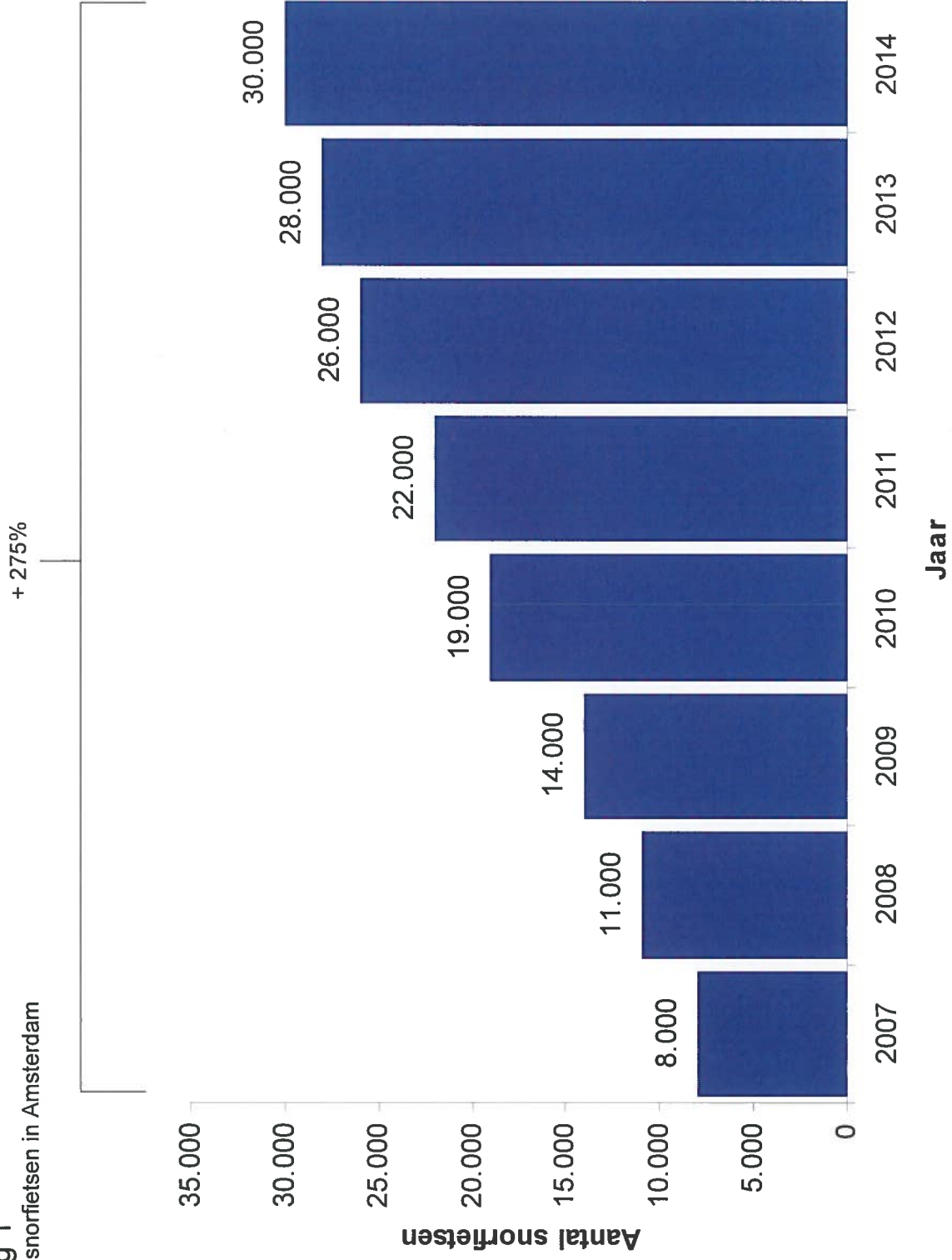
Educatie, voorlichting

- Op alle basisscholen in de stad wordt educatie gegeven over verkeersregels en de gevaren met snorfietsen. Ook op middelbare scholen is er aandacht voor.
- In het kader van de *Slowriders* campagne is informatie op routepanelen boven de weg geplaatst over extra politiecontroles. In de hele stad hingen borden die de maximumsnelheid voor snorfietsers aangaven. Daarnaast is een brede informatiecampagne uitgevoerd, met als doel snorfietsers bewust te maken van de gevaren van een te hoge snelheid (communicatie onder andere in de horeca).
- Gesprekken met de branche over het opstellen van een anti-opvoerconvenant. *Amsterdam heeft samen met het Rijk gesprekken gevoerd met de branche over de mogelijkheden van een anti-opvoerconvenant. De branche heeft de gesprekken in 2013 gestaakt. Er konden geen concrete doelstellingen worden geformuleerd.*

xxx

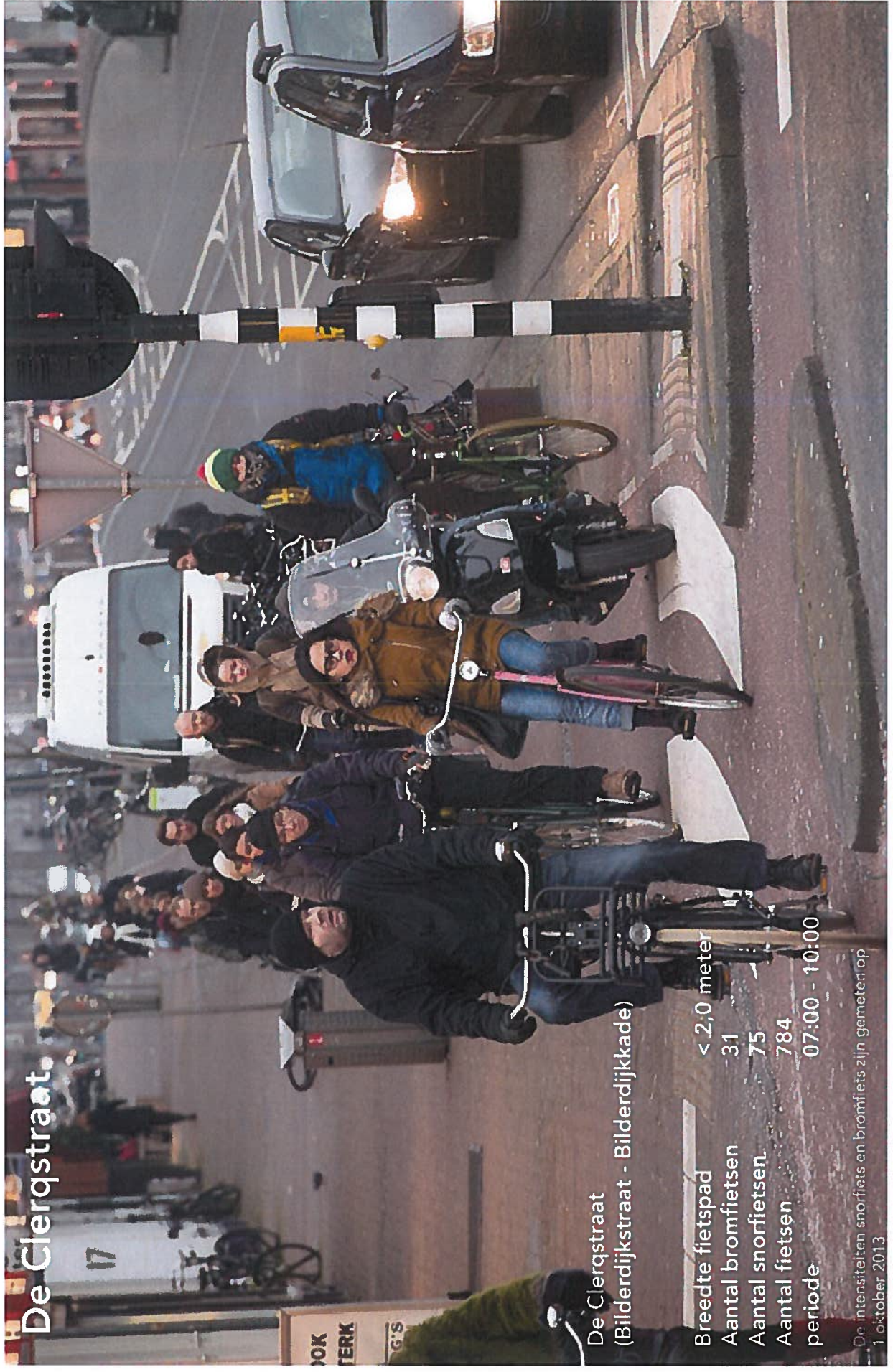
Afbeeldingen behorende bij brief DATUM
met kenmerk XXXXXXXXXX

Afbeelding 1
Groei aantal snorfietzen in Amsterdam



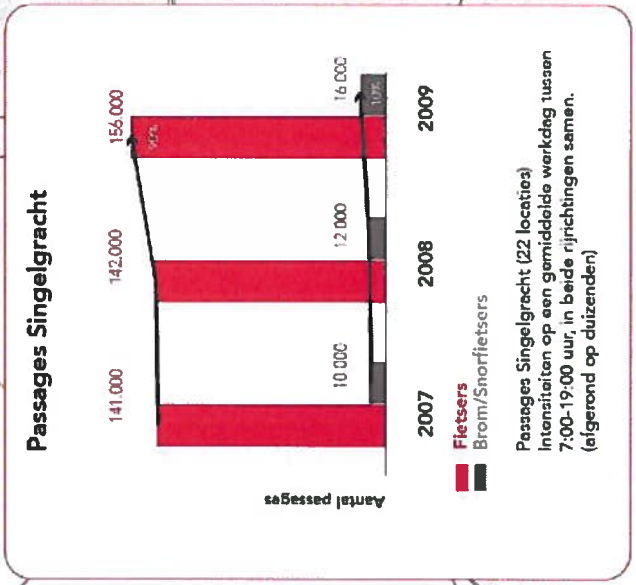
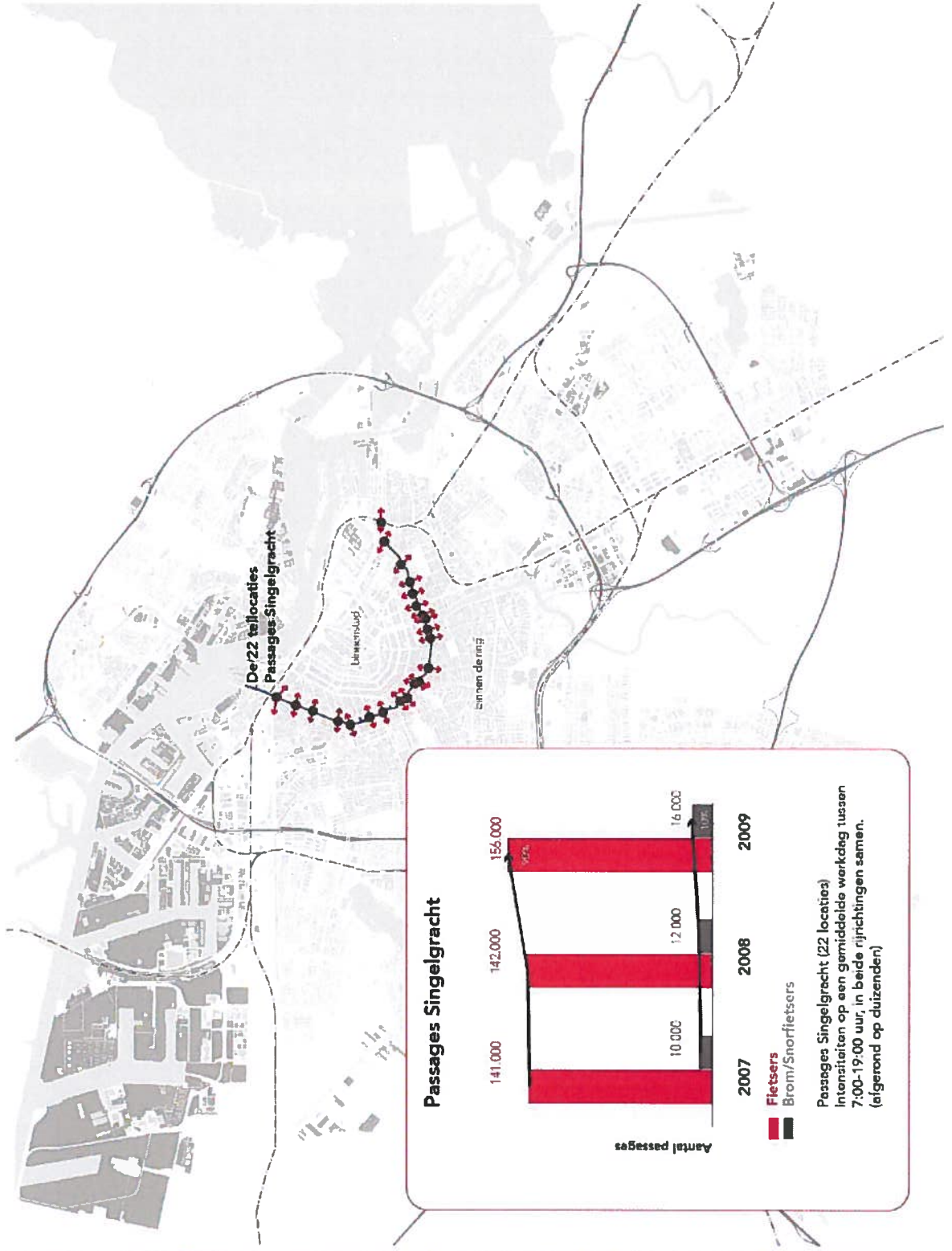
Afbeelding 2

Aantallen fietsers, bromfietsen en snorfietsen op de De Clercqstraat



Afbeelding 3
 Passages Singelgracht fietsers en brom/snorfietsers

**Aantal passages
 fietsers en brom/
 snorfietsers langs
 de Singelgracht**



Legenda

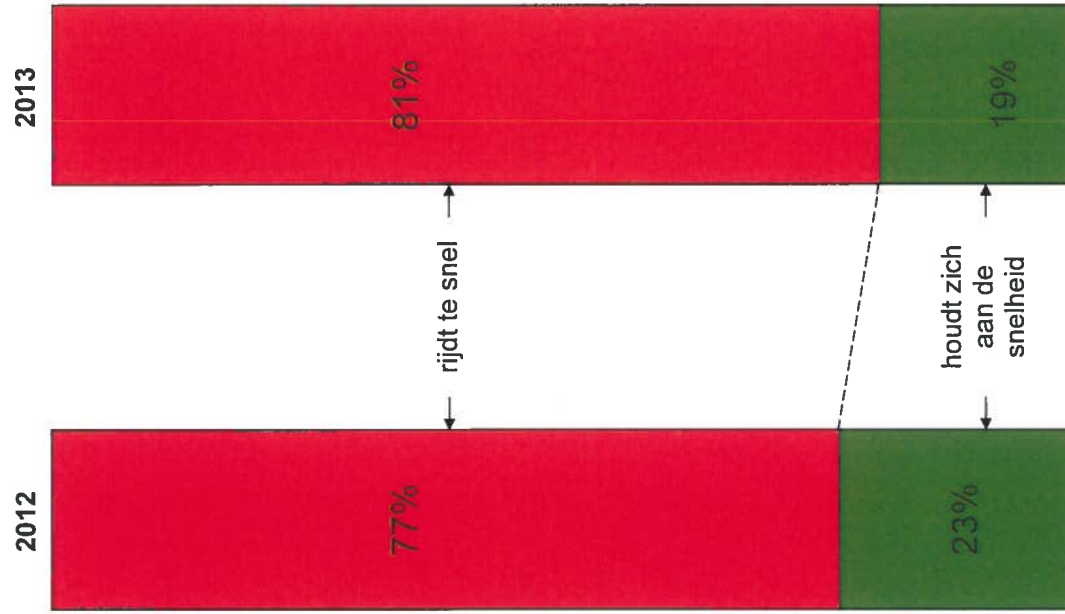
- Toelocatie passage

Afbeelding 4

Daadwerkelijk gemeten snelheid snorfietzen in Amsterdam

Bron: snelheidsonderzoek Dufec, 2013

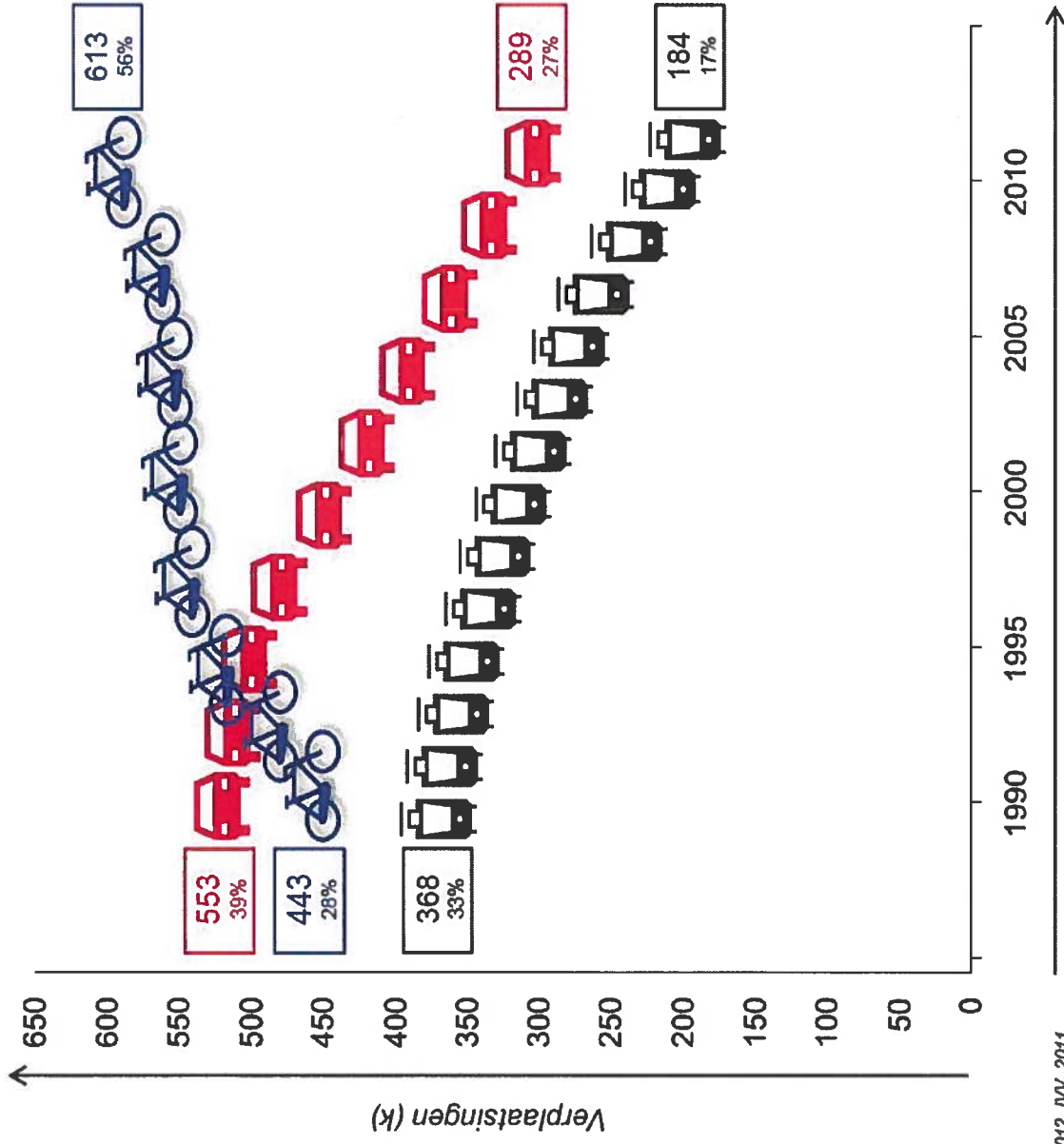
Onderzoek op 10 locaties begin en eind oktober 2012 en oktober 2013



gemiddelde snelheid snorfietzen 2013:
32 km/u

✓85 in 2013 (15% van de snorfietzers rijdt harder dan deze snelheid):
39 km/u

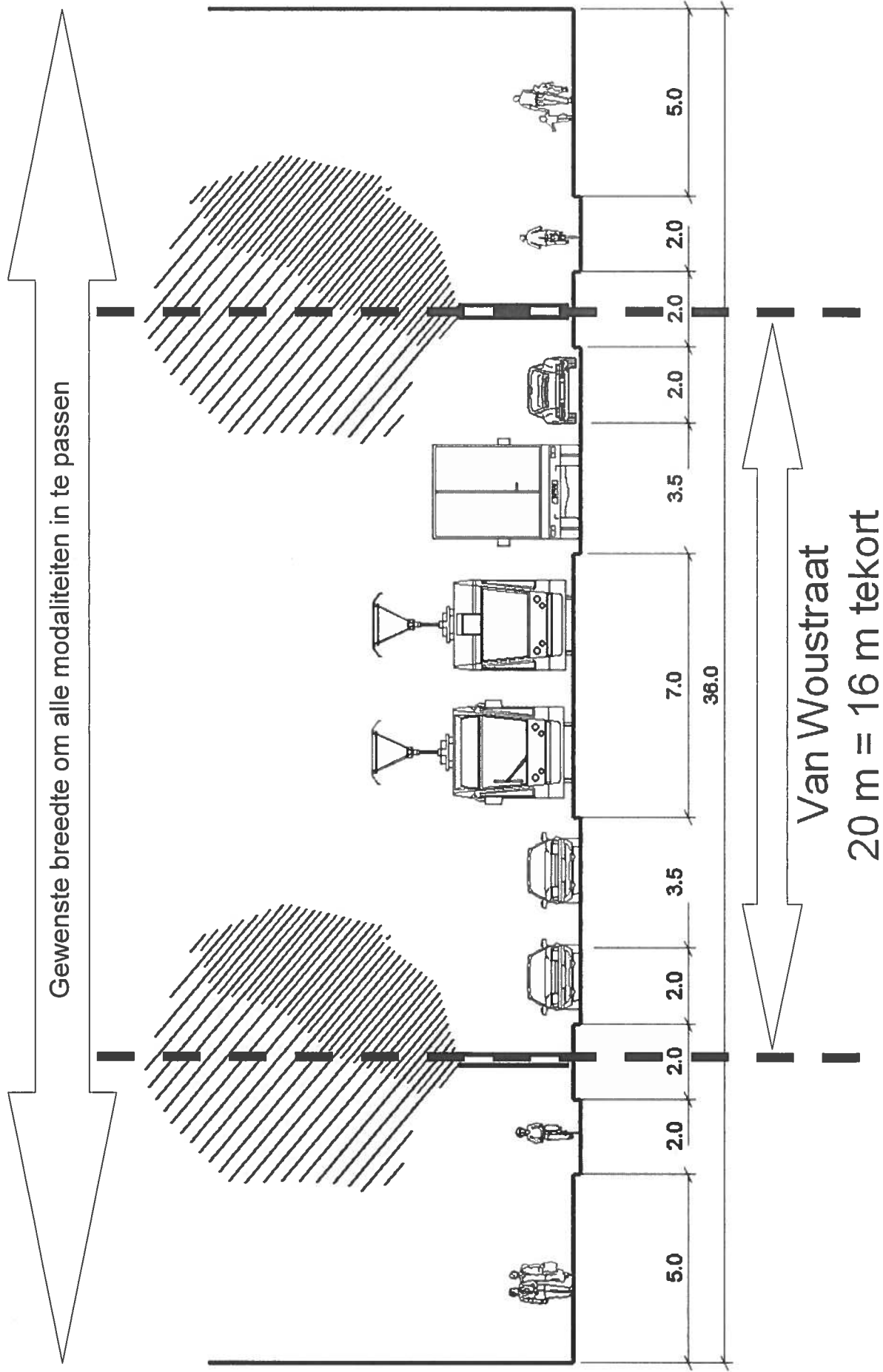
Afbeelding 5
 Ontwikkeling auto-, fiets- en OV-gebruik in Amsterdam, 1990 – 2012 (verplaatsingen x1000)



2012, IV, 2011

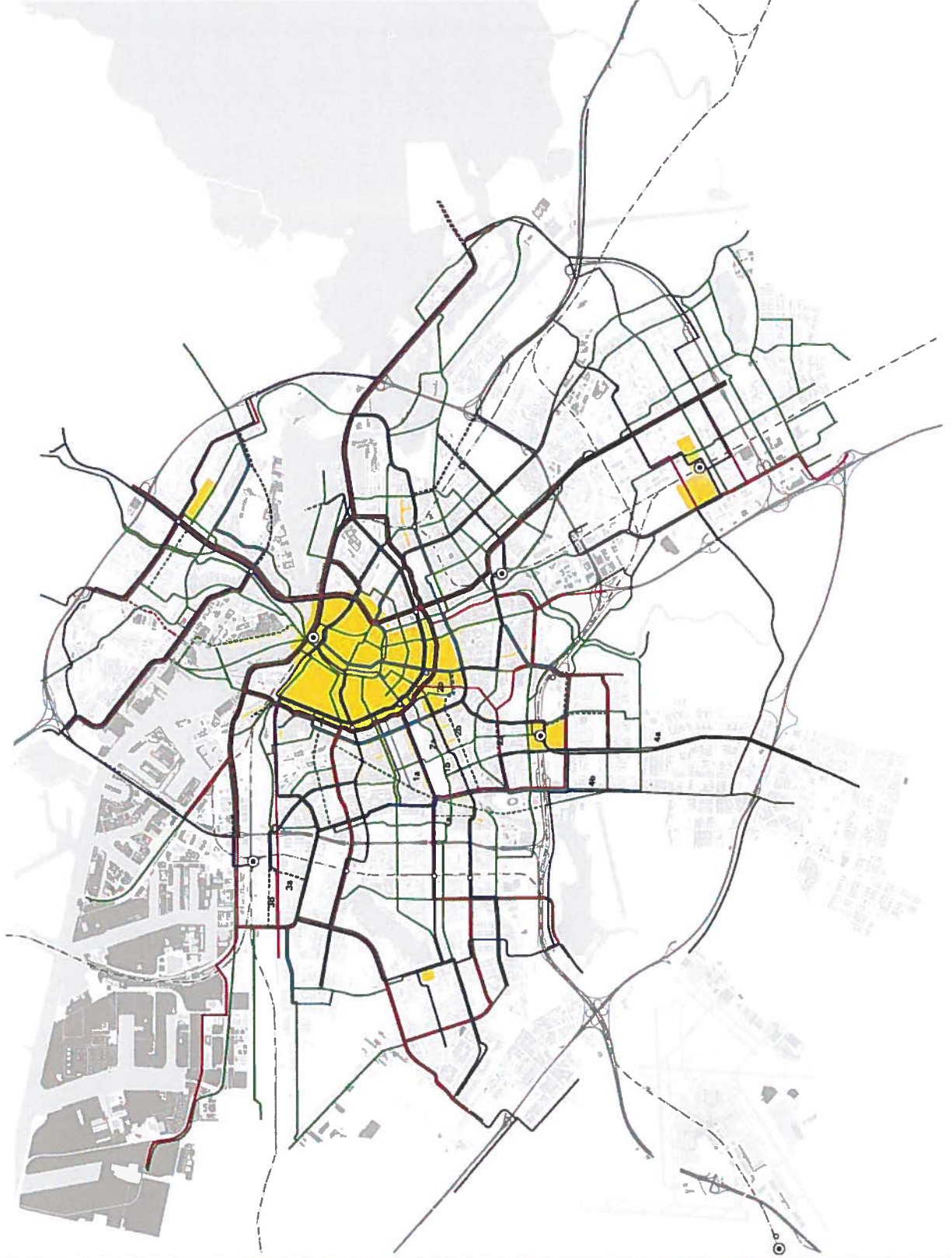
Afbeelding 6

Gewenste dwarsprofiel afgezet tegen breedte Van Woustraat



Afbeelding 7

Plusnetten Amsterdam

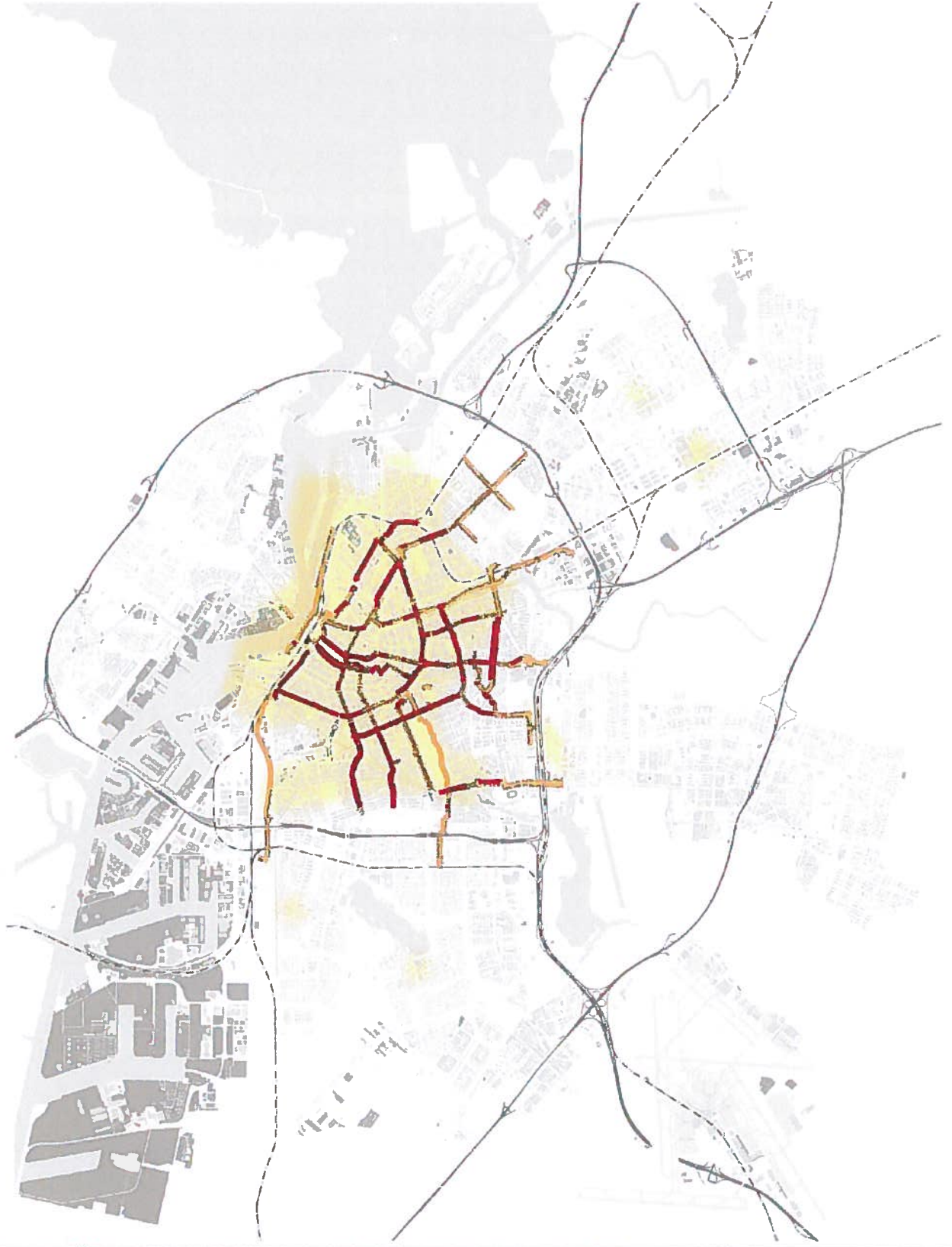


Legenda




- plusnet voetganger
- plusnet fiets
- plusnet auto
- corridor auto
- plusnet OV
- comfortnet OV
- keuzeopties
- knooppunt
- te onderzoeken

Afbeelding 8

**Drukste fietsroutes
en drukste
voetgangersgebieden
Amsterdam**



Legenda

 Drukste fietsroutes
 Drukste en smalle route
 Drukst voetgangersgebied
(indicatief)

Drukste fietsroutes:
Aantal personen in
de avondspits
[16:00-18:00] op
werkdagen in twee
richtingen;
> 2400 personen

Smalle route:
fietspad < 2,0m breed

Afbeelding 9

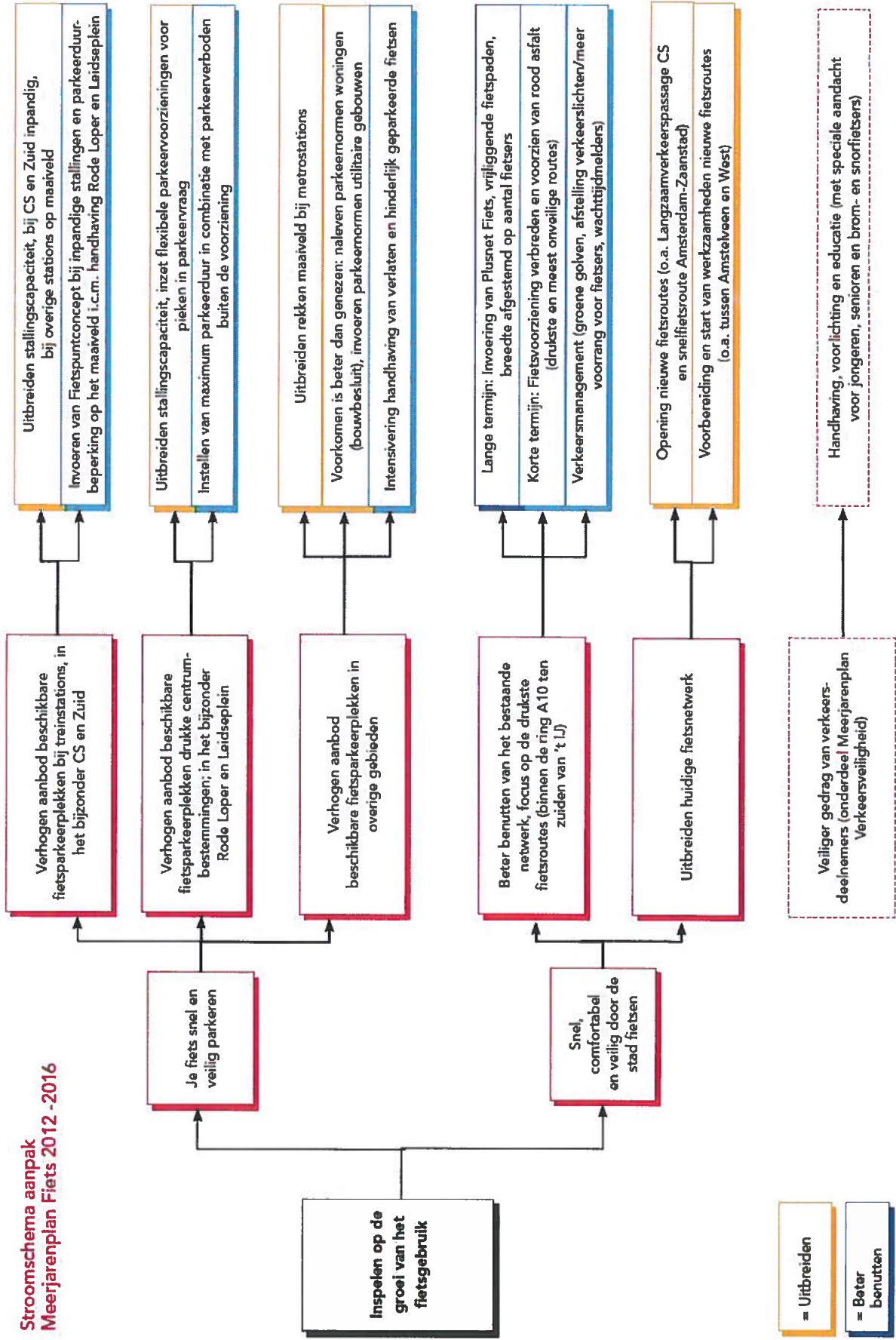


Drukste op de fietspaden in Amsterdam in beeld

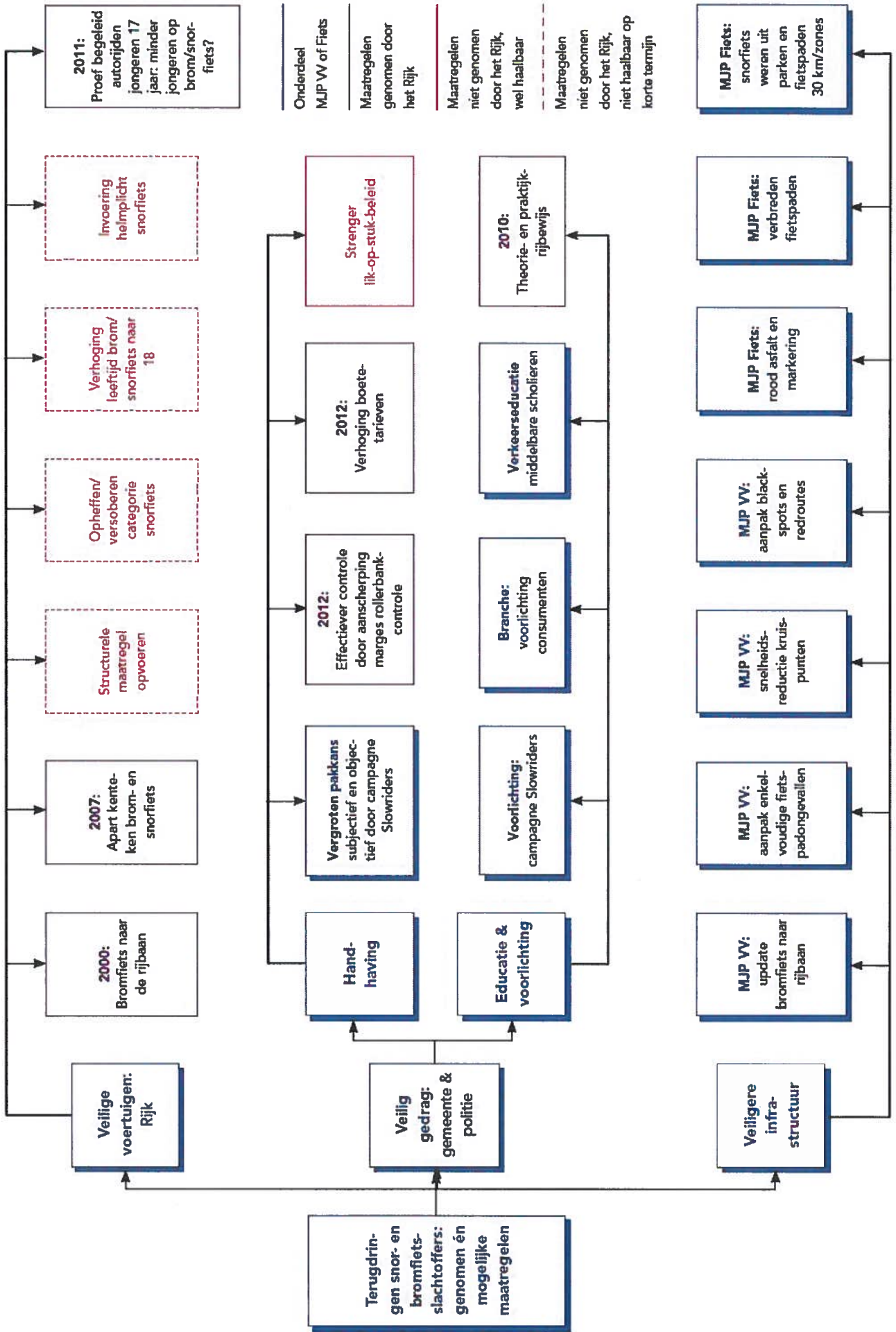


Afbeelding 10

Stroomschema aanpak
Meerjarenplan Fiets 2012 -2016

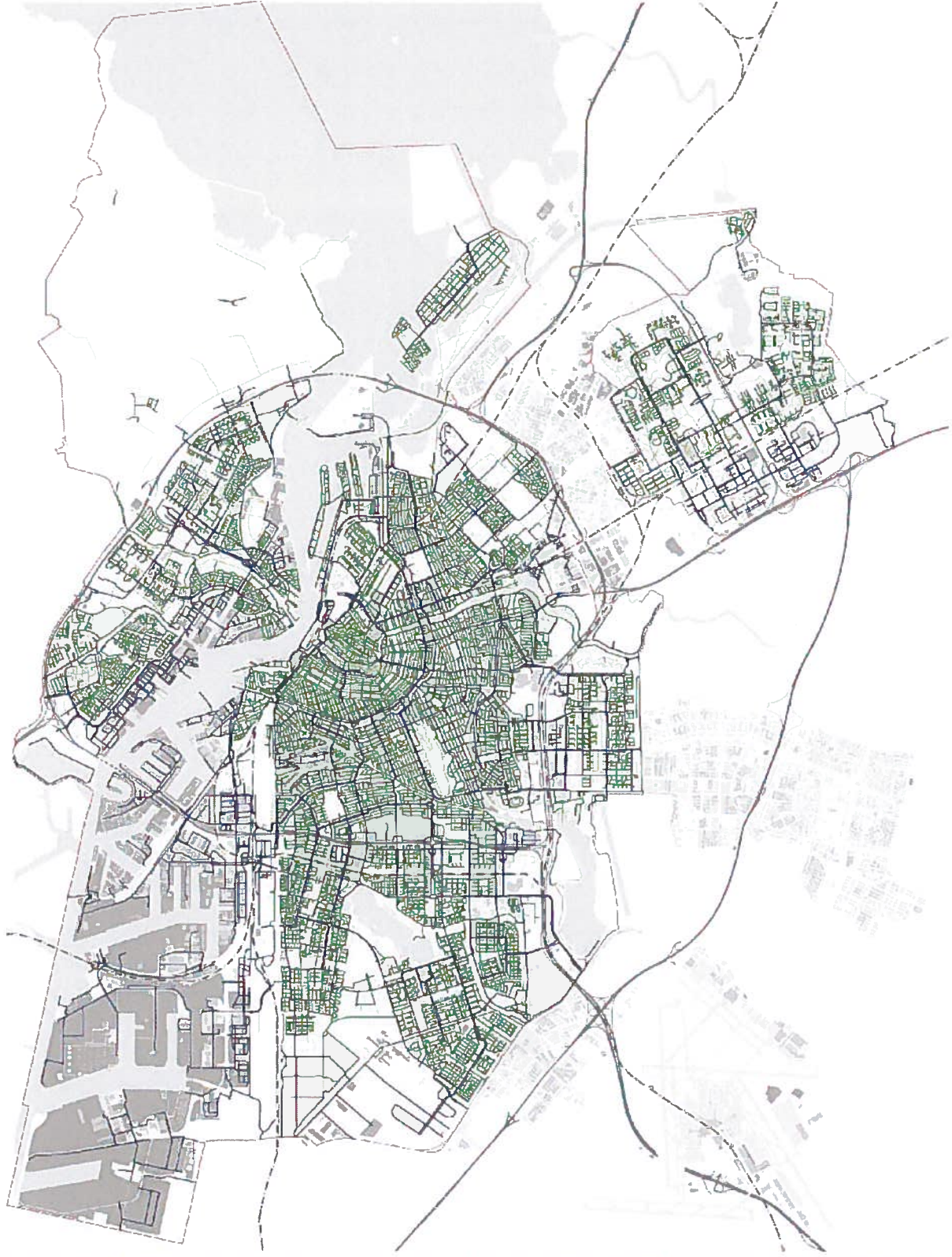


Afbeelding 11
Maatregelen uit het meerjarenplan verkeersveiligheid



Afbeelding 12

**Maximum snelheid
verkeer in
Amsterdam
30 of 50 km/u**



Legenda

Maximum toegestane
snelheden verkeer

Voergangergebied
30 km/u
50 km/u

Stadsgrana

DWV Amsterdam
29 januari 2014

Afbeelding 13
Kaart Amsterdam met voorgesteld gebied helplicht
(wijzigingen nog mogelijk op basis van netwerkscan)

