

Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan

Status definitief

December 2019



Inhoudsopgave

Samenvatting	2
1. Inleiding	4
2. Eindconclusies	5
3. Proces	6
4. Monitoring maatregel	8
4.1 Naleving, verkeersveiligheid, doorstroming en gedrag	9
4.2 Kennis, houding en gedrag	15
4.3 Handhaving	18
4.4 Communicatie	19
4.5 Ontheffingen	21
5. Bronnen	22

Samenvatting

Over de maatregel

De populariteit van de snorfiets is de laatste jaren enorm gestegen. Samen met het toenemend fietsgebruik leidt dit met name op de smalle fietspaden in steden tot problemen. De snorfiets is op veel plaatsen een specifieke hinderlijke factor voor het volledig kunnen benutten van de capaciteit van het fietspad, door de grotere breedte en massa van het voertuig en het snelheidsverschil met fietsen. Andere weggebruikers ondervinden veel overlast: hinder, gevaarstelling en stank door snorfietzers. De drukte op de fietspaden leidt ook tot verkeersonveilige situaties, bijvoorbeeld doordat er te weinig ruimte is voor inhalende snorfietzen of door schrikreacties die ontstaan doordat gebruikers van het fietspad onvoldoende afstand kunnen houden. Sinds 8 april 2019 moeten snorfietzers in Amsterdam daarom op de meeste wegen binnen de ring A10 op de rijbaan rijden, met helm. Deze transitie is niet zonder slag of stoot verlopen. Na een intensief en zorgvuldig inspraak- en voorbereidingstraject met alle betrokkenen heeft de gemeente deze maatregel genomen vanwege de drukte op de Amsterdamse fietspaden en om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren. Voorliggende evaluatierapportage blikt terug op de effecten in de periode voor- en na invoering van de maatregel.

Doelen maatregel

Drukke op de fietspaden beter beheersbaar

De snorfiets is op veel plaatsen een specifieke hinderlijke factor voor het volledig kunnen benutten van de capaciteit van het fietspad. Door de snorfietzers van het fietspad te verplaatsen verwachtte Amsterdam gelijkwaardigheid te scheppen tussen de gebruikers op het fietspad zonder de snorfiets te weren uit de stad. Door verplaatsing van de brede en relatief snelle, zwaardere voertuigen naar de rijbaan zou het (ook gevoelsmatiger) rustiger worden op het fietspad. Tegelijkertijd zouden snorfietzen op de rijbaan beter meerijden kunnen met en zijn ze beter zichtbaar voor het overige wegverkeer. In het grootste gedeelte van de stad reden snorfietzers al tussen de auto's op de rijbaan (zoals in de 30km-zones en op straten met uitsluitend een fietsstrook). Daarnaast rijden de auto's in de stedelijke omgeving op de meeste wegen ook niet zo hard als de toegestane maximumsnelheid, waardoor het snelheidsverschil tussen auto's en snorfietzen in de praktijk beperkt zou zijn.

Veiligheid snorfietser met helm op de rijbaan

Het college meent dat het in Amsterdam veiliger is wanneer de snorfietser met helm op de rijbaan rijdt in plaats van zonder helm op het fietspad.

Effecten maatregel op hoofdlijnen

- Verbetering van de verkeersveiligheid, doorstroming en drukte op de fietspaden;
- Sterke daling van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel waar een snorfietser bij betrokken is. De cijfers betreffen de periode april-oktober 2016-2019. In 2019 is het aantal gedaald naar 29. Ook het aantal ongevallen waar een fietser bij betrokken is fors gedaald naar 114;

Periode april-okt		
<i>jaar</i>	<i>snor</i>	<i>fiets</i>
2016	106	142
2017	112	155
2018	94	186
2019	29	114

- Het totaal aantal conflicten tussen snorfietzers en andere weggebruikers is flink afgenomen;
- Het aantal geregistreerde snorfietzers (bezit) in Amsterdam is gedaald van circa 37.000 (januari 2018) naar circa 26.000 (oktober 2019);
- Het aantal verplaatsingen van snorfietzers is met circa 50% gedaald;
- Uit een reistijdanalyse blijkt dat snorfietzers op de rijbaan geen negatieve invloed hebben op de doorstroming van het autoverkeer en op de doorstroming van het openbaar vervoer;
- De houding van fietsers is sinds de invoering van de maatregel niet of nauwelijks veranderd. Zij zijn onverminderd positief;
- Een deel van de snorfietzers blijft negatief over de maatregel, al is dat aandeel wel met een kwart afgenomen (van 72% naar 52 %);
- Bij de overige rijbaangebruikers blijft de verdeling gelijk t.o.v. de o meting (51% negatief, 24 % positief en 25% staat neutraal t.o.v. de maatregel). Binnen deze laatste groep is het aandeel dat de verkeerssituatie gevaarlijk vindt wel afgenomen. In combinatie met het feit dat deze groep nu vaker snorfietzers tegenkomt op de rijbaan in vergelijking met eind juni, duidt dit op gewenning;
- Sinds de start van handhaving op de maatregel per 3 juni jl. wordt de positie op de rijbaan en de helmplicht goed nageleefd. Sinds juli is de naleving licht gedaald. Extra steekproeven in juli, september en oktober laten een daling zien van circa 90 naar 80%. Uit deze steekproeven komen ook specifieke locaties en tijdstippen naar voren waar notoir niet goed wordt nageleefd. Eind oktober hield 81% van de snorfietzers zich aan de positie op de rijbaan en ook 85% hield zich aan de helmplicht. 74% van de snorfietzers hield zich aan zowel de positie op de rijbaan als de helmplicht.
- Na een wenperiode van 8 weken is per 3 juni 2019 gestart met handhaving (sanctionering). Zowel door gemeentelijke boa's als door politie. In totaal zijn tussen april en oktober 2019 4.270 boetes opgelegd door gemeentelijke handhavers voor het niet rijden op de rijbaan of het dragen van de helm waar dit verplicht is;
- Het aantal vragen, klachten en meldingen over de maatregel neemt gedurende de tijd af.

1. Inleiding

Amsterdam staat voor de grote opgave om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, nu en in de toekomst. Door de groei van het aantal bewoners, bezoekers en banen én door de toenemende mobiliteit wordt het steeds drukker in onze schaarse openbare ruimte. Vooral in het centrum en in het gebied binnen de ring A10, waar de straten en fietspaden veelal smal zijn, en overvol. De toenemende drukte brengt grote problemen met zich mee, onder andere ook voor de verkeersveiligheid.

Vanaf 8 april 2019 rijden de snorfietzen op de meeste wegen binnen de ring A10 op de rijbaan en mét een helm op. Uitzonderingen zijn de fietspaden langs doorgaande (auto)routes in de stad, zoals de Wibautstraat en de Stadhouderskade. De gemeente heeft deze maatregel genomen vanwege de drukte op de Amsterdamse fietspaden en om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te verbeteren. Voor alle fietspaden waar deze maatregel geldt is een verkeersbesluit genomen en met onderborden onder de fietspadborden (G11) aangegeven waar snorfietzers met helm op de rijbaan moeten rijden.

Werkwijze

Voor de evaluatie zijn diverse onderzoeken uitgevoerd met zowel nulmetingen voorafgaand aan de invoering van de maatregel als diverse metingen na invoering. Meest in het oog springende effecten sinds de invoering zijn een flinke afname van het aantal snorfietzen in de stad, een nog sterkere afname van het aantal geregistreerde ongevallen en conflicten met snorfietzen en een hoge naleving van de nieuwe maatregel. De evaluatie is gebaseerd op de volgende onderzoeken:

- Een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd met 0-, 1- en 2-meting (DTV);
- een onderzoek naar kennis, houding en gedrag met 4 metingen (Delta);
- periodieke metingen van de naleving van de maatregel (Verkeershuis, DTV).

Naast deze onderzoeken hebben we onder meer de volgende gegevens geraadpleegd:

- Ongevalscijfers op basis van politieregistraties (VIA);
- Aantal brom- en snorfietzen dat in Amsterdam geregistreerd is (RDW);
- Social media, vragen, meldingen en klachten (Coostoo, SIA).

2. Eindconclusies

Uit voorliggende evaluatie blijkt dat de maatregel een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden. Meest in het oog springende effecten sinds de invoering zijn

1. de daling van het aantal (geregistreerde) ongevallen waarbij een snorfiets betrokken was
2. een hoge naleving van de nieuwe maatregel
3. de afname van het aantal snorfietsen.

Het merendeel van de snorfietzers is goed op de hoogte, houdt zich goed aan de maatregel en vooral fietsers zijn zeer positief over de ruimte die op de fietspaden is teruggekeerd. Er zijn geen negatieve effecten gemeten op de doorstroming van autoverkeer en OV op de rijbaan.

Doelstellingen

Drukke op de fietspaden beter beheersbaar

De snorfiets was op veel plaatsen een specifieke hinderlijke factor voor het volledig kunnen benutten van de capaciteit van het fietspad. Dit ondanks het feit dat snorfietzers slechts een gering percentage van het totaal aantal weggebruikers in Amsterdam beslaan. Met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan is de drukte op de fietspaden beter beheersbaar geworden. Het totaal aantal geregistreerde (bezit) en gemeten (verplaatsingen) snor- én bromfietsen in de stad is gedaald. De houding over de maatregel is bij weggebruikers verdeeld en op dit moment redelijk stabiel. Fietsers zijn uitermate blij met veranderde verkeersregels. Ze voelen zich prettiger en veiliger op het fietspad ervaren minder drukte. Automobilisten en snorfietzers zijn verdeeld positief en negatief. 74% van de snorfietzers hield zich eind oktober aan zowel de positie op de rijbaan als de helmplicht.

Veiligheid snorfietser met helm op de rijbaan

Het is in Amsterdam veiliger geworden door de snorfietser met helm op de rijbaan te verplaatsen in plaats van zonder helm op het fietspad. Er is sprake van een sterke daling van het aantal geregistreerde ongevallen met snorfietzers én fietsers, en een lichte daling bij het aantal ongevallen met bromfietsers in de stad. Het totaal aantal conflicten tussen snorfietzers en andere weggebruikers is flink afgenomen. De kennis bij snorfietsgebruikers over deze maatregel is vanwege de uitgebreide publiekscampagne zeer goed. Een deel van de snorfietzers vindt de nieuwe verkeerssituatie gevaarlijk vanwege de snelheidsverschillen. Snorfietzers die positief zijn over de maatregel geven juist aan dat ze de nieuwe verkeerssituatie veiliger vinden en dat het prettig is om door te kunnen rijden op de rijbaan.

3. Proces

Het project Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht (SNOR) kent een lange voorgeschiedenis.

Aanleiding

In het centrumgebied en binnen de ring van Amsterdam wordt veel prioriteit gegeven aan de fietser en voetganger om het gebied bereikbaar en leefbaar te houden. De automobilist wordt op veel plekken met name in het centrumgebied steeds meer geweerd. De groeiende drukte en de grote diversiteit aan voertuigen op de relatief smalle fietspaden vormen een steeds groter probleem voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de stad per fiets. Mede door de woningbouwplannen van de gemeente en de verwachte groei van het aantal inwoners en bezoekers is de verwachting dat de drukte op de fietspaden de komende jaren alleen maar verder toe zal nemen. Na jaren lobbyen en voorbereiden werd het wettelijk gezien per 1 juli 2018 mogelijk om de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht te verplaatsen.

Besluitvormingsfase

- De maatregel is in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021 opgenomen. Dit Meerjarenplan Verkeersveiligheid is na een inspraakprocedure op 14 september 2016 vastgesteld door de gemeenteraad;
- Bestuursopdracht Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht (SNOR) aangenomen bij collegevergadering op 31 januari 2017;
- Op 6 juni 2018 heeft de minister van I&W besloten tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets). Dit besluit trad per 1 juli 2018 in werking;
- Ontwerpverkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht is op 17 juli 2018 genomen door College;
- Van 14 augustus tot en met 24 september 2018 kon iedereen hierop een zienswijze indienen. In de Nota van Beantwoording zijn 4661 zienswijzen ontvangen en beantwoord;
- Belangengroepen (voor- en tegenstanders) zijn in deze periode meerdere keren uitgenodigd om met de gemeente over de maatregel in gesprek te gaan tijdens de zogeheten 'rondetafelbijeenkomsten'. De uitkomst van deze gesprekken zijn gebruikt in de verdere voorbereidingen van de maatregel en om verdere optimalisaties uit te voeren;
- Op 11 december 2018 heeft het College het definitief Verkeersbesluit genomen;
- Er is een aantal beroepen ingesteld welke gelijktijdig behandeld zijn, uitspraak van de rechter op 29 mei: alle beroepen zijn ongegrond verklaard.

Uitvoeringsfase

- De maatregel trad op 8 april 2019 in werking. De inrichting van de openbare ruimte is in de nacht van 7 op 8 april geëindigd met het aanbrengen van wegmarkeringen en het ontstickeren van de afgeplakte onderborden die in maart en de eerste week van april bij vrijliggende fietspaden opgehangen zijn onder de ronde blauwe fietspadborden (G11 borden);
- Gedurende 8 weken worden op belangrijke plekken in de stad verkeersregelaars ingezet gedurende een wenperiode;
- In de periode rond 8 april 2019 stond een speciaal emailadres open voor vragen, meldingen en opmerkingen over de maatregel. Daarnaast heeft de gemeente signalen van verkeersregelaars op straat, (social) media en eigen bevindingen op straat gebruikt om de invoering verder te optimaliseren waar nodig. Denk daarbij bijvoorbeeld aan aanvullende, verduidelijkende bebording die is aangebracht op de fietspaden die zijn uitgezonderd van de maatregel. En aan aanvullende wegmarkeringen die op enkele locaties zijn aangebracht om de snorfietser op weg te helpen;
- De communicatiecampagne is vlak voor en na de invoering van de maatregel gepiekt met de inzet van vele middelen zowel online, in geschreven media als buiten op straat;
- Vanaf 3 juni is er gestart met handhaving en beboeting;

Evaluatiefase

Vanaf september 2019 is de evaluatiefase ingegaan. Tijdens deze fase zijn alle monitoringsgegevens geanalyseerd. Vervolgens zijn alle resultaten verwerkt in onderliggende evaluatierapportage.

- De bestuursopdracht voor project SNOR is per 24 september beëindigd;
- September 2019: Brief aan de Commissie MLD met een toelichting op de evaluatie en eerste inzichten;
- December 2019: Evaluatie naar de Commissie MLD.

Kosten

De gemeente heeft de maatregel uitgevoerd met een budget van in totaal ca. 6 miljoen euro.

4. Monitoring maatregel

Er is een monitoringsplan opgesteld om de gevolgen/effecten van de maatregelen in beeld te brengen. De volgende zaken zijn op verschillende momenten gemeten en onderzocht:

4.1 Naleving, verkeersveiligheid, doorstroming en gedrag

- De naleving van de positie op de rijbaan en de helmplicht onder snorfietzers, daar waar deze op de rijbaan moeten rijden;
- Gedrag van snorfietzers bij routes waar zij door de maatregel om moeten rijden;
- Het aantal ongelukken en de ernst daarvan;
- Effect op de verkeersveiligheid voor de snorfietser (interactie en (potentiële) conflictsituaties op kruispunten en op wegvakken);
- Effecten van de maatregel op de doorstroming voor auto en openbaar vervoer;
- De aantallen geregistreerde brom- en snorfietzers (bezit)
- Het aantal verplaatsingen met brom- en snorfietzers (gebruik);

4.2 Kennis, houding en gedrag

- Kennis, houding en gedrag van snorfietzers en van andere weggebruikers ten aanzien van de nieuwe maatregel;
- De ervaringen van het verbod onder getroffen snorfietzers;
- De effecten op snorfietsgebruik.

4.3 Handhaving

- Handhavingsinzet, aantal boetes en bezwaren.

4.4 Communicatie

- Voorbereiding: Participatie- inspraaktraject, voorlichting;
- Uitvoering: Vragen, klachten en sentiment op social media en andere flankerende maatregelen

4.5 Ontheffingen

- Het aantal ontheffingsaanvragen, toegekende ontheffingen en advies voor het vervolg van de Commissie Ontheffingen Snorfiets.

4.1 Naleving, verkeersveiligheid, doorstroming en gedrag

Onderzoeksbureau DTV heeft de opdracht gekregen om een groot deel van de effecten van de maatregel te monitoren. Dit is gedaan door middel van een 0-meting (vòòr invoering maatregel), 1-meting (na invoering, maar vòòr start handhaving) en een 2-meting (na invoering en na start handhaving). Een 3-meting is gepland in het voorjaar van 2020 (DTV, 2019).

De metingen hebben plaatsgevonden in deze perioden:

- 0-meting: 29-10 t/m 4-11-2018
- 1-meting: 8-5 t/m 14-5-2019
- 2-meting: 23-9 t/m 29-9-2019

Naleving

Op 11 geselecteerde wegvakken verspreid door het gebied waar de maatregel geldt, is gemeten hoe de nieuwe regels (positie op de weg en helmplicht) worden nageleefd.

	0-meting	1-meting	2-meting
naleving	3%	37%	81%

Figuur 4.1 Naleving positie op de rijbaan voor en na invoering van de maatregel

Het percentage van de snorfietzers dat op de rijbaan rijdt was gemiddeld over alle bemeaten locaties 3% tijdens 0-meting. Bij de 1-meting was dit 37% en bij de 2-meting is dit percentage toegenomen tot 81% van de passerende snorfietzers.

	0-meting	1-meting	2-meting
Naleving	0,1%	35%	85%

Figuur 4.2 Naleving helmplicht voor en na invoering van de maatregel

Tijdens de 0-meting was het aantal helmdragers onder snorfietzers nihil (0,1%). Bij de 1-meting was dit 35% en bij de 2-meting is dit percentage toegenomen tot 85% van de passerende snorfietzers.

Combineren we helmdracht en positie op de weg, dan zien we dat in de 2-meting 74 % van de snorfietzers zich volledig aan de nieuwe regels houdt (rijden op de rijbaan en dragen helm), 10 % heeft zich helemaal niet aangepast (rijdt op het fietspad en draagt geen helm).

	op de rijbaan	op het fietspad
wel helm	74 %	10 %
geen helm	7 %	8%

Figuur 4.3 Naleving 2-meting

XXXX Gemeente Amsterdam

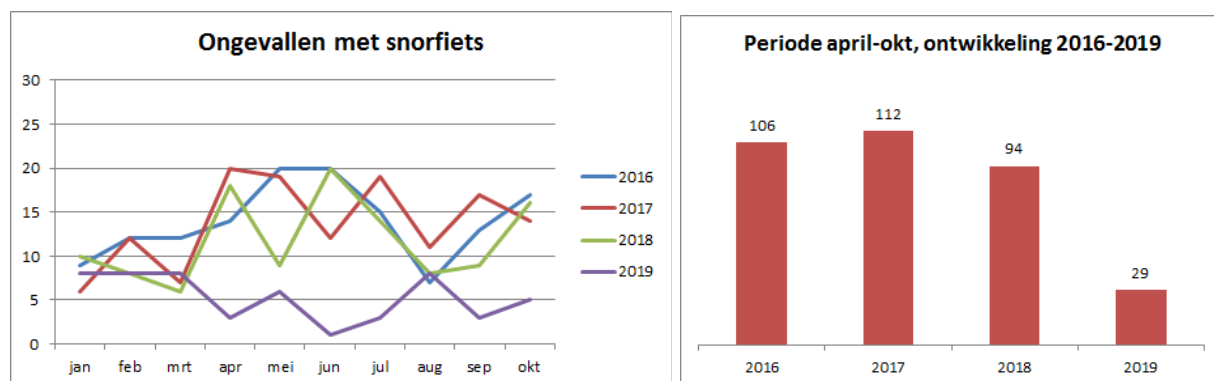
Op een aantal plekken in de stad moeten snorfietzers omrijden sinds de invoering van de maatregel. Een voorbeeld is de Weesperzijde, waarbij een gedeelte alleen uit fietspad bestaat. Op drie van dit soort locaties is gemeten hoeveel snorfietzers hier toch nog rijden. Het aantal snorfietzers op routes waar ze niet meer mogen komen na invoering van de maatregel is in de 2-meting met 90% afgenomen t.o.v. de o-meting. De regels omtrent omrijden lijken dus door de meerderheid van de snorfietzers te worden nageleefd.

Verkeersveiligheid

Ongevallencijfers

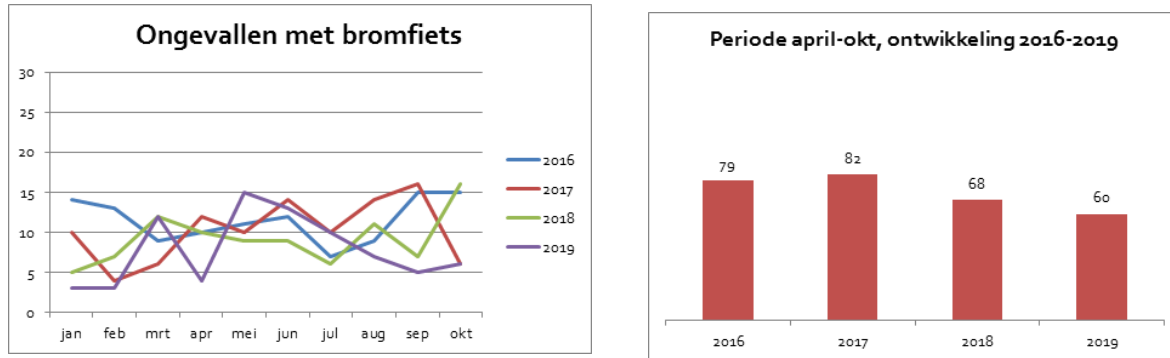
Uit de module Ongevallen van ViaStat (VIA, 2019) zijn cijfers over aantallen ongevallen en aantallen slachtoffers gebruikt voor een analyse van de ontwikkeling hiervan in het maatregelgebied (binnen de ring A10) vòòr en na invoering van de maatregel.

Het aantal (geregistreerde) ongevallen met letsel in dit gebied waar een snorfietser bij betrokken is, is sterk gedaald in de periode april-oktober t.o.v. diezelfde periode in voorgaande jaren. Het aantal ongevallen met snorfietzers in de maanden april t/m oktober was in de jaren 2016-2018 ongeveer 100 per jaar. In 2019 is dit gedaald naar ongeveer 30 ongevallen.

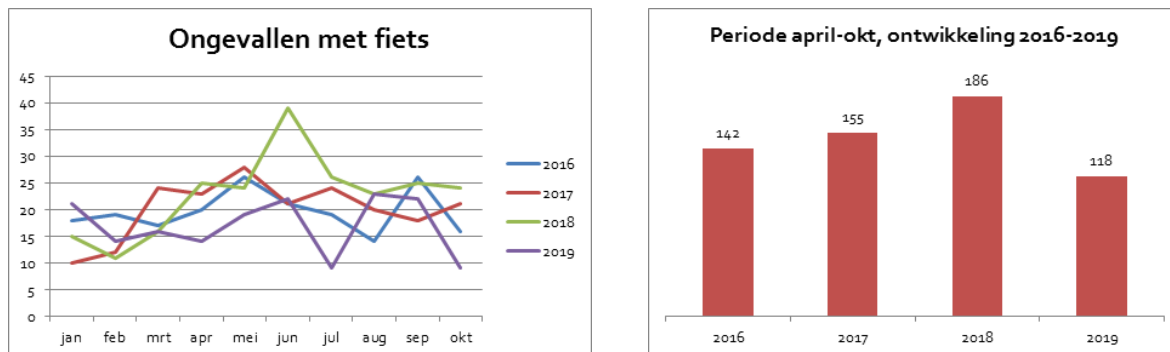


Figuur 4.4 Aantal letselongevallen met snorfietzers in het maatregelgebied per jaar (ViaStat, 11-11-2019)

Ook is het aantal bromfietsongevallen licht gedaald, van ongeveer 79 naar 60 ongevallen.



Figuur 4.5 Aantal letselongevallen met bromfietzers in het maatregelgebied per jaar (ViaStat, 11-11-2019)



Figuur 4.6 Aantal letselongevallen met fietsers- in het maatregelgebied per jaar (ViaStat, 11-11-2019)

Ook is het aantal fietsongevallen gedaald, van ongeveer 142 naar 118 ongevallen.

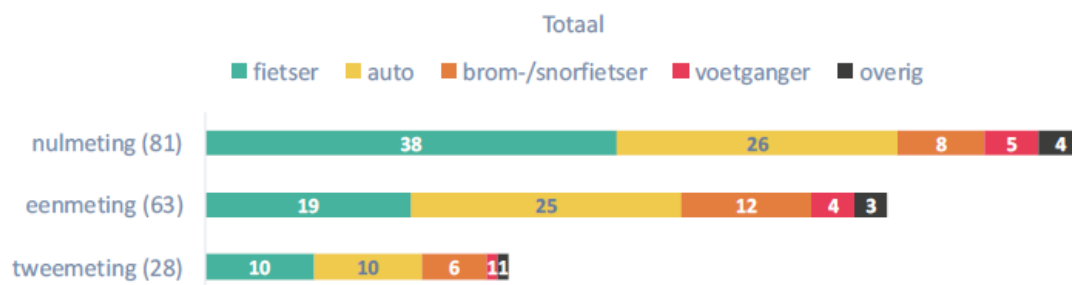
Bij bovengenoemde aantallen moet wel worden opgemerkt dat lang niet alle ongevallen worden geregistreerd. Dat was echter in voorgaande jaren ook al het geval, waardoor een vergelijking tussen de jaren toch mogelijk is.

Conflicten op kruispunten

Op drie drukke kruispunten met verkeerslichten heeft een conflictanalyse plaatsgevonden. Op basis van visuele analyse is vastgesteld: het aantal overstekende brom- en snorfietzers per kruispunt per richting, en het aantal en de oorzaak van conflicten en de ernst van het conflict.

Op alle drie de kruispunten zijn minder brom- en snorfietzen waargenomen: circa 31% bij de 2-meting dan bij de 0-meting.

Het totaal aantal conflicten tussen snorfietzers en andere weggebruikers is in de 2-meting flink afgenomen t.o.v. de 0- en 1-meting. Bij de 0-meting waren dit er 81, bij de 1-meting 63 en bij de 2-meting 28. Ook gecorrigeerd voor de afname van het aantal waargenomen brom- en snorfietzers is er sprake van een daling van het aantal conflicten: per 1000 brom- en snorfietzers is het aantal conflicten gedaald van 6,1 in de 0-meting naar 3,0 in de 2-meting (figuur 4.7).



Figuur 4.7 Aantal conflicten van brom/snorfietzers op kruispunten (waarmee komen ze in 'aanvaring?')

Er zijn minder conflicten met snorfietzers waargenomen. Van alle conflictpartners is het aandeel fietsers afgenomen van 47% (0-meting) naar 36% (2-meting), het aandeel automobilisten licht toegenomen van 32% naar 36% en het aandeel andere brom-/snorfietzers is toegenomen van 10% naar 21%.

Tijdens de 0-meting vonden de meeste conflicten plaats met kruisend verkeer. Tijdens de 2-meting vinden de meeste conflicten plaats met voertuigen die in dezelfde richting rijden. De belangrijkste conflictoorzaken zijn 'onvoorzichtig gedrag', 'onverwachte manoeuvre' en 'geen voorrang verlenen'. Ten opzichte van de 0-meting is het aandeel 'geen voorrang verlenen' afgenomen.

Doorstroming

Auto

Om te bepalen in hoeverre de maatregel effect heeft op de doorstroming op het hoofdnet auto is een reistijdanalyse uitgevoerd. Er zijn reistijden (op basis van kentekencamera's) opgevraagd van routes waar snorfietzers op de rijbaan moeten rijden en van routes waar snorfietzers op het fietspad moeten rijden. Als de reistijd op de routes waar snorfietzers op de rijbaan moeten rijden in de 1- en/of 2-meting is toegenomen, terwijl de reistijd op routes waar snorfietzers op het fietspad moeten blijven rijden niet is toegenomen, zou de toegenomen reistijd op eerstgenoemde soort routes te wijten kunnen zijn aan de aanwezigheid van snorfietzers op de rijbaan.

Tijdens de 2-meting lijkt de gemiddelde snelheid op de routes waar snorfietzers op het fietspad rijden echter meer afgenomen te zijn dan op de routes waar snorfietzers nu op de rijbaan rijden. Uit deze analyse blijkt dus niet dat de aanwezigheid van snorfietzers op de rijbaan een negatieve invloed heeft op de doorstroming van het autoverkeer.

Openbaar Vervoer

Ook is bekeken in hoeverre de maatregel een effect heeft op de doorstroming van het openbaar vervoer (trams en bussen). Hiervoor is de historische data van actuele reisinformatiedata gebruikt (opgevraagd bij OpenOV). Net als bij het onderzoek naar de doorstroming autoverkeer zijn zowel routes waar snorfietzers op de rijbaan rijden als routes waar snorfietzers op het fietspad rijden onderzocht, om rekening te kunnen houden met andere factoren die een verandering van reistijd kunnen verklaren.

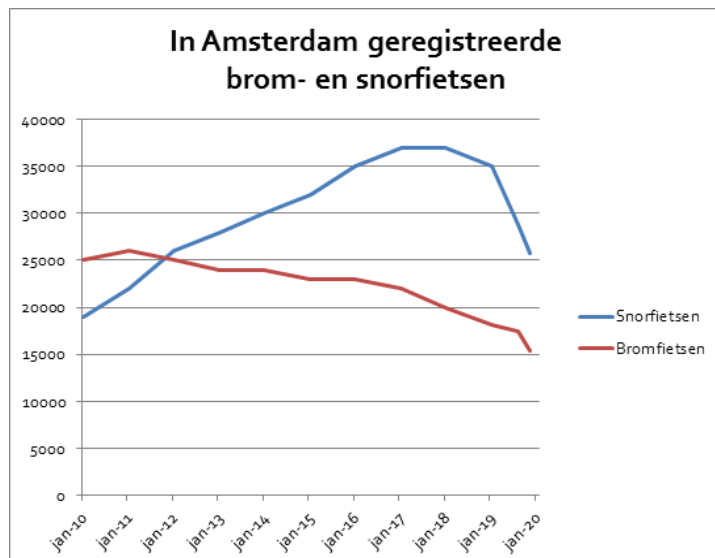
De reistijd van bussen en trams is tijdens de 2-meting over het algemeen groter dan tijdens de 0-meting. Dit geldt echter zowel voor routes waar snorfietzers op de rijbaan rijden als voor routes waar snorfietzers op het fietspad rijden. Uit deze reistijdanalyse is dus ook niet gebleken dat snorfietzers op de rijbaan een negatieve invloed hebben op de doorstroming van bussen en trams.

Gemeente Amsterdam

Gedrag

De aantallen brom- en snorfietsers (bezit en gebruik);

Cijfers van het RDW over het snor- en bromfietsbezit: een sterke daling in beide geregistreerde voertuigcategorieën: van circa 37.000 (2018) geregistreerde snorfietsen naar circa 25.000 anno 2019.



Figuur 4.8 Aantal geregistreerde brom- en snorfietsers in het maatregelgebied per jaar (RDW)

Hinder

Naast de reistijdanalyse is op de 11 locaties waar de naleving is gemeten, ook hinder, volggedrag en inhaalgedrag geobserveerd.

De hinder door snorfietsers op het fietspad is sterk afgenomen. Dit lijkt recht evenredig met de afname van het aantal snorfietsers op het fietspad. Het aantal snorfietsers op het fietspad is in de 2-meting nog ongeveer een tiende van het aantal snorfietsers in de 0-meting. Het aantal snorfietsers op het fietspad dat hinder veroorzaakt aan andere fietspadgebruikers is met eenzelfde omvang afgenomen.

Op de rijbaan is met name het aantal snorfietsers dat gevolgd wordt (ander voertuig binnen 2 seconden er achter) of dat een andere weggebruiker volgt toegenomen sinds de maatregel is ingevoerd.

In totaal, snorfietsers op het fietspad en op de rijbaan samen, is het aandeel snorfietsers dat hinder veroorzaakt voor andere weggebruikers afgenomen van 32% in de 0-meting naar 24% in de 2-meting.

Het totaal aantal hinderlijke en gevaarlijke ontmoetingen met snorfietsers is met 12% afgenomen. De locatie waar deze ontmoetingen voornamelijk plaatsvinden is verplaatst van het fietspad naar de rijbaan.

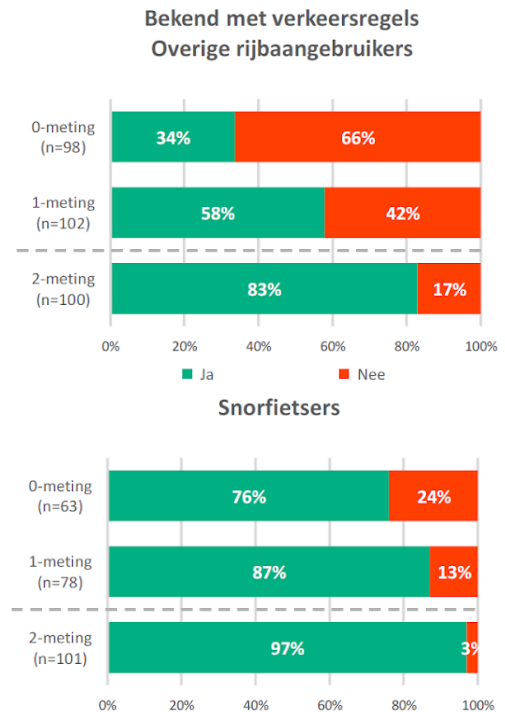
Snorfietsers op de rijbaan veroorzaken enige nieuwe hinder voor andere weggebruikers, maar dat staat niet in verhouding tot de afname van de hinder die snorfietsers op het fietspad veroorzaken.

4.2 Kennis, houding en gedrag

Onderzoeksbureau Delta heeft de opdracht gekregen om de gedragseffecten van de maatregel te monitoren. De metingen hebben plaatsgevonden aan de hand van meerdere metingen in deze periode november 2018 - september 2019. De hoofdvraag bij deze metingen was: 'wat is het effect van de campagne op de kennis, houding en gedrag van snorfietzers ten aanzien van de verkeersmaatregel 'Snorfiets naar de rijbaan'.

Kennis

Tijdens de nulmeting was de kennis ruim voldoende inmiddels zijn vrijwel alle snorfietzers uitstekend op de hoogte van de verkeersmaatregel. Snorfietzers hebben maar matige kennis over de overige verkeersregels, zoals de maximumsnelheden of de hoogte van boetes. Onder de overige verkeersgebruikers is de bekendheid ruim voldoende.



Figuur 4.9 Kennis fietsers en snorfietzers over de maatregel door de tijd heen (stippellijn is invoering maatregel)

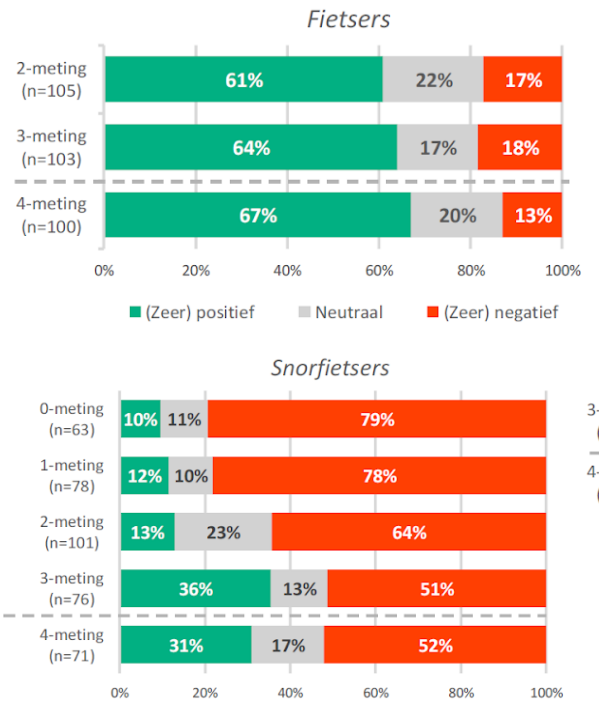
X X X Gemeente Amsterdam

Houding

Fietsters zijn onverminderd blij met de veranderde verkeersregel ca. 67% is erg positief. Zij ervaren het veiliger en minder druk op de fietspaden. Overige rijbaangebruikers zijn stabiel ca. 24% positief, 25% neutraal en 51% negatief tegenover de verkeersmaatregel.

Ondanks een deel van de snorfietsters negatief ca. 52% staat tegenover de invoering van de verkeersmaatregel neemt dat aantal af en neemt het aantal snorfietsters dat positief is toe tot ca. 31%.

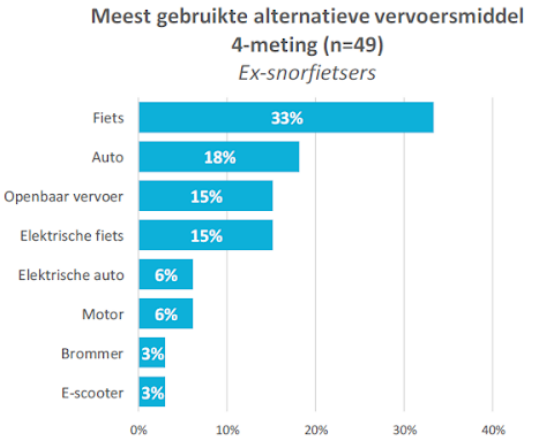
Figuur 4.10 Houding fietsers en snorfietsters over de maatregel door de tijd heen (stippellijn is invoering maatregel)



Gedrag

Een deel van de snorfietsters is gestopt of rijdt minder op de Snorfiets omdat zij dit gevaarlijk vinden tussen het overige verkeer. Onder ex-snofrietsters zijn de fiets ca. 53% en de auto ca. 49% de populairste alternatieve voor de snorfiets, gevolgd door het openbaar vervoer 37% (figuur 4.11).

Alternatieven voor snorfiets voor <u>ex-snofrietsters</u>	3-meting n=	4-meting n=	%
Totaal	23	49	
Fiets	7	26	53%
Auto	12	24	49%
Openbaar vervoer	9	18	37%
Elektrische fiets	4	10	20%
Brommer	1	9	18%
Elektrische auto	0	5	10%
Motor	0	5	10%
E-scooter	0	1	2%



Figuur 4.11 Meest gebruikte vervoersmiddelen als alternatief voor de snorfiets

Rijfrequentie

Twee derde (61%) van de snorfietzers rijdt na invoering van de verkeersregel even frequent als vóór de invoering. Voor een kwart (28%) is de rijfrequentie afgenomen sinds 8 april. In vergelijkbaar met de 3-meting is deze rijfrequentie gelijk gebleven (figuur 4.12).

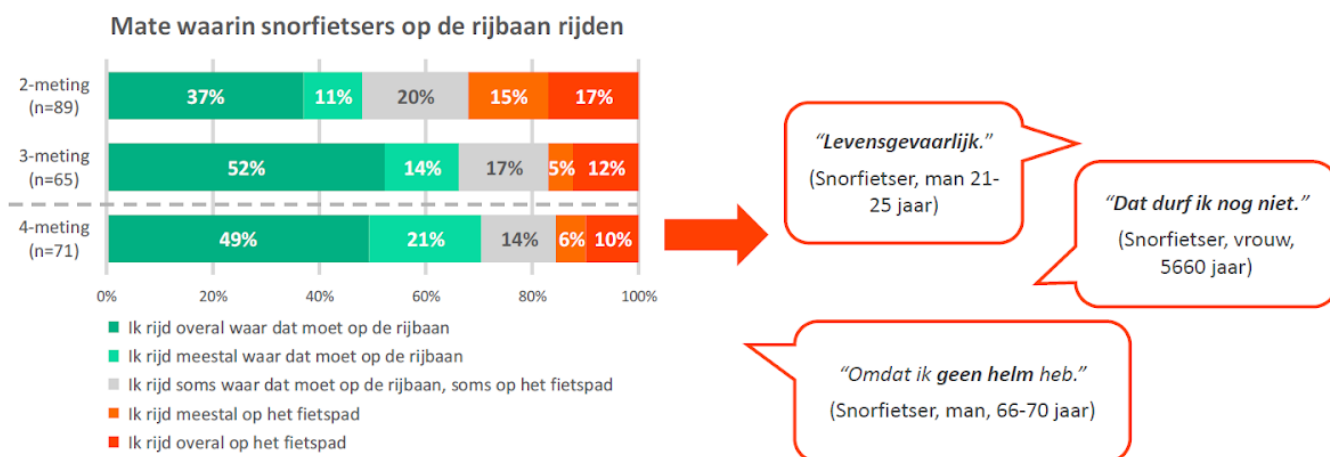
Helmbezit

Na de tweede meeting is het aantal snorfietzers dat een helmbezit en op de rijbaan rijdt waar dat verplicht is toegenomen. Het aantal snorfietzers dat in het bezit is van een helm is opnieuw toegenomen tot ca.82%.

Figuur 4.12 Rijfrequentie en helmbezit

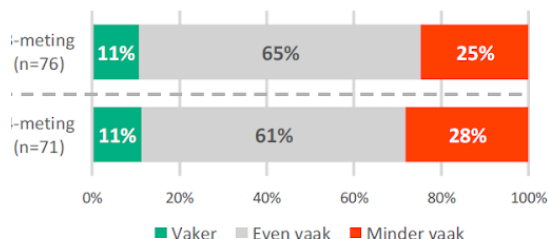
Rijbaan

Twee derde van de snorfietzers (70%) zegt overal/meestal op de rijbaan te rijden (waar dat moet). 16% rijdt nog steeds overal/meestal op het fietspad. Deze laatste groep durft (nog) niet op de rijbaan te rijden, heeft (nog) geen helm of vindt het te gevaarlijk. De gepercipieerde pakkans is in de laatste meting afgenomen. Van de snorfietzers acht ca. 39% de kans op een boete voor rijden op fietspad of zonder helm zeer groot, ca. 34% acht deze kans zeer laag. Het aantal snorfietzers dat ervaring heeft met boetes is in de laatste meting gestegen tot 35% (Delta, 2019; DTV 2019).

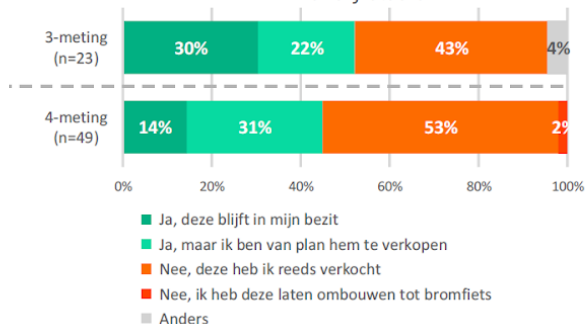


Figuur 4.13 Mate waarin snorfietzers op de rijbaan zeggen te rijden

Rijfrequentie na invoering verkeersregel Snorfietzers



Bezit snorfiet Ex-snorfietzers



4.3 Handhaving

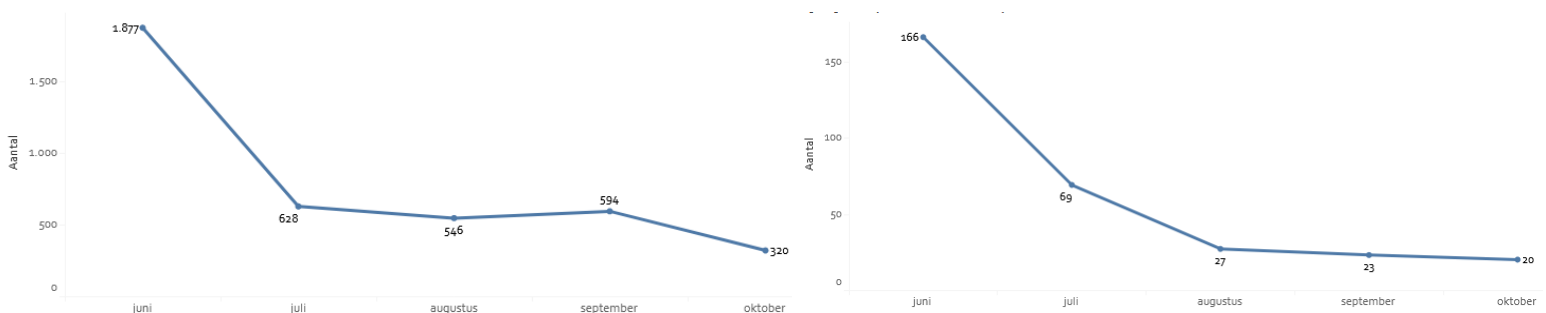
Om de snorfietzers de tijd te geven aan de nieuwe verkeerssituatie te wennen, maar uiteindelijk wel ervoor te zorgen dat de maatregel wordt nageleefd is gekozen voor een handhavingsstrategie die uitgaat van informeren, naar waarschuwen, naar sanctioneren. Deze strategie is in gezamenlijkheid afgesproken in een Handhavingsstrategie met gemeente, OM en politie.

Naast het informeren via de brieven en uitgebreide campagne, stonden direct na invoering vanaf 8 april op cruciale locaties in de stad verkeersregelaars klaar om snorfietzers en andere weggebruikers te wijzen op de nieuwe verkeerssituatie. Na enkele weken kwam de nadruk van de inzet van deze verkeersregelaars meer te liggen op het waarschuwen van de snorfietzers die in overtreding waren. Na een wenperiode van 8 weken is per 3 juni 2019 gestart met handhaving (sanctionering). Zowel door boa's als door politie.

Van 3 juni tot 6 juli is zeer intensief gehandhaafd op positie op de rijbaan en op helmplicht door zowel politie als de gemeentelijke handhavers. Tijdens de zomer(vakantie)periode van 8 juli tot 20 augustus is de inzet verminderd met handhaving door de gemeentelijke handhavers. Van 26 augustus tot 23 september heeft weer een intensivering plaatsgevonden in handhaving door gemeentelijke handhavers, vanwege het begin van het nieuwe schooljaar. Voor de inzet van handhaving is steeds per gebied geprioriteerd aan de hand van *hotspotlijsten*.

Sancties en bezwaren

Het aantal bezwaren is met 42 op 4380 bonnen c.a. 1%. Het aantal uitgedeelde boetes geeft maar een beperkt beeld. Hoe hoger de naleving (en die is nu heel hoog) hoe minder er gesanctioneerd kan worden. Een afname in boetes betekent dus niet een afname in inzet van handhaving dan wel naleving.



Figuur 4.14 Aantal sancties snorfiets op het fietspad (links) en snorfietsen op de rijbaan zonder helm (rechts) van gemeentelijk handhavers (THOR, 2019)

4.4 Communicatie

De maatregel vraagt de snorfietser om twee nieuwe gedragingen: Rijden op de rijbaan en het dragen van een helm.

Ter voorbereiding op deze regels zijn snorfietzers in Amsterdam en omliggende gemeenten uitgebreid geïnformeerd. Ook heeft er een uitgebreide inspraakperiode plaatsgevonden waarin veel reacties zijn verzameld. Daarnaast zijn er met belangenorganisaties uitvoerig gesprekken gevoerd.

In de uitvoeringsfase zijn verschillende campagnes uitgevoerd en is er intensieve webcareinzet geweest. Op straat zijn honderden verkeersregelaars ingezet om snorfietzers te wijzen op de nieuwe regels.

Voorbereiding

Rondetafelgesprekken

In het voortraject (van de in te voeren maatregel) is uitvoerig overleg gepleegd met belangenorganisaties, zoals BOVAG, ANWB, Scooterbelang, Fietzersbond Amsterdam, Milieudefensie, Veilig Verkeer Nederland, actiegroep 'Geef het fietspad terug, Cliëntenbelang Amsterdam, Macula Vereniging, stadsdeelorganisaties, Verkeerspolitie, Vervoerregio, over de inhoud en wijze van invoering van de maatregel.

Voorlichting

In de jaren voorafgaand aan invoering van de maatregel hebben we uitgebreid onderzoek gedaan naar de gebruikers van de snorfiets. Daaruit is gebleken dat deze groep zeer divers van aard is: jongeren, forensen, zakelijk verkeer, ouderen etc. Uit die analyse is ook naar voren gekomen hoe deze groepen aankijken tegen de voorgenomen maatregel. Zo bleken de ouderen over het algemeen minder bezwaar te hebben tegen de helmplicht, maar wel tegen het rijden op de rijbaan. En voor jongeren gold precies het omgekeerde. In de communicatie en campagnes van de gemeente over de maatregel hebben we daar rekening mee gehouden. De communicatie en campagne over de maatregel heeft de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam uitgevoerd, zodat vrijwel alle snorfietzers die in Amsterdam rijden benaderd worden: zowel de Amsterdammers als de snorfietzers afkomstig uit de buurgemeenten.

Alle snorfietseigenaren in Amsterdam en omliggende gemeenten hebben in 2017 voor het eerst een persoonlijke brief ontvangen waarin is aangekondigd dat de gemeente de maatregel voorbereidt. Zodra het besluit in 2018 definitief werd, zijn deze mensen daar wederom met meerdere brieven in 2018 en 2019 over op de hoogte gesteld.

Inspraakperiode

De plannen van de gemeente om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen leven enorm in de stad, en zelfs daarbuiten. De gemeente heeft bij bekendmaking van de maatregel uiteindelijk 4661 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn stuk voor stuk aandachtig gelezen en beantwoord (Gemeente Amsterdam, 2018).

Uitvoering

Campagne

In de maanden voorafgaand aan de invoering per 8 april 2019 zijn meerdere zeer grootschalige campagnemomenten geweest over de maatregel via (social) media en op straat. Deze campagne was zowel online als offline. Online is er gebruik gemaakt van targetadvertentie en diverse posts op Twitter, Instagram en Facebook. Offline is er onder meer gebruik gemaakt van een postercampagne, bedrukte bouwdoeken bij projecten in Amsterdam, en beachflags op fietspaden waar de verkeersmaatregel van toepassing was. Twee weken voor het eind van de wenperiode en de handhaving begon verschoof de aard van de campagne van informerend naar waarschuwend, met de nadruk op handhaving. Snorfietzers hebben dus de gelegenheid gekregen zich op de nieuwe situatie voor te bereiden.

Nu de maatregel een halfjaar later is geïmplementeerd blijkt uit onderzoek dat vrijwel alle weggebruikers uitstekend op de hoogte zijn van deze maatregel (Delta, 2019).

Verkeersregelaars

In de eerste 8 weken na start van de maatregel zijn er honderden verkeersregelaars op straat aanwezig geweest om weggebruikers de juiste kant op te wijzen.

Social media

'Snorfiets naar de rijbaan' is voor veel Amsterdammers een emotioneel onderwerp en heeft daarom altijd tot veel en hevige discussie en persaandacht geleid. Dit vereiste altijd intensieve begeleiding van communicatie- en campagneadviseurs, voorlichting en webcare tijdens de campagne.

De teneur op social media richting de gemeente is vanaf het begin voornamelijk negatief geweest. Amsterdam die weer eens iets anders doet dan de rest van het land; Amsterdam die verandert in een stad waar niets meer mag; tot hele scheldkanonnades richting webcare en de mensen verantwoordelijk voor deze maatregel. De weerstand richting de maatregel zat met name rond veiligheid op de rijbaan en tussen de overige rijbaangebruikers die veel harder rijden. De afgelopen periode is het een stuk stiller op social media over de snorfietsmaatregel (Gusto, 2019).

Klachten, vragen en meldingen

Initieel was er onder snorfietzers veel weerstand tegen en angst voor de maatregel. Veiligheid(sgevoel) werd hierbij vaak als belangrijk argument genoemd. Dit gevoel is bij in ieder geval een deel van de snorfietzers nog niet weggenomen, blijkt onder meer uit SIA meldingen en meldingen op (social) media. Een ander deel van de snorfietzers lijkt zich makkelijker aan te passen aan de nieuwe situatie. Een ander deel van de vragen zijn informatief van aard en gaan over specifieke situaties. Met name die laatste vragen blijven zo nu en dan nog binnenkomen (SIA, DECOS, 2019).

4.5 Ontheffingen

Voor de duur van een jaar is op 6 december 2018 door het college een commissie ingesteld om:

1. Het college te adviseren over individuele aanvragen voor een ontheffing voor snorfietzers om op de rijbaan te rijden;
2. Te onderzoeken of op basis van de ervaringen gedurende het eerste jaar beleidscriteria kunnen worden opgesteld en hiertoe een bestuurlijk voorstel voor te bereiden.

De commissie geeft in haar verslag een overzicht van de behandelde aanvragen (182 in totaal) en meest voorkomende ontheffingsverzoeken en geeft het advies over toekomstig ontheffingenbeleid.

De door de commissie geadviseerde (en door V&OR in mandaat van het college verleende) ontheffingen (30 in totaal) zijn alle tijdelijk voor de duur van een jaar. De ontheffingen zijn voor het rijden op de rijbaan, van een ontheffing op de helmplicht kan (net als voor motor- en brommerrijders) geen sprake zijn. De ontheffingen zijn tijdelijk verleend in verband met het wennen aan de maatregel. Door specifieke persoonlijke omstandigheden hadden de betrokkenen daar meer tijd voor nodig dan anderen. Van de betrokkenen die na het vervallen van de ontheffing stellen zich niet aan de maatregel te kunnen houden, wordt verwacht dat zij alternatieve vormen van vervoer regelen.

Snorfiets naar de rijbaan is een nieuwe maatregel waaraan bestaande gebruikers moeten wennen. Dat kan door omstandigheden voor een groep mensen moeilijker zijn. Om deze reden kan het verlenen van een ontheffing in principe na een jaar vervallen, omdat de bestaande weggebruikers aan de weggebruikers hebben kunnen wennen of tijd hebben gehad hun weggebruik of voertuig aan te passen aan de geldende regels. Voor nieuwe snorfietzers is de verkeersmaatregel een bestaand gegeven waarmee zij rekening moeten houden bij het besluit een snorfiets te kopen.

Advies voor vervolg

De mogelijkheid om ontheffing te verlenen blijft bestaan middels de hardheidsclausule en kan voor uitzonderlijke gevallen nog steeds baat bieden. Hiertoe lijkt algemeen beleid echter overbodig. Daarom adviseert de commissie om geen beleidsregel voor ontheffingen voor het verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht vast te stellen. En om de termijn van de commissie niet te verlengen en daarmee de commissie op te heffen (Commissie Ontheffingen Snorfiets, 2019).

5. Bronnen

Commissie Ontheffingen Snorfiets (2019) Verslag van werkzaamheden en advies vervolg.

Coostoo (2019) Social media sentimentanalyse snorfiets naar de rijbaan.

Delta (2019) Kennis, houding en gedrag omtrent maatregel Snorfiets naar de rijbaan.

DTV Rapport (2019) Evaluatie Snorfiets naar de Rijbaan Resultaat 0,1, 2-meting.

Gemeente Amsterdam (2018) Snorfiets naar de Rijbaan Nota van Beantwoording.

SIA (2019) Meldingen omtrent maatregel snorfiets naar de rijbaan.

RDW (2019) Aantal geregistreerde snor- en bromfietzers in Amsterdam en omliggende gemeenten.

THOR (2019) Sancties en bezwaren maatregel snorfiets naar de rijbaan.

Verkeershuis (2019) Tellingenonderzoek 0, 1- 2 meting.

VIA (2019) Ongevallendata snorfiets via.nl