

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2056

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de eerste cijfers m.b.t. snorfietsen op de rijbaan in Amsterdam* (ingezonden 7 februari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 maart 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Amsterdamse snorfietsmaatregel effectief: andere steden willen volgen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw indruk van de monitoring van de gemeente Amsterdam die op 10 december 2019 verscheen en wat is de status van dit stuk?

Antwoord 2

De «Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan» van de gemeente Amsterdam is opgesteld op basis van verschillende onderzoeken door onafhankelijke (verkeerskundige) onderzoeksbureaus². Diverse stakeholders zoals de SWOV zijn vooraf betrokken bij de onderzoeksopzet van het rapport. Ik heb de resultaten ter kennisneming aangenomen en samen met de begeleidende brief van de gemeente Amsterdam met uw Kamer gedeeld in mijn verzamelbrief verkeersveiligheid van 16 december 2019³. De evaluatierapportage is op 7 februari 2020 ook vastgesteld in de Amsterdamse gemeenteraad.

De gemeente Amsterdam heeft aangegeven dat ze de situatie in de gaten blijven houden. Een jaar na invoering (medio april 2020) volgt een nieuwe meting naar de verkeerskundige effecten. Hierbij zal opnieuw worden gekeken naar de ontwikkeling van het aantal geregistreerde brom- en snorfietsen in Amsterdam. Verder worden de ongevalstatistieken

¹ RTL Nieuws, 10 december 2019 «Amsterdamse snorfietsmaatregel effectief: andere steden willen volgen» (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4950796/snorfietsen-ongelukken-amsterdam-verkeer-veiligheid>)

² Deze rapporten zijn te vinden op <https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/evaluatie/>

³ Kamerstuk 29 398, nr. 783.

doorlopend gemonitord en wordt de naleving periodiek gemeten om de benodigde handhavingsinzet te bepalen. Zodra de nieuwe rapportage beschikbaar is, zal ik die met uw Kamer delen. Zelf voer ik een brede evaluatie uit, op basis van de door gemeenten uitgevoerde evaluaties, naar de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid door het toestaan van snorfietzen op de rijbaan⁴, conform de motie Remco Dijkstra / Von Martels. Deze evaluatie wordt uitgevoerd wanneer meerdere wegbeheerders deze maatregel hebben ingevoerd en geëvalueerd.

Vraag 3

Klopt het dat het aantal geregistreeerde snorfietzen in Amsterdam van 37.000 stuks rap gedaald is naar 26.000 stuks in slechts een paar maanden tijd?

Antwoord 3

In de «Evaluatierapportage Snorfietzen naar de rijbaan» staat dat het aantal geregistreeerde snorfietzen is gedaald van circa 37.000 in januari 2018 naar circa 26.000 in november 2019. Het tijdsbestek is dus langer dan een paar maanden, maar van een daling in het aantal geregistreeerde snorfietzen is inderdaad sprake.

Vraag 4

Klopt het dat bijna de helft van de voormalige snorfietzers nu aangeeft de auto te pakken als alternatief?

Antwoord 4

Er is een indicatief panelonderzoek gedaan onder ex-snorfietzers. Onder ex-snorfietzers zijn de fiets (53%) en de auto (49%) de populairste alternatieven voor de snorfiet, gevolgd door het openbaar vervoer (37%). Als er wordt gekeken naar het meest gebruikte alternatieve vervoersmiddel qua verplaatsingen dan is de fiets (33%) het meest populair, gevolgd door de auto (18%), het openbaar vervoer (15%) en de elektrische fiets (15%).

Vraag 5

Klopt het dat het aantal verplaatsingen per snorfiet maar liefst gehalveerd is?

Antwoord 5

Dat klopt. Uit de verkeerskundige evaluatie komt naar voren dat tussen oktober 2018 en september 2019 het aantal verplaatsingen van snorfietzers met 52% is gedaald.

Vraag 6

Klopt het dat het aantal verplaatsingen per bromfiet als alternatief gestegen is?

Antwoord 6

Dat klopt. Uit de verkeerskundige evaluatie blijkt dat tussen oktober 2018 en september 2019 het aantal verplaatsingen van bromfietzers met circa 16% gestegen is.

Vraag 7

Zien we in Amsterdam een toename van het aantal geregistreeerde bromfietzen? Is bekend op welke wijze en met welke modaliteit mensen zich zijn gaan verplaatsen?

Antwoord 7

Er is geen toename van het aantal geregistreeerde bromfietzen zichtbaar. Het aantal geregistreeerde bromfietzen in Amsterdam is afgenomen van circa 20.000 in januari 2018 naar circa 15.500 in november 2019. Onder ex-snorfietzers is er onderzoek gedaan naar welke modaliteit men is overgestapt. Zie daarvoor het antwoord op vraag 4.

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 578.

Vraag 8

Klopt het dat, hoewel er verbetering lijkt te zijn, momenteel circa 25% van de snorfietsers zich nog steeds niet aan de regels houdt? Wat kunnen de oorzaken hiervan zijn?

Antwoord 8

Sinds de start van handhaving op de maatregel per 3 juni 2019 wordt de positie op de rijbaan en de helmplicht over het algemeen goed nageleefd. Eind oktober hield 81% van de snorfietsers zich aan de positie op de rijbaan en hield 85% van de snorfietsers zich aan de helmplicht. 74% van de snorfietsers hield zich aan zowel de positie op de rijbaan als de helmplicht. Een oorzaak voor het gegeven dat circa 25% van de snorfietsers zich niet aan de regels houdt, is niet eenduidig aan te wijzen. Mogelijk heeft het te maken met de gewenning aan de maatregel. Zoals aangegeven bij antwoord 2, wordt de naleving van de maatregel periodiek gemeten om de benodigde handhavinginszette te bepalen. De gemeente Amsterdam kijkt momenteel ook naar de mogelijkheden van camerahandhaving om een structureel hoger nalevingscijfer te bereiken.

Vraag 9

Wat vindt u van het aantal van 4.661 zienswijzen die alleen al in Amsterdam in slechts een paar weken zijn ingediend op het voorgenomen besluit van de gemeente Amsterdam? Is dit niet rijkelijk veel?

Antwoord 9

In een periode van ongeveer 6 weken, van 14 augustus tot en met 24 september 2018, was het voor iedereen (zowel snorfietsers als niet-snorfietsers en zowel Amsterdammers als mensen van buiten Amsterdam) mogelijk een zienswijze in te dienen op het voorgenomen verkeersbesluit. Op deze manier heeft de gemeente Amsterdam zoveel mogelijk mensen kunnen horen om zo tot een zorgvuldig overwogen en gemotiveerd besluit te komen. Aangezien de maatregel directe gevolgen zou hebben voor alle snorfietsers in Amsterdam en indirecte gevolgen voor vrijwel alle andere weggebruikers, is het aantal van 4.661 zienswijzen niet uitzonderlijk hoog.

Vraag 10

Klopt het dat het invoeren de gemeente Amsterdam minstens zes miljoen euro heeft gekost en dat daarbij de (in-)directe kosten en het waardeverlies voor de snorfietsers, maar ook de extra kosten voor snorfietsers niet meegenomen zijn? Zijn gemeenten als Leiden, Nijmegen, Utrecht, Den Haag, Rotterdam en Groningen op de hoogte hiervan? Hoeveel verkeersborden zijn er bijvoorbeeld extra geplaatst?

Antwoord 10

De gemeente heeft de maatregel uitgevoerd met een budget van in totaal circa 6 miljoen euro. Deze kosten betroffen onder andere de kosten voor de inrichting van de openbare ruimte (verkeersborden en dergelijke), communicatie en campagnes, handhaving en personele capaciteit. Er zijn ongeveer 4.000 verkeersborden geplaatst ter invoering van de maatregel in Amsterdam. De (in-)directe kosten, extra kosten en het waardeverlies voor snorfietsers zijn hier niet in meegenomen aangezien deze niet voor rekening zijn van de gemeente Amsterdam. De evaluatiestukken inclusief kosteninzicht zijn openbaar gemaakt en breed gedeeld, ook met andere gemeenten.

Vraag 11

Begrijpt u uitspraken van mensen die stellen: «het levensgevaarlijk te vinden om tussen het andere snellere verkeer op de rijbaan te gaan rijden, die dat nog niet durven?»

Antwoord 11

Ook in de rapportage van de gemeente Amsterdam komt naar voren dat een deel van de snorfietsers is gestopt of minder rijdt op de snorfiets omdat zij het gevaarlijk vinden tussen het overige verkeer. Uit het onderzoek blijkt echter dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de drukte op de fietspaden. Voorafgaand aan de invoering van de maatregel

was 25% van de verkeersslachtoffers een brom- of snorfietsers, terwijl zij slechts 1 à 2% van alle verplaatsingen in Amsterdam uitmaakten. In de rapportage van de gemeente Amsterdam staat dat er na de invoering van de maatregel een sterke daling zichtbaar is van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel waar een snorfietsers bij betrokken is. Ook het aantal ongevallen onder fietsers en bromfietsers is afgenomen.

Vraag 12

In hoeverre is dit een «experiment met mensenlevens» als je de uitkomst voor de verkeersveiligheid niet exact weet en ook een helm «niet voorkomt dat je onverhoopt wordt overreden door een vrachtwagen»?

Antwoord 12

Er bestaat sinds 1 juli 2018 een helmplicht voor bestuurders en passagiers van een snorfiets wanneer de wegbeheerder bij verkeersbesluit heeft bepaald dat de snorfiets op de rijbaan moet rijden. Dit is mogelijk gemaakt middels het Besluit van 6 juni 2018 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)⁵. Uw Kamer heeft herhaaldelijk gevraagd om de wegbeheerder deze mogelijkheid te geven en het besluit is uitgebreid met uw Kamer behandeld. Tijdens de behandeling van het besluit is aangegeven dat de maatregel naar verwachting een positief effect zou hebben op de verkeersveiligheid. Dat bleek onder andere uit onderzoek van de SWOV⁶. De gemeente Amsterdam is de eerste wegbeheerder die van deze mogelijkheid gebruik heeft gemaakt en het staat andere wegbeheerders vrij om ook van deze mogelijkheid gebruik te maken.

Vraag 13

Bent u zelf al een keer Amsterdam doorgereden op een snorfiets met maximaal 25 kilometer per uur tussen het andere verkeer of bent u bereid dat te gaan doen?

Antwoord 13

Ik laat mij altijd door alle verschillende betrokkenen goed informeren over de gevolgen van een maatregel. Dat heb ik hier ook gedaan en zal ik blijven doen.

Vraag 14

Is het doel van de maatregel om een bepaald aantal (260) minder ongevallen op het fietspad te hebben gehaald?

Antwoord 14

De SWOV heeft in 2013 een «educated guess» gedaan⁷ en daarbij de verwachting uitgesproken dat door de verplaatsing van snorfiets naar de rijbaan het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van de snorfietsongevallen in Amsterdam zou dalen met 261 per jaar. Dit zou worden bereikt door het dragen van een helm, door een meer zichtbare positie op de rijbaan en doordat snorfietsers voor een ander vervoermiddel gaan kiezen. Er is in Amsterdam voorafgaand aan de invoering van de maatregel geen bepaald aantal minder verkeersslachtoffers of ongevallen als doel gedefinieerd. Het doel van de maatregel was om het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van snorfietsongevallen in Amsterdam te verlagen en de doorstroming op fietspaden te verbeteren.

Vraag 15

Wordt er een ongevallen-letselanalyse bijgehouden? Is de inzage in de aard van het letsel volledig?

⁵ Stb. 2018, 184.

⁶ Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam. SWOV, 2013.

⁷ Zie voetnoot 5.

Antwoord 15

De ongevallenstatistieken zijn door de gemeente Amsterdam bijgehouden en onderzocht. In absolute aantallen is het aantal ongevallen met letsel waarbij een snorfietser betrokken is sterk gedaald sinds de invoering van de maatregel in vergelijking met voorgaande jaren. De ongevallenstatistiek biedt geen goed beeld van de aard of de ernst van het letsel. Door de combinatie van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan met een helmplicht is volgens de SWOV een reductie van slachtoffers van snorfietsongevallen te verwachten (zowel ziekenhuisopnamen als spoedeisende hulp).⁸

Vraag 16

Wat zou een positieve uitkomst kunnen betekenen voor de rest van Nederland? Is Amsterdam wel representatief voor de rest van Nederland met haar specifieke verkeerssituatie ten opzichte van andere delen van het land?

Antwoord 16

Wegbeheerders hebben momenteel al de mogelijkheid om de snorfiets in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken. Omdat deze gevallen sterk afhankelijk zijn van de lokale situatie, zullen er geen regels komen om overal in Nederland de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. De bestaande mogelijkheid die wegbeheerders hebben om hiertoe te besluiten, acht ik voldoende.

Vraag 17

Bent u bereid een volledige evaluatie te doen naar alle relevante effecten? Geldt nog steeds, zoals u eerder hebt aangegeven, dat u niet aarzelt om de verleende toestemming terug te nemen als daar aanleiding voor is en dus de mobiliteit van mensen of de verkeersveiligheid daarom vraagt?

Antwoord 17

De gemeente Amsterdam is momenteel de enige wegbeheerder die de snorfiets naar de rijbaan heeft verplaatst in combinatie met een helmplicht. De uitgevoerde evaluatie is de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam en er volgt medio april nog een tweede rapportage. Ik heb eerder aan uw Kamer aangegeven dat, als uit die monitoring blijkt dat ongewenste neveneffecten op de verkeersveiligheid optreden, dat dan voor mij een belangrijke reden is om mijn besluitvorming te heroverwegen. Daar zie ik nu echter geen aanleiding toe. Wel voer ik een brede evaluatie uit, op basis van de door gemeente uitgevoerde evaluaties, naar de effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid door het toestaan van snorfietsen op de rijbaan⁹, conform de motie Remco Dijkstra / Von Martels. Deze evaluatie wordt uitgevoerd wanneer meerdere wegbeheerders deze maatregel hebben ingevoerd en geëvalueerd.

Vraag 18

Wilt u proberen deze vragen één voor één te beantwoorden en deze omstreeks begin maart aan de Kamer te doen zenden?

Antwoord 18

Ja, bij dezen.

⁸ Zie voetnoot 5.

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 578