

Onderzoek: Snorfiets naar de rijbaan

Resultaten 4 metingen

Gemeente Amsterdam

2 december 2019

Nederlandstalig



INHOUD

1. **Achtergrond en doelstellingen**
2. Conclusies en aanbevelingen
3. Kennis
4. Houding
5. Gedrag
6. Handhaving
7. Fietzers
8. Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording

ACHTERGROND

Snorfietzers (te herkennen aan het blauwe kentekenplaatje) rijden vanaf 8 april 2019 op de meeste wegen binnen de ring A10 mét helm óp de rijbaan.

Er is een communicatiestrategie ingezet om de snorfietzers te informeren over de verandering. Deze strategie heeft drie kern-doelstellingen:

- het **informeren** van snorfietzers (*kennis – gemeten t/m ingang van de maatregel*);
- het **erkennen** van emoties (spannend) rondom deze maatregel (*houding*); en
- het **veranderen** van rijgedrag (*gedrag*).

Rondom de ingang van de verkeersmaatregel heeft Gemeente Amsterdam een uitgebreide campagne ingezet, waarmee snorfietzers én overige weggebruikers via verschillende campagne-elementen geïnformeerd zijn:

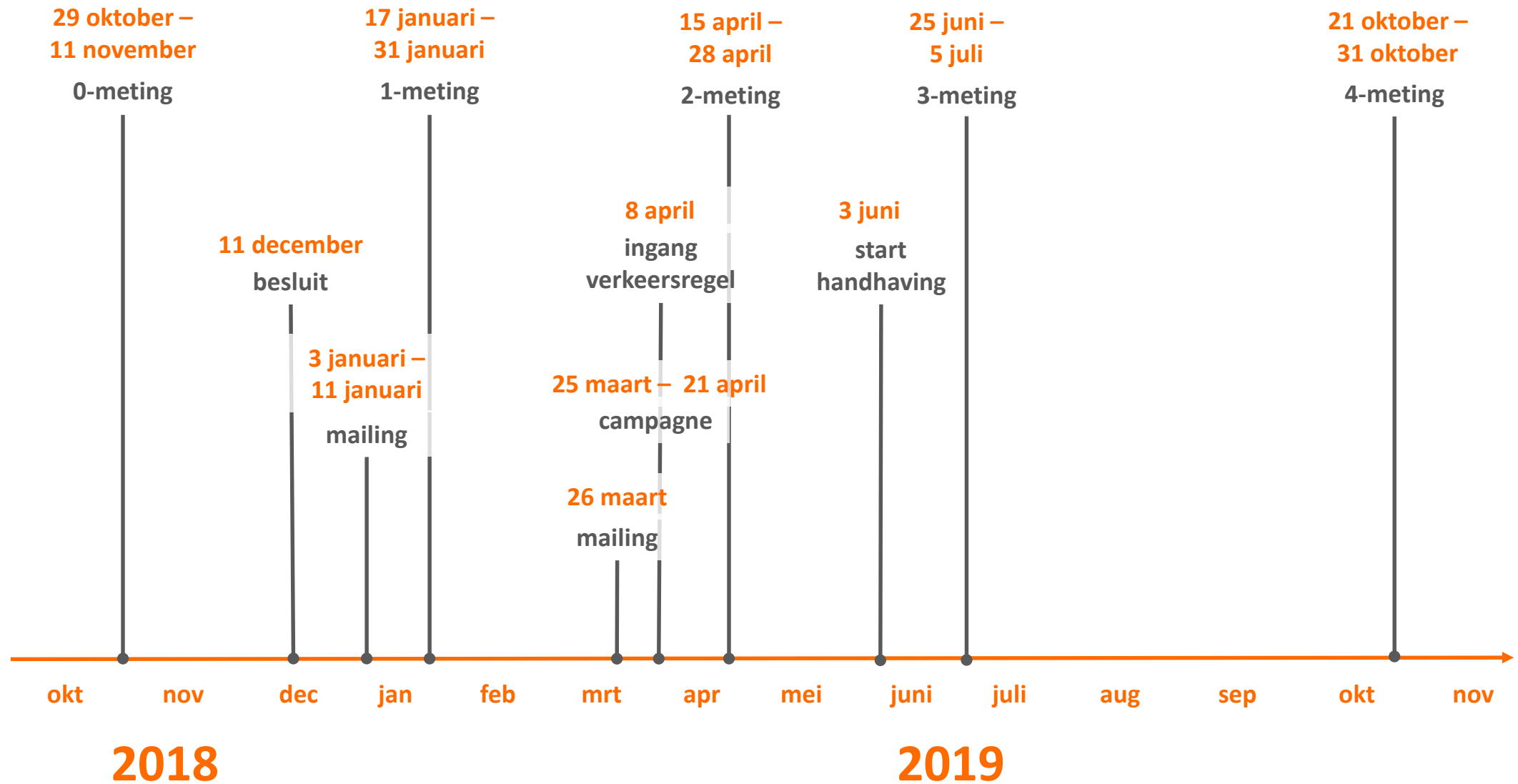
- op straat;
- via (social) media; én
- via een direct mailing aan de 70.000 snorfietzers in de Vervoersregio Amsterdam.

Daarnaast zijn er verschillende verkeersmarkeringen aangebracht, die snorfietzers (en overige weggebruikers) informeren over de juiste plek op de weg.

Sinds 3 juni 2019 kunnen snorfietzers een boete krijgen voor het rijden zonder helm en/of op het fietspad. Er is een team van handhavers/ boa's en politieagenten actief om de nieuwe verkeersmaatregel te handhaven.



Achtergrond en doelstellingen – tijdlijn van alle metingen



DOELSTELLINGEN

De primaire doelstelling voor deze 4-meting:

*Wat is de **houding** en het **gedrag** van snorfietzers, (ex-snorfietzers, overige rijbaangebruikers en fietsers) ten aanzien van de verkeersmaatregel “snorfiets naar de rijbaan” na invoering van de maatregel en een aantal maanden na de start van de handhavingsperiode.*

Dit rapport bevat de resultaten van de 4-meting. Zie rechts enkele achtergrondgegevens van de deelnemers aan dit onderzoek. Meer achtergrondinformatie is te vinden in het corresponderende hoofdstuk.

NB: De resultaten over de kennis van de snorfietzers en overige rijbaangebruikers over de verkeersmaatregel zijn afkomstig uit de rapportage over de 2-meting.

Leeftijd	Snor-fietzers	Ex-snor-fietzers	Overige rijbaan-gebruikers*	Fietsers
16 – 25 jaar	14	13	5	12
25 – 50 jaar	31	18	32	50
50+ jaar	26	18	65	38
Totaal	71	49	102	100

Gemeente	Snor-fietzers	Ex-snor-fietzers	Overige rijbaan-gebruikers*	Fietsers
Amsterdam	51	36	59	98
Buur-gemeenten	20	13	43	2
Totaal	71	49	102	100

* Overige rijbaangebruikers: automobilisten & bestuurders van een (bestel-)bus



INHOUD

1. Achtergrond en doelstellingen
- 2. Conclusies en aanbevelingen**
3. Kennis
4. Houding
5. Gedrag
6. Handhaving
7. Fietzers
8. Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording

1. DE KENNIS, DE HOUDING EN HET GEDRAG VAN DE VERSCHILLENDE WEGGEBRUIKERS RONDOM DE MAATREGEL 'SNORFIETS NAAR DE RIJBAAN' ZIJN MIN OF MEER ONVERANDERD IN VERGELIJKING MET DE WEKEN VLAK NA INGANG VAN DE HANDHAVING VAN DE MAATREGEL (EIND JUNI – BEGIN JULI). FIETSERS ZIJN ONVERMINDERD POSITIEF. VOOR DE REST – SNORFIETSERS, EX-SNORFIETSERS EN OVERIGE RIJDBAANGEBRUIKERS – GELDT DAT DE HELFT (ZEER) NEGATIEF IS OVER DE MAATREGEL EN EEN KWART (ZEER) POSITIEF.

- Fietzers zijn uitermate blij met veranderde verkeersregels. Ze voelen zich prettiger en veiliger op het fietspad en ervaren minder drukte. Wel is een toenemend deel van de fietsers (van 35% naar 46%) van mening dat Gemeente Amsterdam niet voor goede handhaving van de verkeersmaatregel zorgt. Dit kan o.a. komen doordat veel fietsers weliswaar weten dat snorfietzers op sommige plaatsen soms nog wel op het fietspad moeten rijden, maar niet precies weten waar dat wel en niet het geval is. De uitzonderingen op de regel zorgen voor onduidelijkheid.
- De belangrijkste reden waarom de helft van de (ex-)snorfietzers negatief is, komt nog steeds omdat ze de nieuwe verkeerssituatie gevaarlijk vinden vanwege de snelheidsverschillen op de rijbaan.
- Snorfietzers, die positief zijn over de maatregel, geven daarentegen juist aan dat ze de nieuwe verkeerssituatie veiliger vinden en dat het prettig is om door te kunnen rijden op de rijbaan.
- Overige rijbaangebruikers zijn vergeleken met de 3-meting min of meer even negatief ($\pm 50\%$). Wel is het aandeel, dat de verkeerssituatie gevaarlijk vindt, afgenomen; terug naar het niveau van de eerste metingen (1:3). In combinatie met het feit dat overige rijbaangebruikers vaker snorfietzers tegenkomen op de rijbaan in vergelijking met eind juni, duidt dit op een bepaalde mate van gewenning.

2. EEN DEEL VAN DE SNORFIETSERS IS GESTOPT MET SNORREN SINDS DE VERKEERSMAATREGEL INGEGAAN IS; NIET ALLEEN OMDAT ZIJ DE RIJBAAN TE GEVAARLIJK VINDEN, MAAR OOK OM HELE ANDERE REDENEN, DIE NIET TE MAKEN HEBBEN MET DE MAATREGEL ZELF, ZOALS OVERGESTAPT OP DE FIETS VANWEGE GEZONDHEID OF MILIEU.

- Onder ex-snorfietsers is de fiets het primaire alternatief. Maar ook de auto en het openbaar vervoer worden veel gebruikt als alternatief / vervangend vervoermiddel.
- Van de ex-snorfietsers heeft de helft de snorfiets inmiddels verkocht en nog eens 1/3 is van plan om dit te doen. Het ombouwen van de snorfiets naar een bromfiets gebeurt nauwelijks.

3. STEEDS MEER SNORFIETSERS HOUDEN ZICH AAN DE VERKEERSREGEL: HET BEZIT VAN EEN HELM IS VERDER TOEGENOMEN EN DE HELM WORDT DOOR DE MEESTEN OOK GEBRUIKT. TWEEDERDE RIJDT OVERAL/MEESTAL WAAR DAT MOET OP DE RIJBAAN. AL IS DE SITUATIE IETS VERBETERD TEN OPZICHTE VAN DE 3-METING, EEN KWART VAN DE SNORFIETSERS VINDT HET ONDUIDELIJK WAAR ZE WEL EN NIET OP DE RIJBAAN MOETEN RIJDEN.

- Het bezit van een helm is gestegen van 71% (3-meting) naar 82% (4-meting). 91% van de snorfietsers met een helm, draagt hem ook binnen de ring A10.
- Twee derde (70%) van de snorfietsers rijdt overal/meestal waar dat moet op de rijbaan. Dit is onveranderd ten opzichte van de 3-meting. 16% rijdt nog steeds overal/meestal op het fietspad. Deze laatste groep durft (nog) niet op de rijbaan te gaan rijden, heeft (nog) geen helm of vindt het te gevaarlijk.
- Voor bijna de helft van de snorfietsers (46%) is het duidelijk waar men de rijbaan op moet. Het aandeel snorfietsers dat het onderweg onduidelijk vindt waar ze wel en niet op de rijbaan moeten rijden, is iets afgenomen (van 34% naar 28%). Onduidelijkheid wordt veroorzaakt door uitzonderingen op de regel en/of dat slecht aangegeven wordt waar men moet rijden.

4. SNORFIETSERS, DIE ZIJN BLIJVEN SNORFIETSEN, GEBRUIKEN DEZE GEMIDDELD EVEN VAAK ALS VOOR DE VERKEERSMAATREGEL. WEL MAAKT TWEE DERDE GEBRUIK VAN ANDERE ROUTES, NOODGEDWONGEN DAN WEL DOELBEWUST.

- Noodgedwongen omdat snorfietzen op sommige plekken niet meer toegestaan zijn; doelbewust om te vermijden dat ze met helm op de rijbaan moeten rijden.

5. DE GEPERCIPIEERDE PAKKANS IS WAT AFGENOMEN IN VERGELIJKING MET VLAK NA DE START VAN DE HANDHAVING.

- Twee vijfde (39%) van de snorfietzers acht de kans op een boete wanneer men zonder helm en/of op het fietspad rijdt (zeer) groot. Tijdens de 3-meting was dit nog 49%. Een derde (34%) acht deze kans (zeer) laag.
- Daar staat tegenover dat inmiddels een groter deel van de snorfietzers ervaring heeft met boetes: 14% heeft zelf een boete gekregen, 28% kent iemand die een boete heeft gekregen.

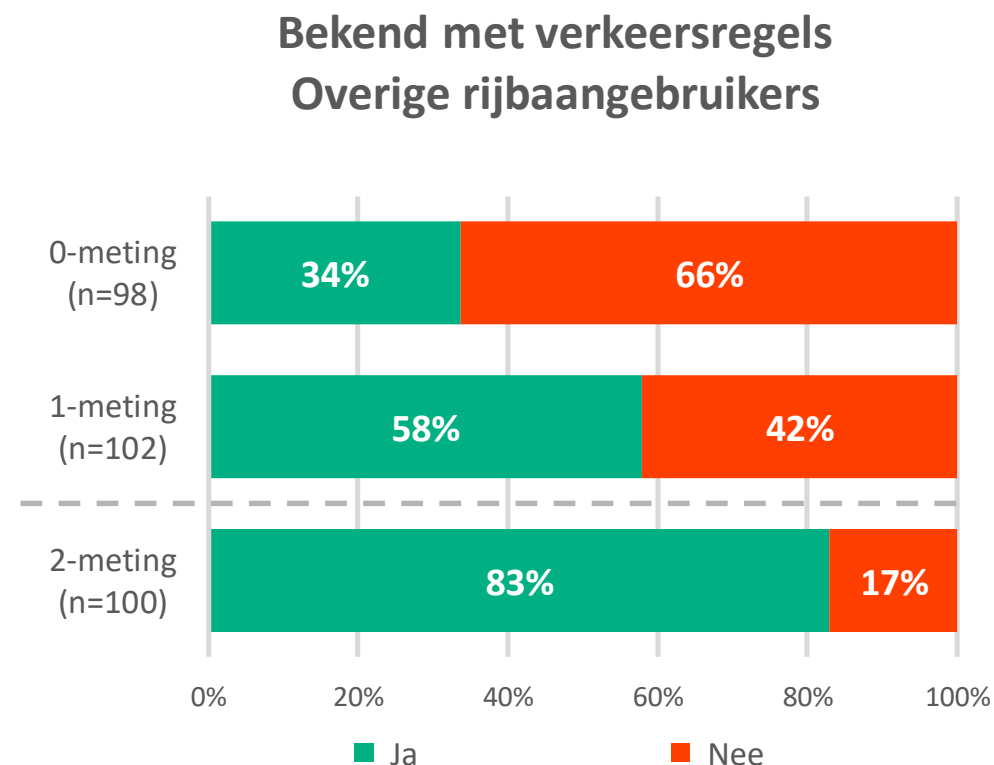
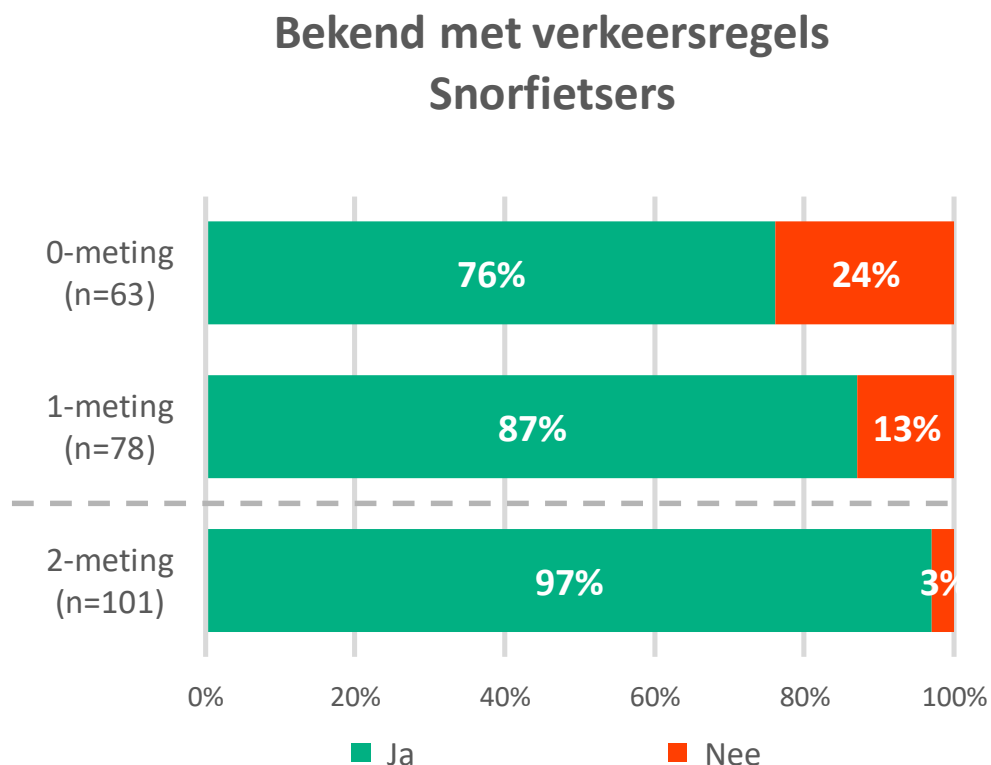


1. **Ga na waar met bewegwijzering e.d. de duidelijkheid over waar wel en waar niet door snorfietzen op de rijbaan moet worden gereden verder verbeterd kan worden.** Ook al is de groep snorfietzers die het onderweg onduidelijk vindt waar ze wel en niet op de rijbaan moeten rijden, iets afgenomen; nog steeds is het voor een kwart niet duidelijk. Dit leidt tot irritatie en verwarring en het mogelijk niet navolgen van de verkeersregels. Hetgeen weer een negatieve invloed kan hebben op met name fietsers, die geconfronteerd worden met snorfietzers waar ze deze niet verwachten.
2. **Blijf nadrukkelijk handhaven, zodat snorfietzers gestimuleerd worden om de verkeersmaatregel na te blijven leven.** De gepercipieerde pakkans is wat gedaald. En, ook al houden snorfietzers zich gemiddeld genomen steeds beter aan de maatregel, een deel doet dit nog niet. Als bijeffect van de nadrukkelijke handhaving is een betere zichtbaarheid van het handhaven van de verkeersmaatregel voor fietsers, aangezien zij van mening zijn dat Gemeente Amsterdam niet voor goede handhaving van de verkeersmaatregel zorgt.

INHOUD

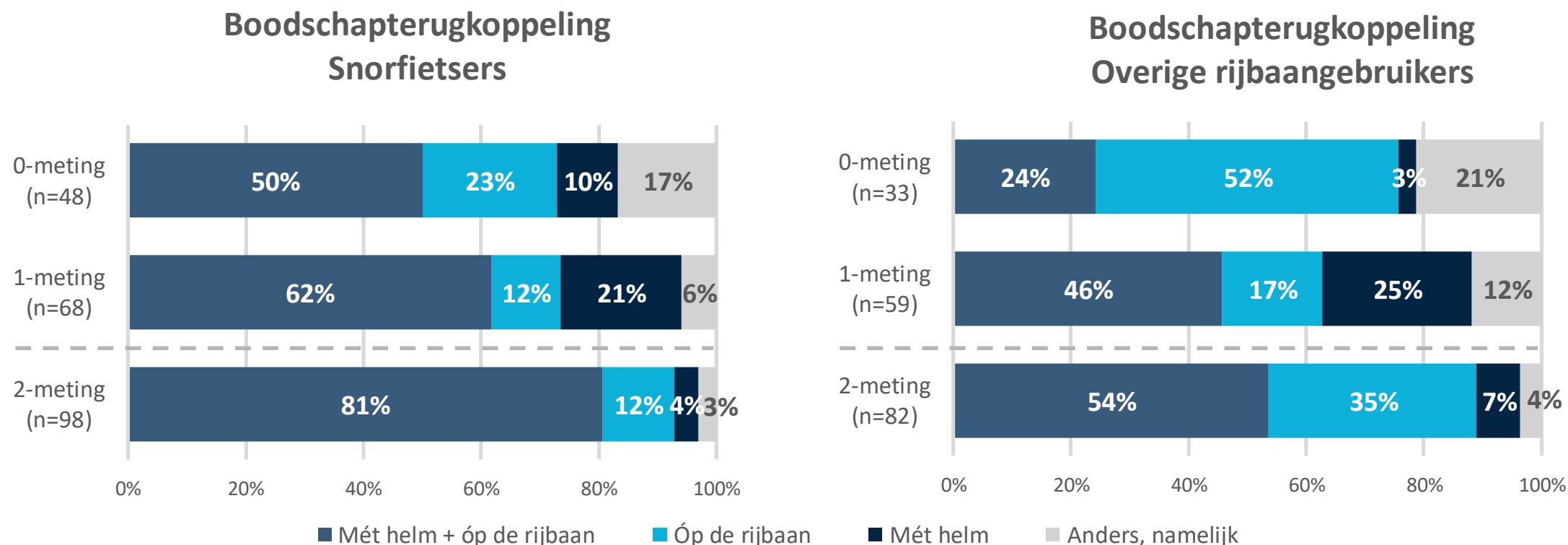
1. Achtergrond en doelstellingen
2. Conclusies en aanbevelingen
- 3. Kennis**
4. Houding
5. Gedrag
6. Handhaving
7. Fietzers
8. Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording

Vrijwel alle snorfietzers (97%) waren bij ingang van de verkeersmaatregel bekend met de nieuwe verkeersregels. Bij overige rijbaangebruikers was de bekendheid in de loop van de campagne ook fors toegenomen 83%.



Vraag: "De verkeerssituatie voor snorfietzers in Amsterdam is veranderd. Bent u bekend met de nieuwe verkeersregels?"

Snorfietzers, die aangaven op de hoogte te zijn van de regel, koppelden nog beter beide elementen van de regel terug (*mét helm en óp de rijbaan*; 81%). Overige rijbaangebruikers waren vooral goed op de hoogte dat snorfietzers *op de rijbaan* te vinden zouden zijn (in totaal 89% ten opzichte van 63% bij de 1-meting).



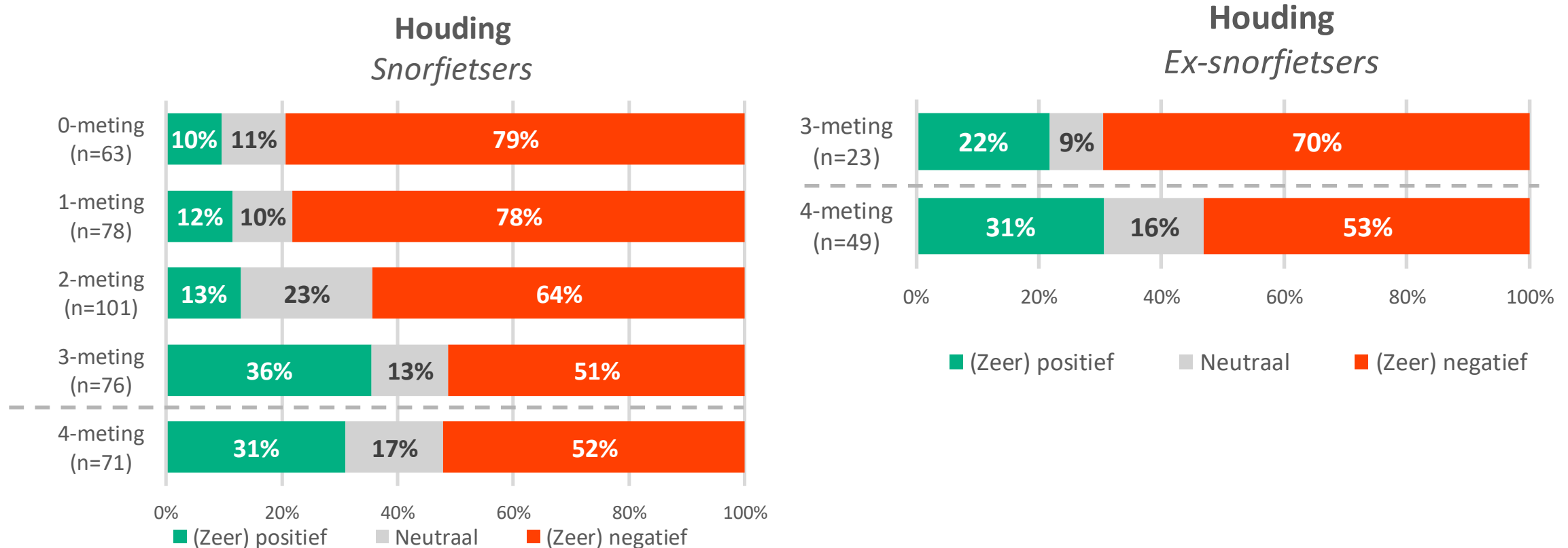
Vraag: "Kunt u omschrijven wat er veranderd is voor snorfietzers?" (Alleen gesteld wanneer men bekend is met de nieuwe verkeersregels.)

INHOUD

1. Achtergrond en doelstellingen
2. Conclusies en aanbevelingen
3. Kennis
- 4. Houding**
5. Gedrag
6. Handhaving
7. Fietzers
8. Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording

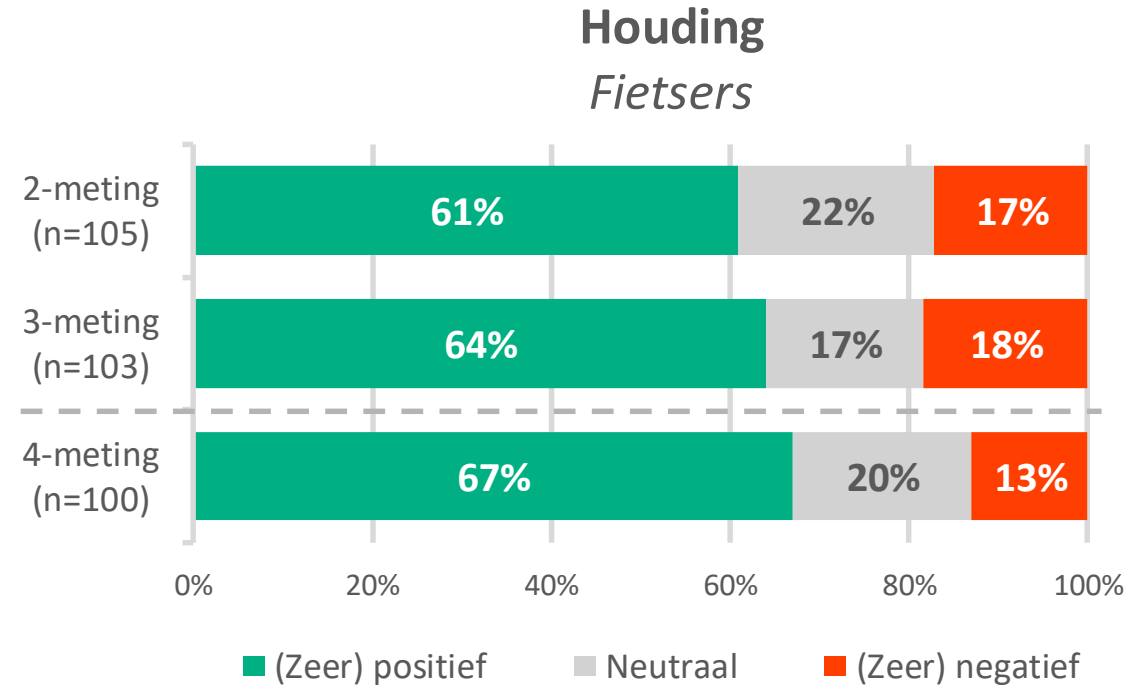
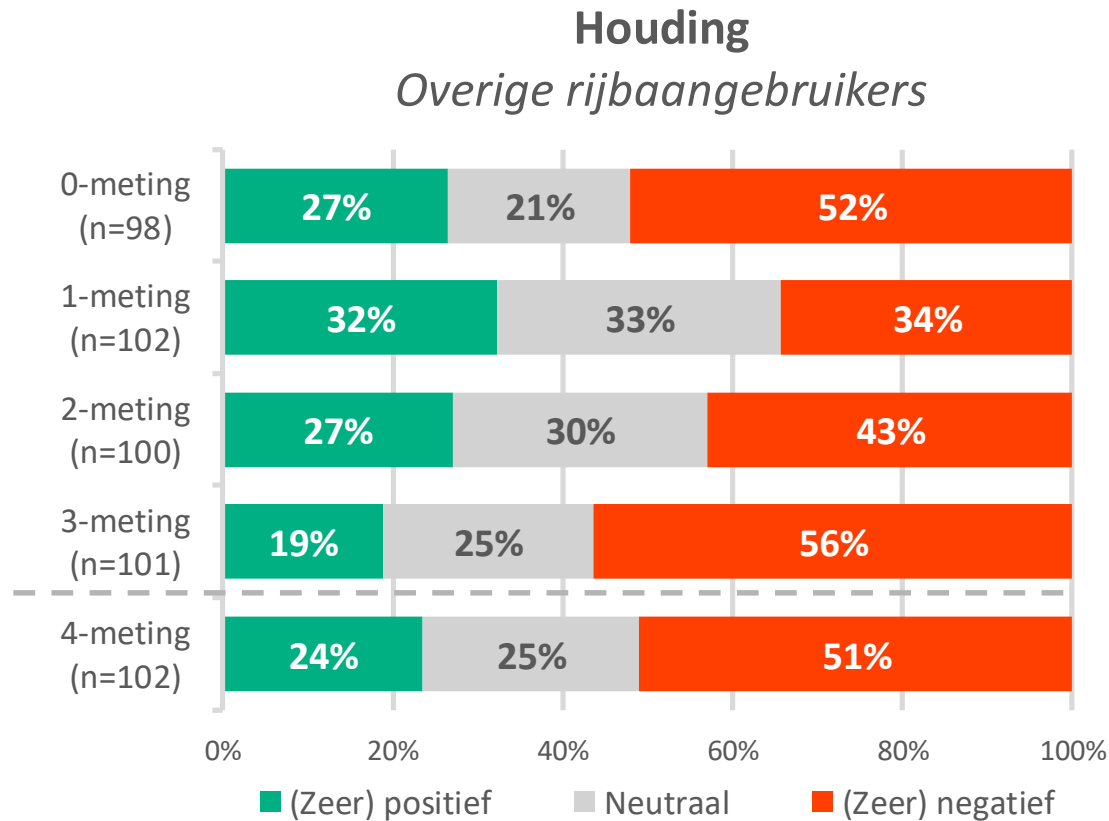
De houding van de snorfietzers is min of meer gelijk ten opzichte van de 3-meting. Hoewel nog steeds de helft (53%) van de ex-snorfietzers negatief is, zijn ze in vergelijking met de 3-meting positiever geworden.

Hun houding ten opzichte van de verkeersregel komt sterk overeen met die van de snorfietzers.



Vraag: "In hoeverre bent u positief of negatief over deze verkeersregel?"

Overige rijbaangebruikers zijn ten opzichte van de 3-meting min of meer even negatief. 51% is (zeer) negatief, een kwart neutraal en een kwart (24%) (zeer) positief. De houding van fietsers blijft onverminderd positief in vergelijking met eerdere metingen.



Vraag: "In hoeverre bent u positief of negatief over deze verkeersregel?"

Het aantal (ex-)snorfietzers dat de nieuwe verkeerssituatie “gevaarlijk” of “onveilig” noemt is vergelijkbaar met de 3-meting (van 39% naar 42%). Onder overige rijbaangebruikers is dit aandeel terug naar het niveau van de eerste metingen (34%).

*“Gevaarlijk, **ben al een paar keer bijna van de rijbaan geduwd**. Regels zijn overal anders en zorgen voor een onveilige situatie.”*

(Snorfietser, vrouw, 41-45 jaar, zeer negatief)

“Ik voel me niet altijd veilig tussen de auto’s.”

(Snorfietser, vrouw, 26-30 jaar, negatief)

*“Je moet met een langzamere snorfiets gebruik maken van de weg waar auto’s, vrachtwagens, bussen rijden. Dit zorgt voor verwarring, frustratie en **gevaarlijke omstandigheden**.”*

(Snorfietser, man, 46-50 jaar, negatief)

*“**Gevaarlijke situaties** met andere verkeersdeelnemers, die bewegen met een hogere snelheid.”*

(Ex-snorfietser, man, 21-25 jaar, zeer negatief)

*“De snorfietzen mogen maar 25 km/ph, dus dat houdt de auto’s er achter alleen maar op en **veroorzaakt irritatie** en geen aandacht voor de rest van het verkeer.”*

(Overige rijbaangebruiker, man, 41-45 jaar, negatief)

*“Te onduidelijk en **niet geaccepteerd bij automobilisten**.”*

(Fietser, vrouw, 51-55 jaar, negatief)

Noemt de nieuwe verkeerssituatie “gevaarlijk” of “onveilig”	Snorfietzers	Ex-snorfietzers	Overige rijbaangebruikers	Fietzers
0-meting	33%	-	32%	-
1-meting	42%	-	35%	-
2-meting	57%	-	37%	18%
3-meting	38%	43%	46%	17%
4-meting	38%	46%	34%	12%

Vraag: “Waarom bent u (zeer) negatief over deze verkeersregel?”

Positieve snorfietzers geven aan dat de nieuwe verkeerssituatie veiliger is en het prettig is om door te kunnen rijden op de rijbaan. Overige rijbaangebruikers zijn van mening dat de helmplicht een positieve ontwikkeling is en fietsers ervaren minder overlast en meer veiligheid op de fietspaden.

“Kan beter doorrijden.”

(Snorfietser, vrouw, 50-56 jaar, positief)

*“Zo is iedereen **beter beschermd** tegen ongelukken.”*

(Snorfietser, vrouw, 26-30 jaar, positief)

*“**Veel veiliger** en op 'grote weg' rijden is beter.”*

(Snorfietser, man, 71 jaar of ouder, zeer positief)

*“Het maakt het verkeer **veel veiliger**.”*

(Ex-snorfietser, man, 31-35 jaar, positief)

*“**Veiligheid voor de snorfietser zelf**, hoofd is kwetsbaar en met helm beschermd.”*

(Overige rijbaangebruiker, vrouw, 51-55 jaar, positief)

*“**Minder overlast** op het fietspad. Minder ongelukken op de wegen.”*

(Fietser, man, 16-20 jaar, zeer positief)

*“Ze zijn te gevaarlijk op het fietspad en **het dwingt de automobilist om rustig te rijden**.”*

(Overige rijbaangebruiker, vrouw, 56-60 jaar, positief)

*“Geen sneller verkeer dan de fiets meer op de fietsbaan. Geen druk meer van achteren van degenen met een snorfiets om er door te moeten. Geen getoeter meer achter mij van de snorfietsen. Ik wordt niet meer afgesneden door snorfietsen. Het **is veel veiliger geworden op de fietsbanen**.”*

(Fietser, man, 51-55 jaar, positief)

Vraag: “Waarom bent u (zeer) positief over deze verkeersregel?”

Neutrale snorfietzers, overige rijbaangebruikers en fietsers zien voor- en nadelen voor verschillende verkeersdeelnemers OF maakt het niet veel uit dat de verkeersregel gewijzigd is.

"Ik had het erger verwacht dan dat ik uiteindelijk vind. De helm zelf vind ik geen probleem alleen is het irritant dat ik soms nieuwe routes moet bedenken waar ik niet meer met de scooter mag rijden."

(Snorfietser, vrouw, 21-25 jaar, neutraal)

*"Met helm is wat voor te zeggen, maar **op de weg is weer lastig.**"*

(Ex-snorfietser, vrouw, 36-40 jaar, neutraal)

"Ik heb zelf een bromfiets met geel kenteken. Ik merk als automobilist of bromfiets-rijder weinig tot niks van de wijziging van verkeersregel."

(Overige rijbaangebruiker, vrouw, 31-35 jaar, neutraal)

"Het maakt mij niet uit waar ze rijden."

(Fietser, man, 36-40 jaar, neutraal)

"Het maakt volgens mij weinig uit."

(Snorfietser, man, 66-10 jaar, neutraal)

"Het heeft voordelen en nadelen."

(Snorfietser, vrouw, 56-60 jaar, neutraal)

*"Ik zie de voordelen, o.a. veiligheid op fietspaden, maar ook de nadelen, langzaam verkeer op de rijbaan met vaak nogal ongecontroleerde en onverwachte deelname aan het verkeer. **Plussen en minnen dus...**"*

(Overige rijbaangebruiker, man, 51-55 jaar, neutraal)

Vraag: "Waarom bent u neutraal over deze verkeersregel?"

INHOUD

1. Achtergrond en doelstellingen
2. Conclusies en aanbevelingen
3. Kennis
4. Houding
- 5. Gedrag**
6. Handhaving
7. Fietzers
8. Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording

Snorfietsers die sinds 8 april niet meer op de snorfiets rijden, vinden de nieuwe verkeerssituatie te *gevaarlijk* of zien het niet zitten om met helm op te gaan rijden. Nog altijd twee op de vijf ex-snorfietsers laten de snorfiets staan om redenen die niet samenhangen met de nieuwe verkeersregel.

*“Ik vind het **gevaarlijk**,
onduidelijk en onzin.”*

(Ex-snorfietser, vrouw, 16-20
jaar)

*“**Die is verkocht**. Heb weer een 'gewone'
brommer. Als je toch een helm moet
dragen, dan wil ik ook sneller rijden!”*

(Ex-snorfietser, vrouw, 56-60 jaar)

*“Fiets liever **voor de
conditie**.”*

(Ex-snorfietser, vrouw,
46-50 jaar)

*“**Heupoperatie** gehad.”*

(Ex-snorfietser, man,
56-60 jaar)

*“**Veel te gevaarlijk**.”*

(Ex-snorfietser, man,
31-35 jaar)

*“Omdat ik het **te gevaarlijk**
vind met alle auto's die mij in
willen halen.”*

(Ex-snorfietser, vrouw, 21-25
jaar)

*“Hij is stuk gegaan en door de
helmplicht en verplaatsing
naar de rijbaan vond ik het
niet rendabel om mijn scooter
de laten maken.”*

(Ex-snorfietser, vrouw, 21-25
jaar)

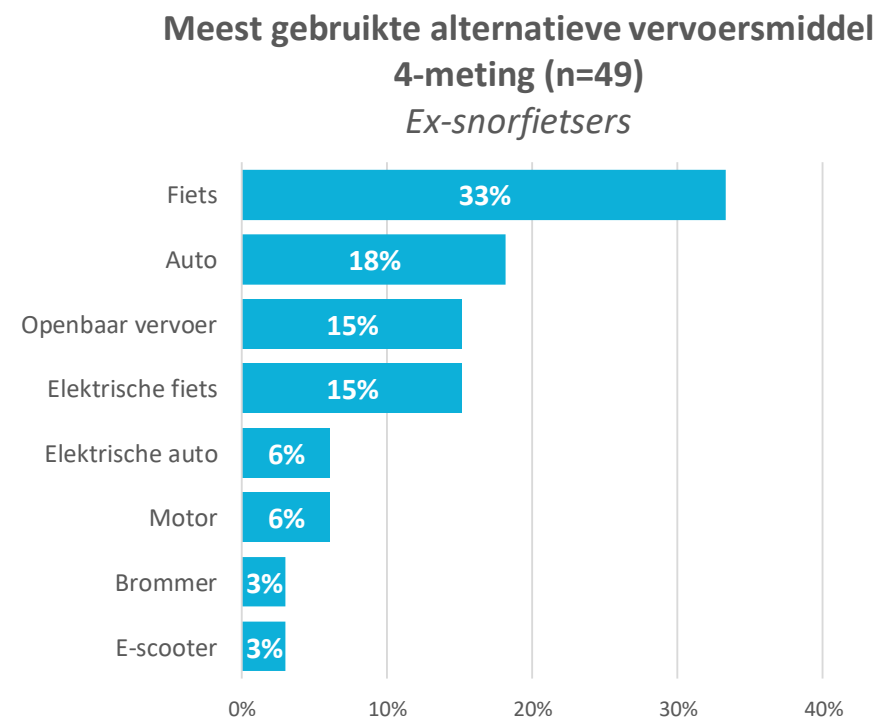
*“**Niet duurzaam**.”*

(Ex-snorfietser, man,
41-45 jaar)

Vraag: “Waarom rijdt u niet meer op uw snorfiets?”

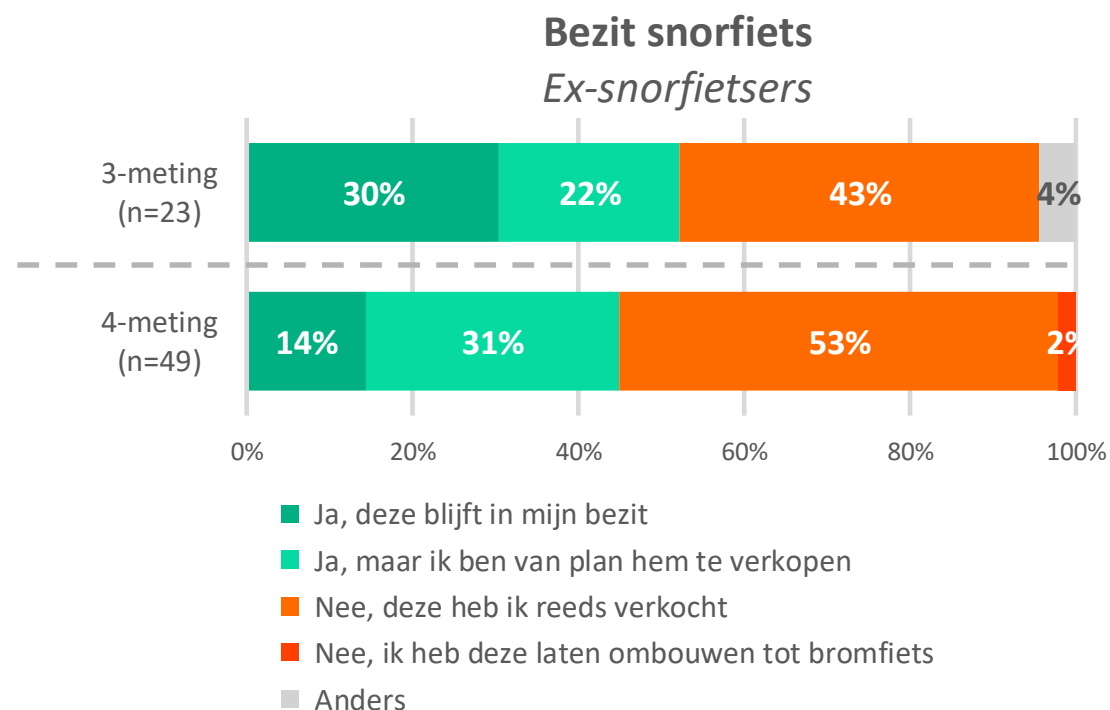
Onder ex-snorfietsers zijn de fiets en de auto de populairste alternatieven voor de snorfiets, gevolgd door het openbaar vervoer. Hierbij is de fiets het primaire alternatief.

Alternatieven voor snorfiets voor <u>ex-snorfietsers</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%



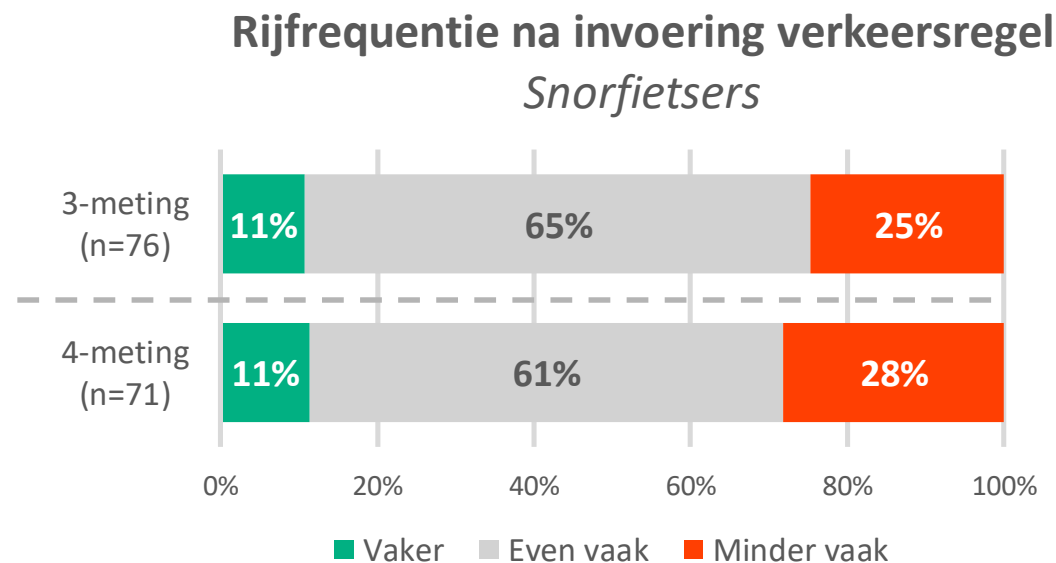
Vraag: "Welke van de onderstaande vervoersmiddelen gebruikt u als alternatief voor uw snorfiets?" en
"En welke van de genoemde vervoersmiddelen bent u het meest gaan gebruiken als alternatief voor uw snorfiets?"

In vergelijking met de 3-meting hebben meer ex-snorfietsers hun snorfiets reeds verkocht (van 43% naar 53%). Daarnaast is een derde (31%) van plan om de snorfiets te verkopen. Een enkeling (2%) heeft de snorfiets om laten bouwen tot bromfiets.



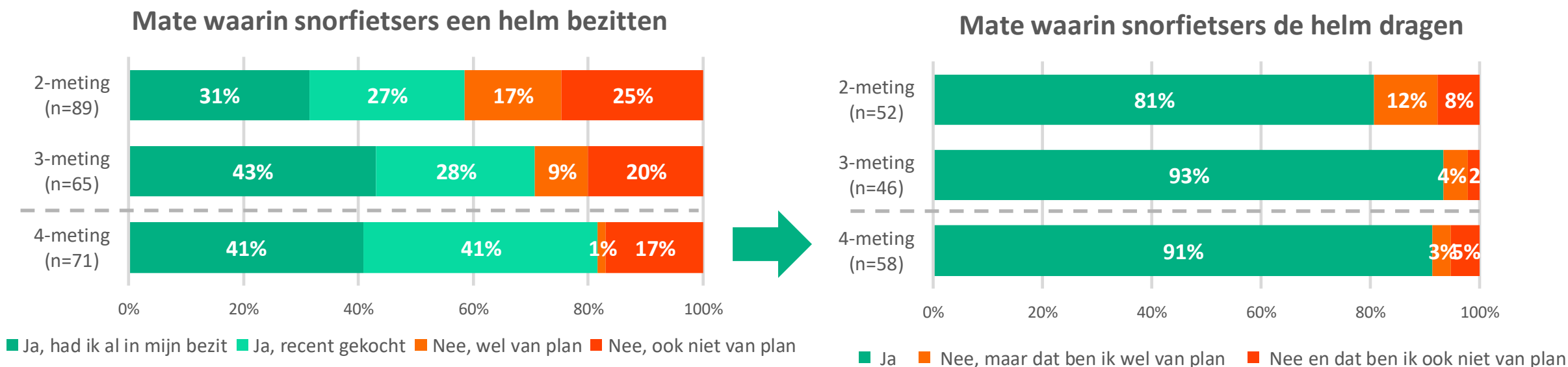
Vraag: "Bent u nog in het bezit van uw snorfiets?"

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.



Vraag: "Rijdt u vaker of minder vaak op uw snorfiets sinds deze verkeersregel is ingegaan?"

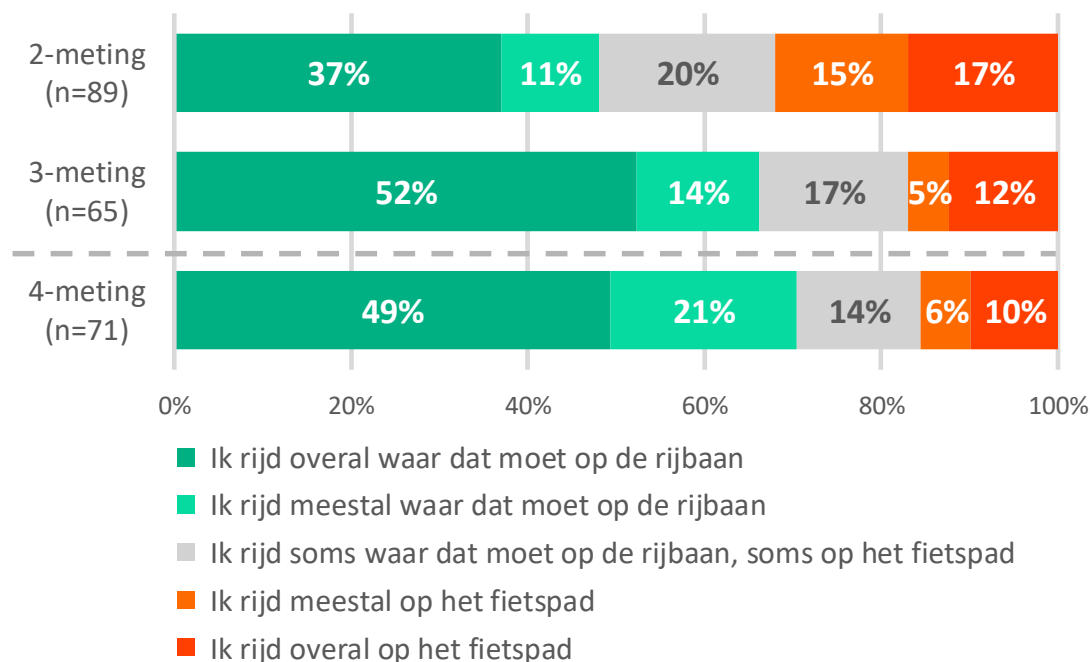
Het aandeel snorfietzers dat in het bezit is van een helm is opnieuw toegenomen (van 71% naar 82%).
De snorfietzers zijn in vergelijking met de 3-meting even consequent in het dragen van de helm.



Vraag: "Bent u in het bezit van een helm?" (Alleen gesteld indien men op de snorfiets gereden heeft na invoering verkeersregel.)
en "Draagt u uw helm wanneer u binnen de ring A10 met uw snorfiets gaat rijden?" (Alleen gesteld indien men in het bezit is van een helm.)

Nog altijd rijdt twee derde (70%) van de snorfietzers overal/meestal waar dat moet op de rijbaan. 16% rijdt nog steeds overal/meestal op het fietspad. Deze laatste groep durft (nog) niet op de rijbaan te gaan rijden, heeft (nog) geen helm of vindt het te gevaarlijk.

Mate waarin snorfietzers op de rijbaan rijden



"Levensgevaarlijk."

(Snorfietser, man 21-25 jaar)

"Dat durf ik nog niet."

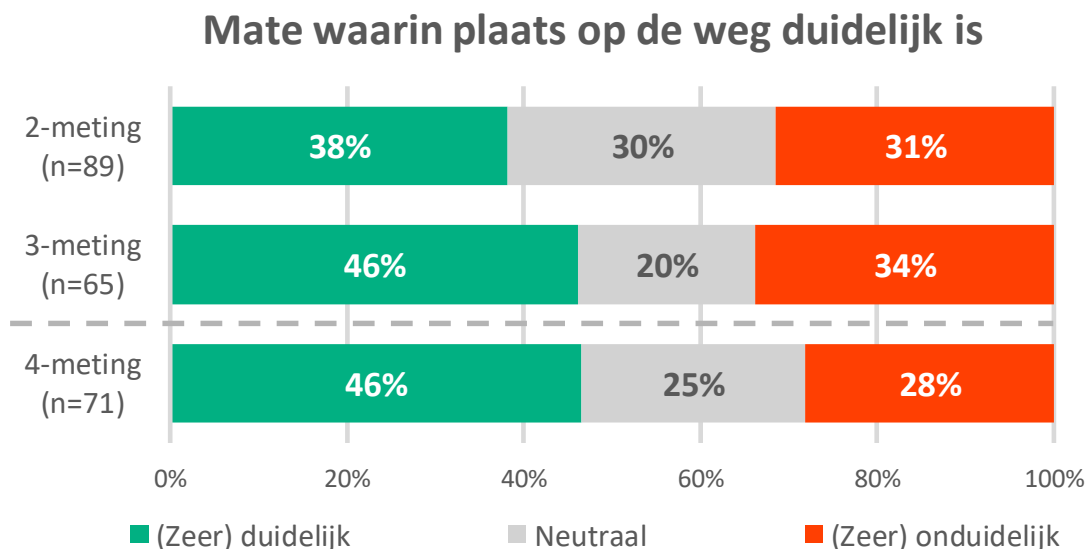
(Snorfietser, vrouw, 56-60 jaar)

*"Omdat ik **geen helm** heb."*

(Snorfietser, man, 66-70 jaar)

Vraag: "In hoeverre rijdt u op dit moment op de rijbaan?" (Alleen gesteld indien men op de snorfiets gereden heeft na invoering verkeersregel.) en "Waarom rijdt u (nog) niet overal waar dat moet op de rijbaan?" (Alleen gesteld indien men overal/meestal op het fietspad rijdt.)

Het aandeel snorfietzers dat het onderweg (zeer) onduidelijk vindt waar men wel en niet op de rijbaan moet rijden, is iets afgenomen (van 34% naar 28%). Wanneer er onduidelijkheid is, wordt dit veroorzaakt door de uitzonderingen op de regel en/of er slecht aangegeven wordt waar men moet rijden.



“Omdat je gewoon niet weet waar je aan toe bent. Ga maar eens rijden rond de VU en Amstelveense weg. Een ramp.”
(Snorfietser, man, 26-30 jaar)

“Het wisselt waar je wel en niet op het fietspad mag rijden en ik zie ook de hele tijd andere scooters verkeerd rijden omdat ze het niet begrijpen”
(Snorfietser, vrouw, 41-45 jaar)

“Niet goed aangegeven. Soms twijfelachtig.”
(Snorfietser, vrouw, 61-65 jaar)

“In sommige situaties is het slecht aangegeven.”
(Snorfietser, man, 61-65 jaar)

Vraag: “In hoeverre is het voor u onderweg duidelijk waar u wel en niet op de rijbaan moet rijden, wanneer u met uw snorfiets binnen de ring A10 rijdt?” (Alleen gesteld indien men op de snorfiets gereden heeft na invoering verkeersregel.) en “Waarom vindt u het (zeer) onduidelijk?” (Alleen gesteld indien het (zeer) onduidelijk vindt.)

Snorfietsters die het onderweg (zeer) onduidelijk vinden waar men wel en niet op de rijbaan moet rijden, pleiten voor duidelijkere bewegwijzering en/of consequentere regels. Daarnaast is er een deel dat van mening is dat de regel teruggedraaid zou moeten worden om voor meer duidelijkheid te zorgen.

“Duidelijker de borden neerzetten. Zelf eens alle routes rijden om te kijken of het klopt.”

(Snorfietser, vrouw, 26-30 jaar)

“Of overal op de rijbaan of nergens.”

(Snorfietser, man, 21-25 jaar)

“Consequent zijn en duidelijker in het aangeven.”

(Snorfietser, vrouw, 31-35 jaar)

“Terug op het fietspad.”

(Snorfietser, man, 31-35 jaar)

“Stoppen met deze regeling en zorgen voor bredere fietspaden.”

(Snorfietser, vrouw, 41-45 jaar)

“De maatregel afschaffen. Is nergens in Nederland zo, alleen bij die mafkezen hier. En anders eens logisch nadenkende mensen inhuren, die de routes nog eens goed doornemen en onzin als 4 x op en af de rijweg eruit halen.”

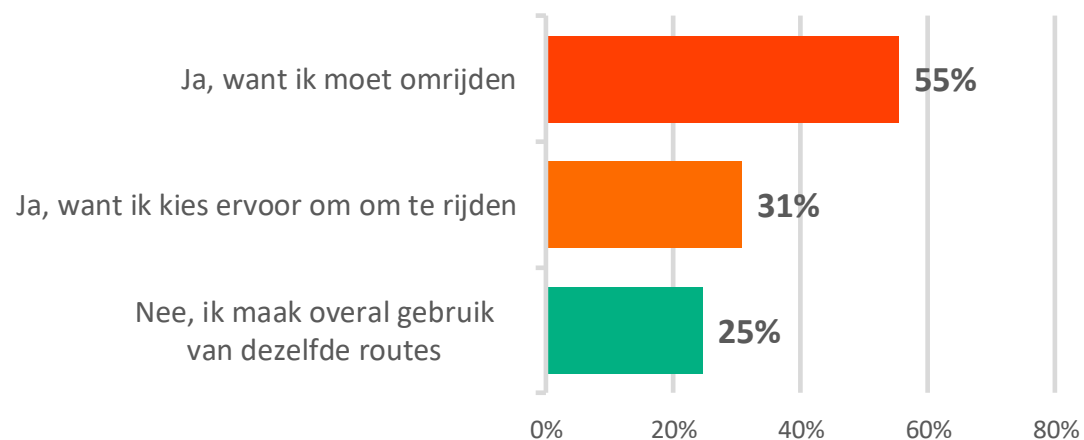
(Snorfietser, vrouw, 51-55 jaar)

Vraag: “Wat kan Gemeente Amsterdam doen, zodat het wel duidelijk wordt voor u?” (Alleen gesteld indien het (zeer) onduidelijk vindt.)

Twee derde van de snorfietzers maakt gebruik van andere routes naar bestemming(-en), omdat snorfietzen op sommige plekken niet meer toegestaan zijn of kiest bewust voor andere routes om te vermijden dat ze met helm op de rijbaan moeten rijden.

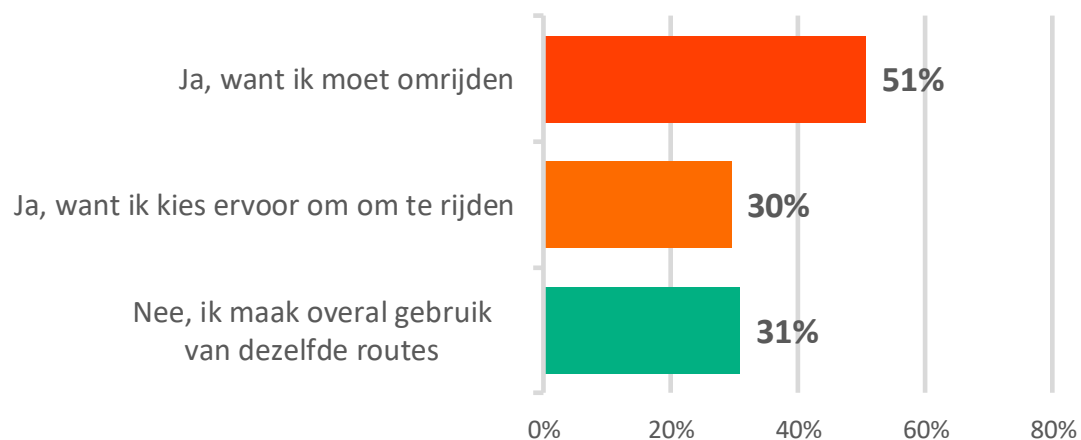
Mate waarin snorfietzers alternatieve routes gebruiken

3-meting (n=65)



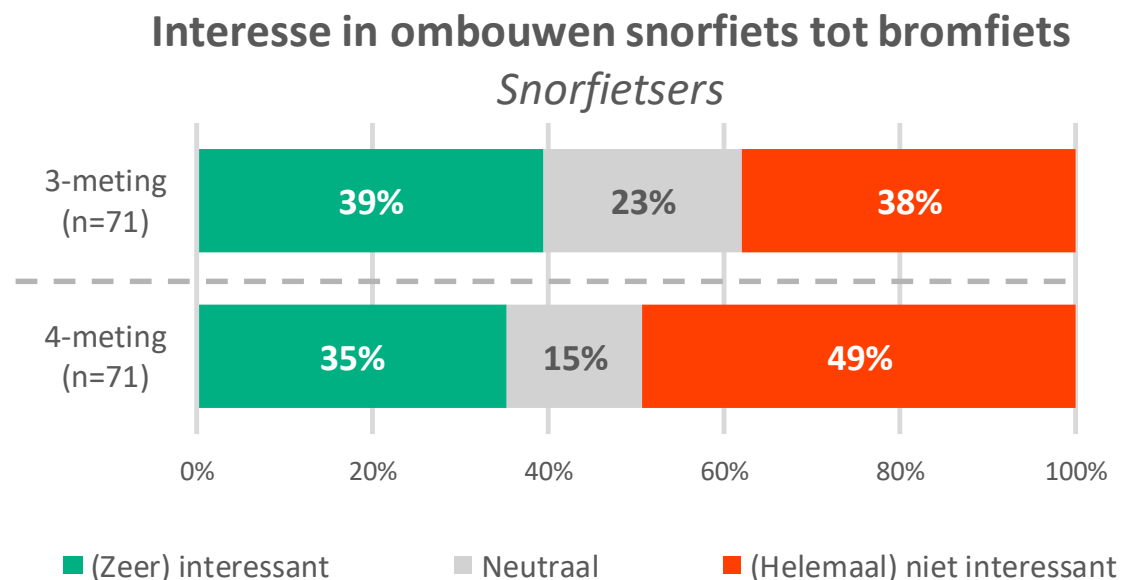
Mate waarin snorfietzers alternatieve routes gebruiken

4-meting (n=71)



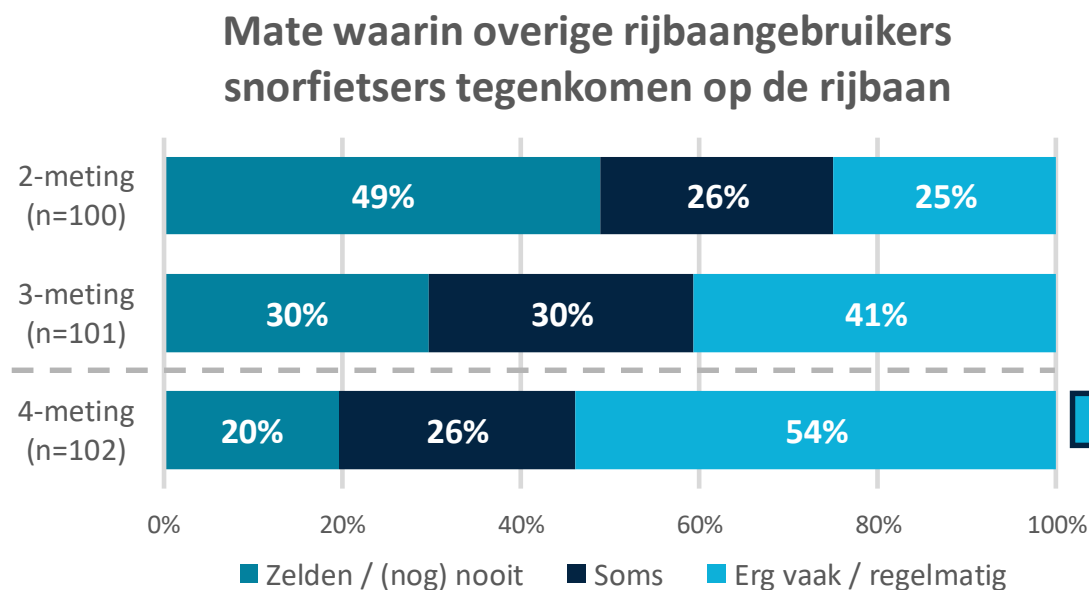
Vraag: "Maakt u gebruik van andere routes naar uw bestemming(-en) sinds de verkeersregel is ingegaan?"

De helft van de snorfietzers vindt het (helemaal) niet interessant om de snorfiets om te laten bouwen tot bromfiets. Een derde (35%) vindt dit wel (zeer) interessant. In vergelijking met de 3-meting is de interesse in deze mogelijkheid afgenomen.



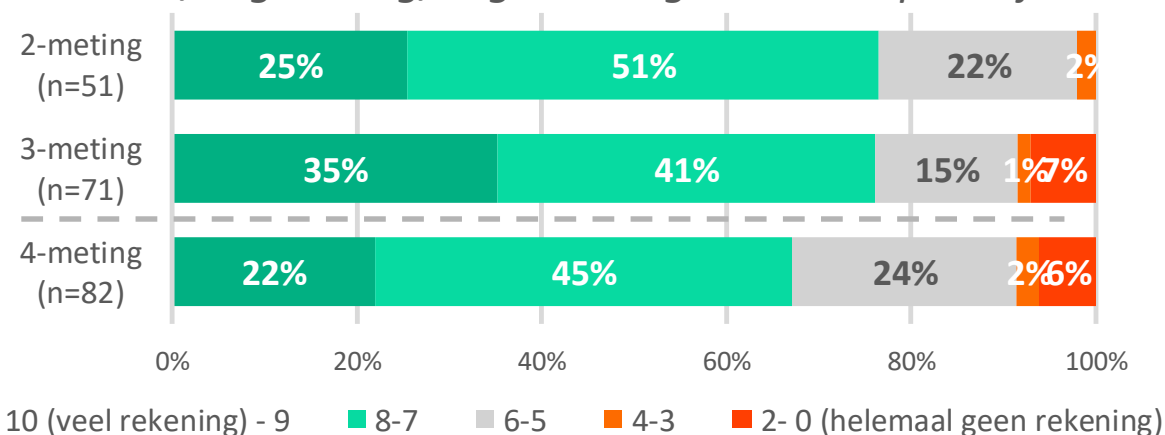
Vraag: "In hoeverre is het voor u interessant om uw snorfiets om te laten bouwen tot bromfiets (van blauw naar geel kentekenplaatje)?"

Overige rijbaangebruikers komen snorfietzers duidelijk vaker tegen op de rijbaan in vergelijking met de 3-meting. De meerderheid van de rijbaan-gebruikers die snorfietzers soms/ regelmatig/ erg vaak tegenkomt (67%) houdt rekening met snorfietzers.



Mate waarin overige rijbaangebruiker rekening houdt met snorfietzers op de rijbaan

Onder rijbaangebruikers die snorfietzers soms/ regelmatig/ erg vaak tegenkomen op de rijbaan

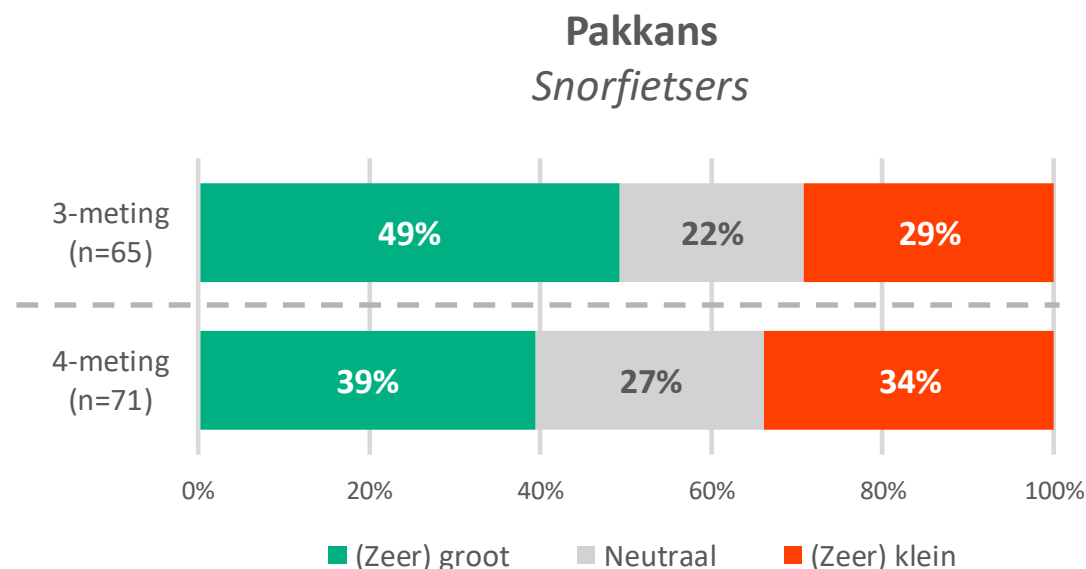


Vraag: "Hoe vaak komt u snorfietzers tegen op de rijbaan binnen de ring A10, nu deze verkeersregel is ingegaan?" en "In hoeverre houdt u rekening met snorfietzers op de rijbaan?"

INHOUD

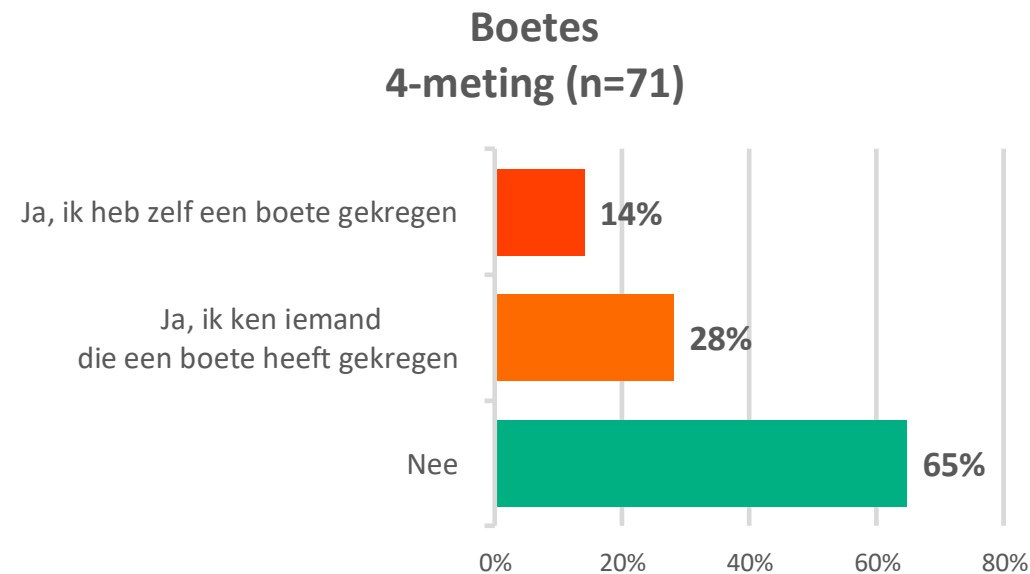
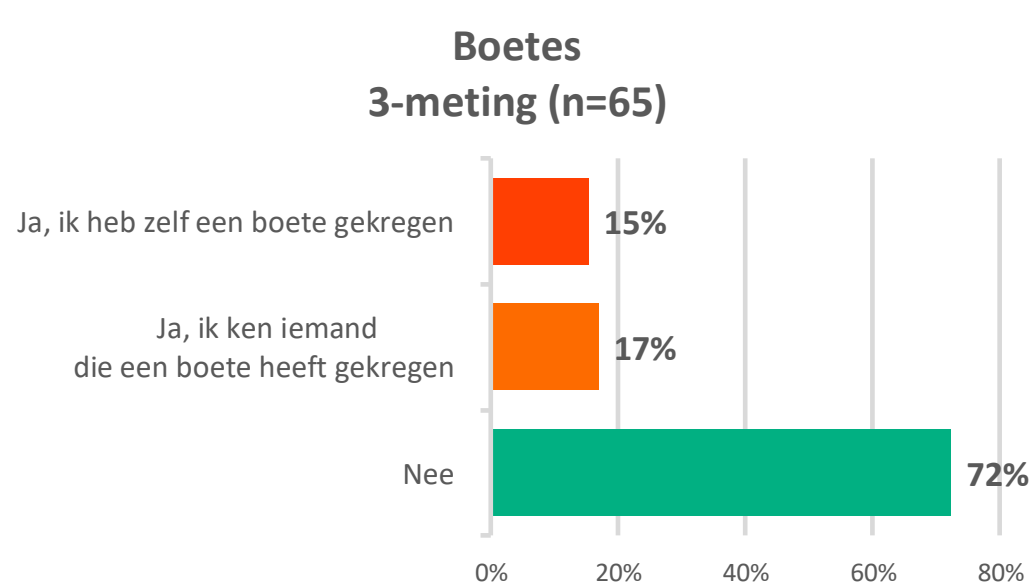
1. Achtergrond en doelstellingen
2. Conclusies en aanbevelingen
3. Kennis
4. Houding
5. Gedrag
- 6. Handhaving**
7. Fietzers
8. Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording

De gepercipieerde pakkans is wat afgenomen in vergelijking met de 3-meting. Twee vijfde (39%) van de snorfietzers acht de kans op een boete wanneer men zonder helm en/of op het fietspad rijdt (zeer) groot. Een derde (34%) acht deze kans (zeer) laag.



Vraag: "Hoe groot of klein acht u de kans dat u beboet wordt door handhavers of politie, wanneer u zonder helm en/of op het fietspad zou rijden?"

Ondertussen heeft een groter deel van de snorfietzers ervaring met boetes (van 28% naar 35%).
14% heeft zelf een boete gekregen, 28% kent iemand die een boete heeft gekregen.

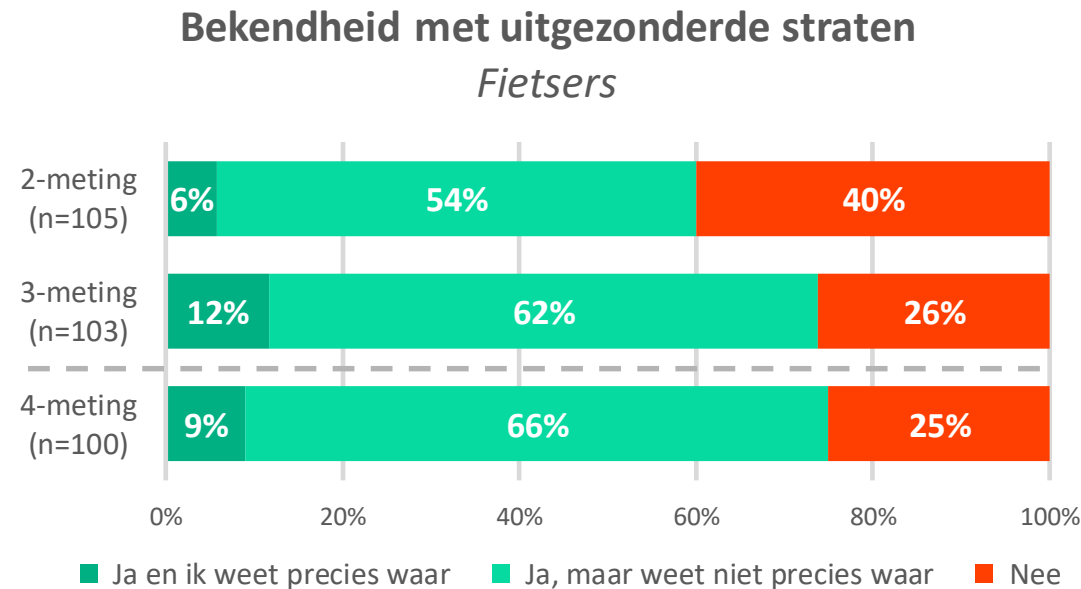


Vraag: "Heeft u en/of iemand in uw directe omgeving een boete gekregen voor het rijden zonder helm?"

INHOUD

1. Achtergrond en doelstellingen
2. Conclusies en aanbevelingen
3. Kennis
4. Houding
5. Gedrag
6. Handhaving
- 7. Fietzers**
8. Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording

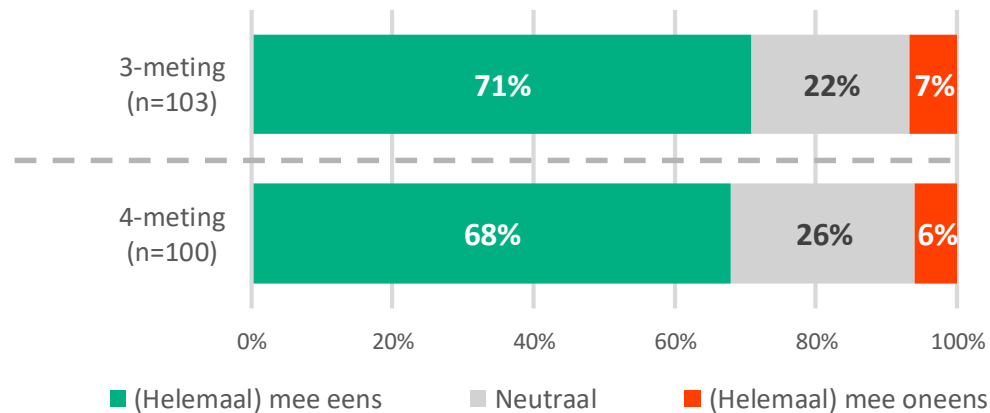
Drie kwart van de fietsers (75%) weet dat er straten zijn waar snorfietzers nog op het fietspad moeten rijden, al weten zij niet precies waar.



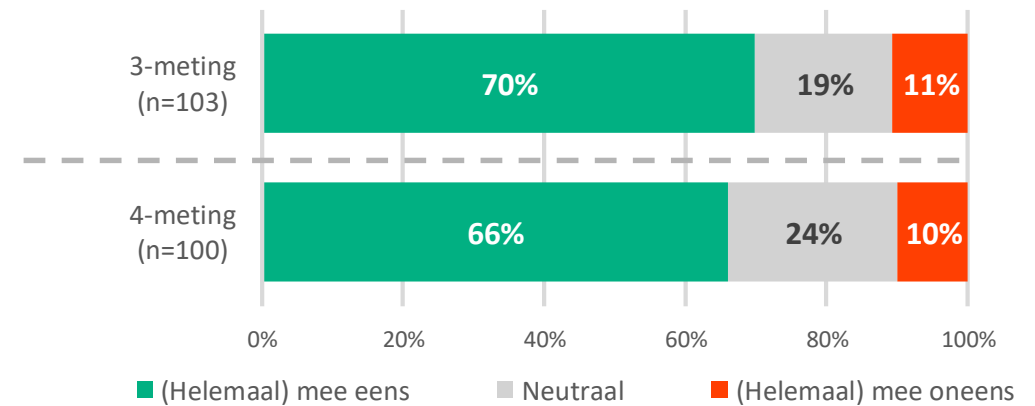
Vraag: "Weet u dat er uitgezonderde straten zijn waar snorfietzers nog wel op het fietspad moeten rijden?"

De meerderheid van de fietsers is nog steeds positief over de invoering van de verkeersmaatregel.
Fietsen op de fietspaden is prettiger en veiliger.

**Nu snorfietzers op de rijbaan moeten rijden ...
...vind ik fietsen op de fietspaden prettiger.**



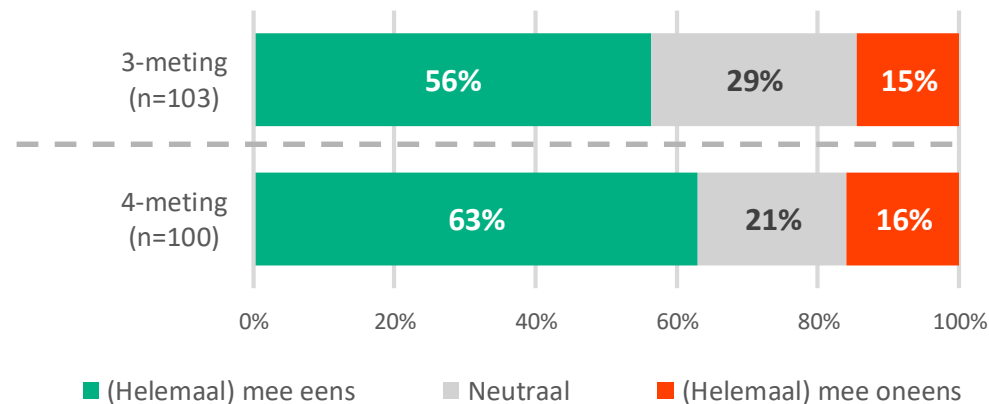
**Nu snorfietzers op de rijbaan moeten rijden ...
...vind ik fietsen op de fietspaden veiliger.**



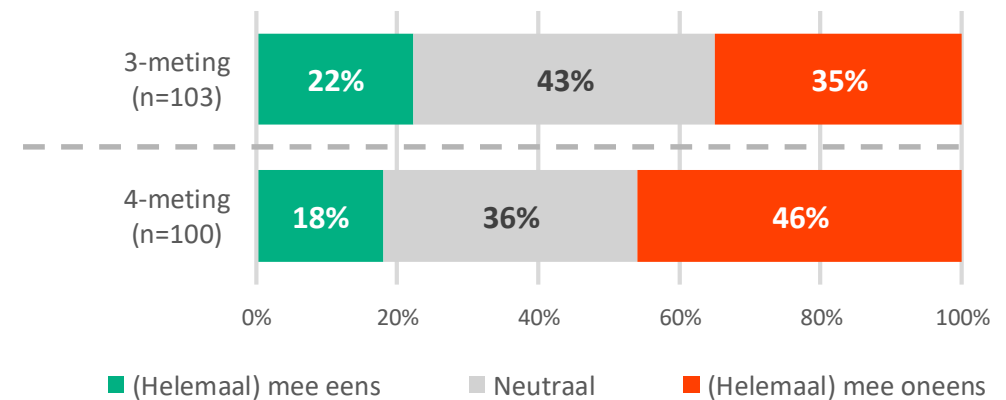
Vraag: "In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?"

Fietsers zijn positiever geworden over de mate waarin de fietspaden minder druk zijn. Over de handhaving zijn ze minder te spreken: bijna de helft (46%) is het niet eens met de stelling dat de Gemeente Amsterdam voor goede handhaving zorgt.

Nu snorfietzers op de rijbaan moeten rijden ...
...vind ik de fietspaden minder druk.



Nu snorfietzers op de rijbaan moeten rijden ...
...zorgt Gemeente Amsterdam voor goede handhaving van deze verkeersregel.



Vraag: "In hoeverre bent u het eens of oneens met de volgende stellingen?"

Veel (ex-)snorfietzers zouden het liefst zien dat de verkeersregel teruggedraaid wordt. Verder wordt door zowel (ex-)snorfietzers, fietsers en overige rijbaangebruikers gevraagd om eenduidige regels (geen uitzonderingen) en betere handhaving. Verlagen van maximum snelheid op de rijbaan en/of het aanleggen van een snelle (snor-)fietsrijbaan zijn tips die eveneens regelmatig genoemd worden.

*“Ik wil **terug naar de oude verkeersregels**. En dat de bromfietsen weer terug op moeten op het fietspad.”*

(Snorfietser, vrouw, 31-35 jaar)

*“**Snelheid overige verkeer verlagen** of snelheid brom/snorfietsen verhogen tot 50 km per uur op de rijbaan.”*

(Snorfietser, vrouw, 36-40 jaar)

“Wees niet te betuttelend. Er is te weinig blauw op straat om alle regeltjes na te kunnen leven.

Bedenk goed dat de regels dus wel controleerbaar moeten blijven.”

(Ex-snorfietser, vrouw, 36-40 jaar)

*“**Aanleggen van snelfietspaden** (weinig stoplichten, ongelijkvloerse kruisingen) voor speed pedelecs, elektrische fietsen en elektrische scooters voor woon- werkverkeer. Gebruik van vervuilende snorfietzen terug dringen.”*

(Overige rijbaangebruiker, man, 61-65 jaar)

*“**Overal de snorfietzen op de rijweg laten met een extra rijstrook voor de snorfietzen.**”*

(Snorfietser, vrouw, 61-65 jaar)

*“Veel meer bekeuren voor rijden zonder helm. **Niet duidelijk is waar je verplicht een helm nodig hebt**, dus voor mij overal.”*

(Snorfietser, man, 71 jaar en ouder)

*“**Handhaaf het beter.**”*

(Fietser, man, 16-20 jaar)

*“**Het moet weer net als vroeger, snorfietzers op fietspad.**”*

(Ex-snorfietser, man, 21-25 jaar)

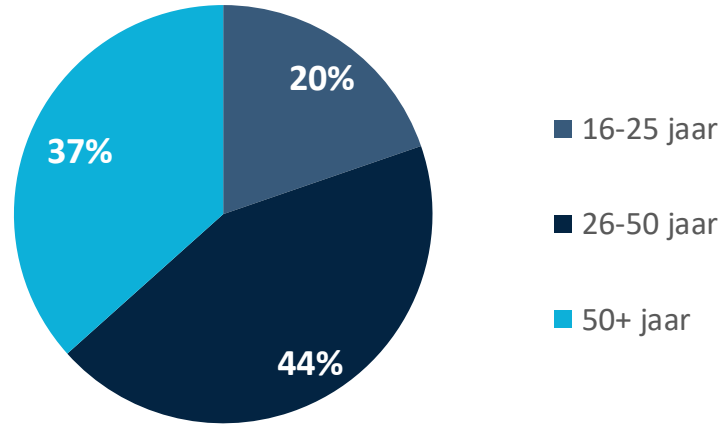
Vraag: “Heeft u tot slot tips of suggesties voor Gemeente Amsterdam rondom de invoering van deze verkeersregel?”

INHOUD

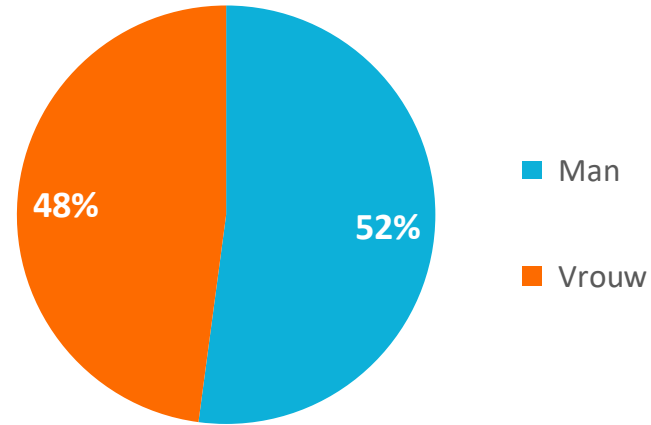
1. Achtergrond en doelstellingen
2. Conclusies en aanbevelingen
3. Kennis
4. Houding
5. Gedrag
6. Handhaving
7. Fietzers
8. **Achtergrondinformatie en onderzoeksverantwoording**

Snorfietzers (n=71)

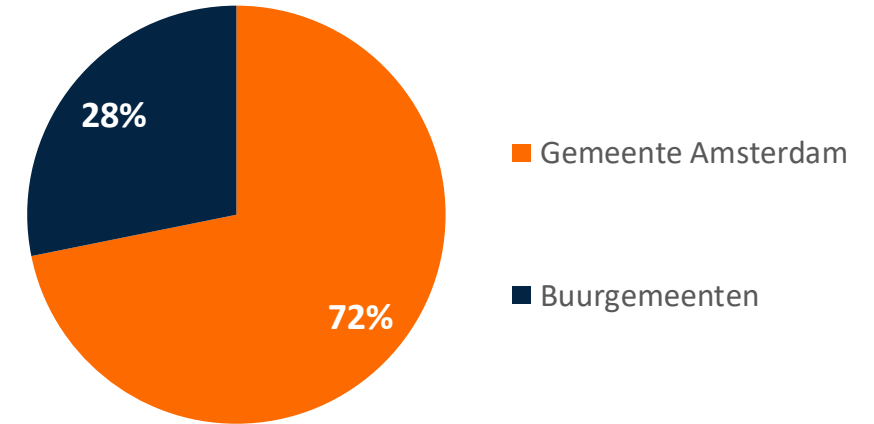
Leeftijd



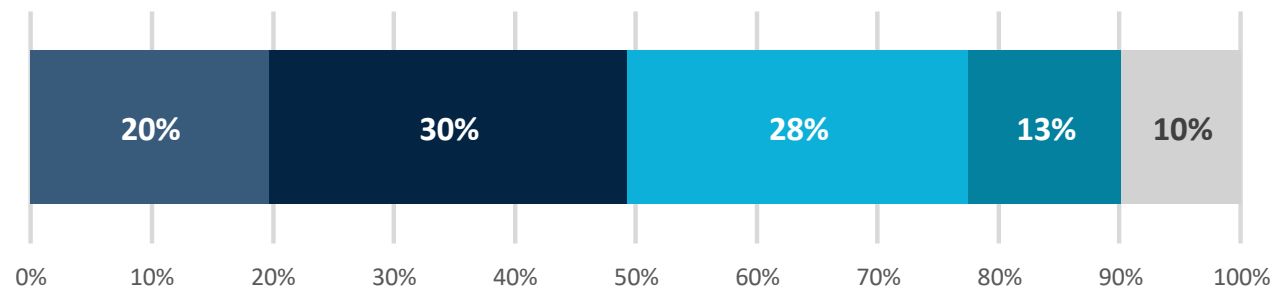
Geslacht



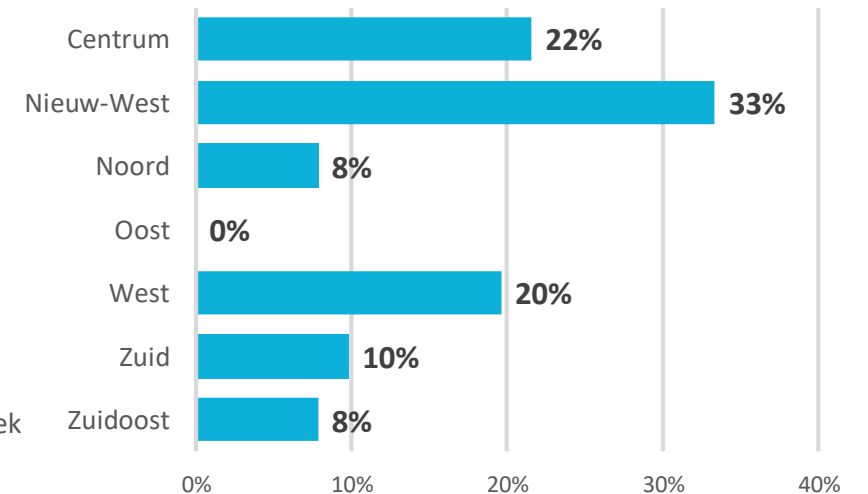
Gemeente



Gebruik snorfiets

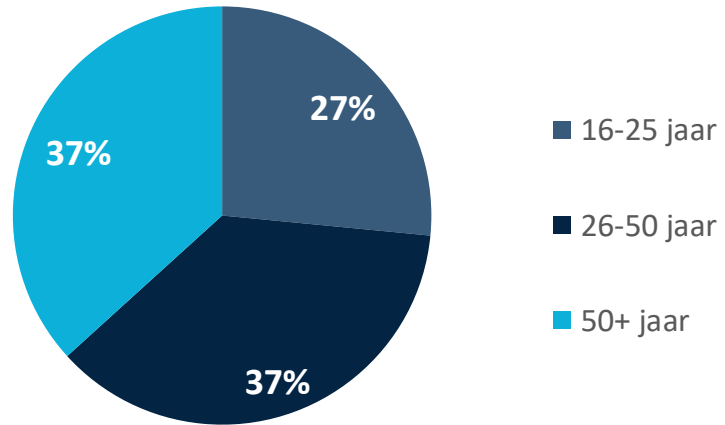


Stadsdeel Snorfietzers (n=51)

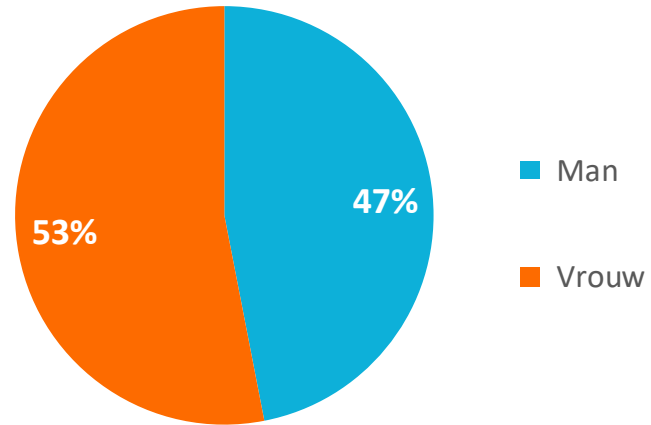


Ex-snorfietsers (n=49)

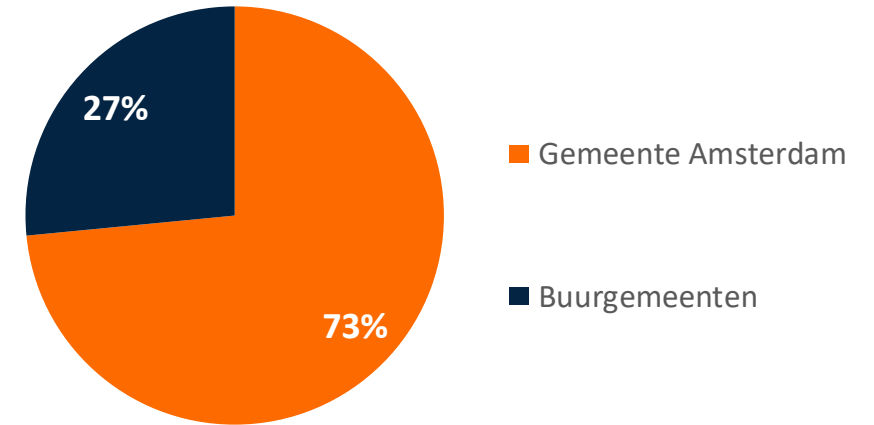
Leeftijd



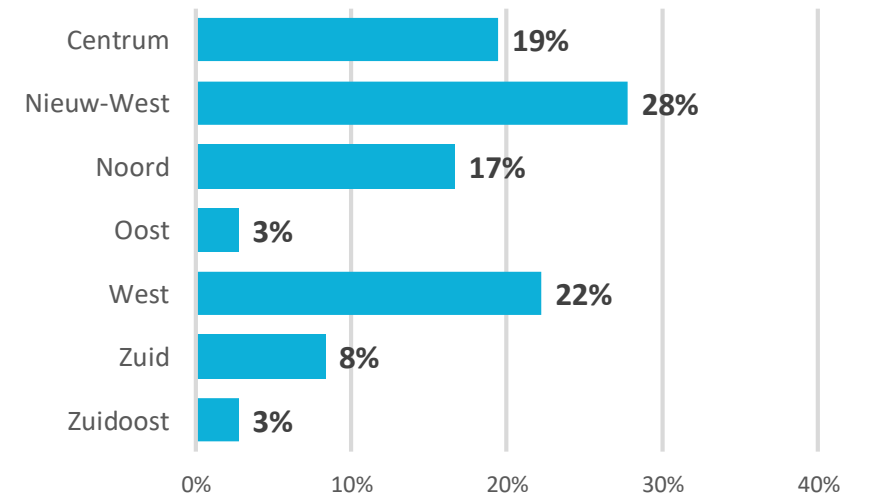
Geslacht



Gemeente

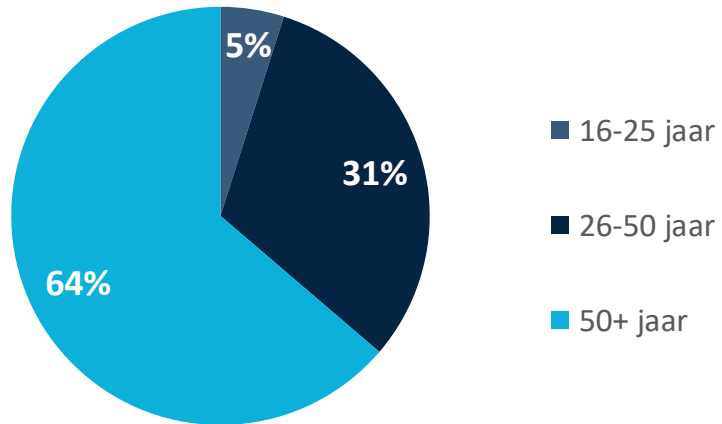


Stadsdeel Ex-snorfietsers (n=36)

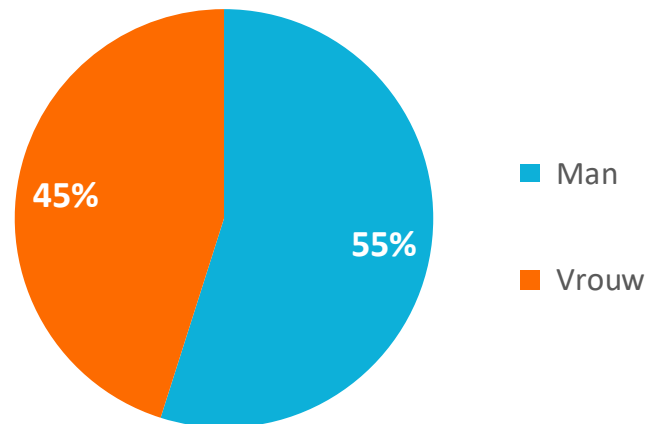


Overige rijbaangebruikers (n=102)

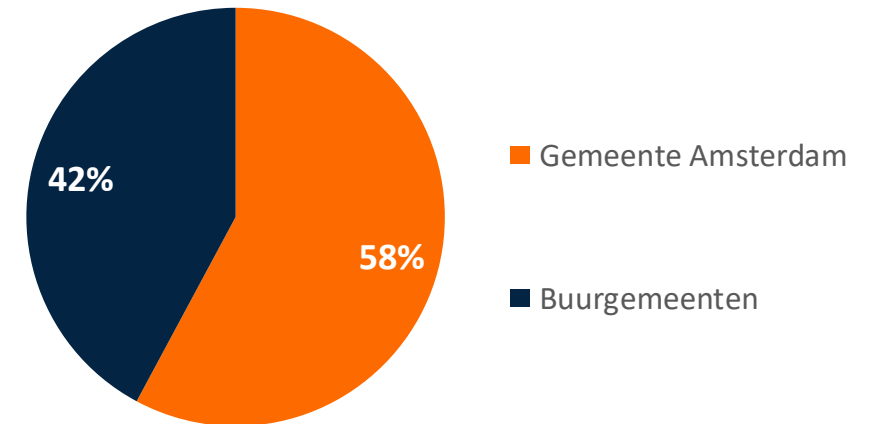
Leeftijd



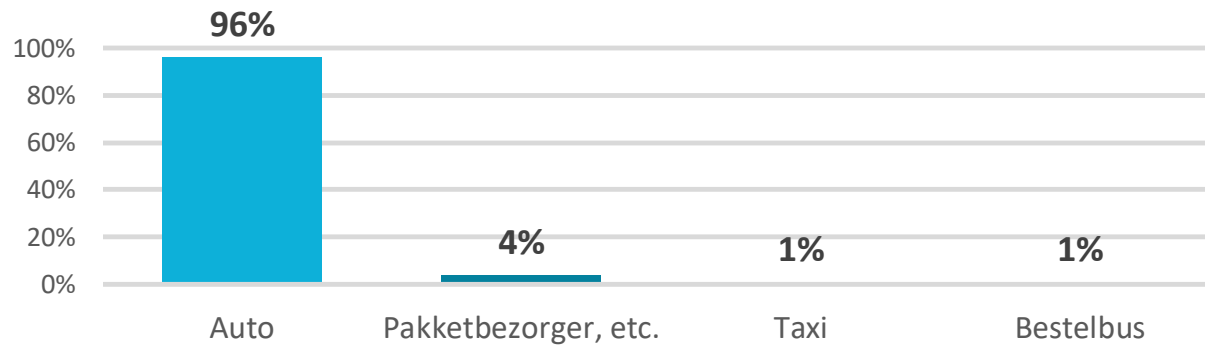
Geslacht



Gemeente

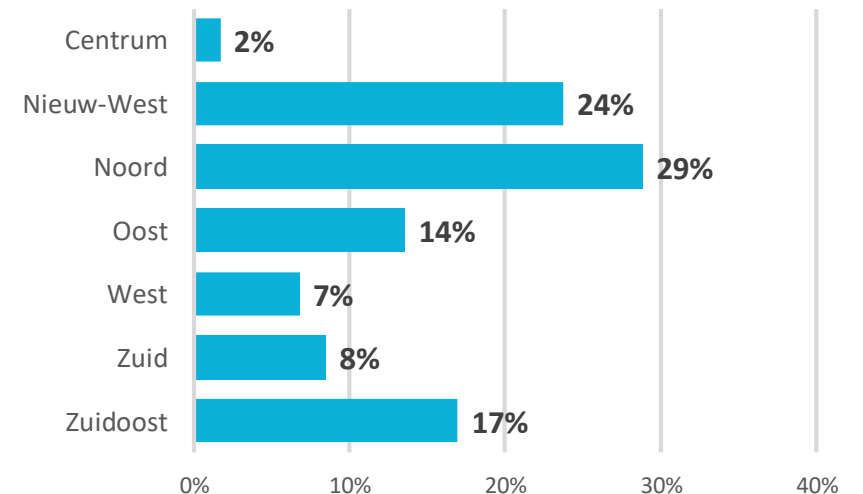


Vervoersmiddel overige rijbaangebruiker



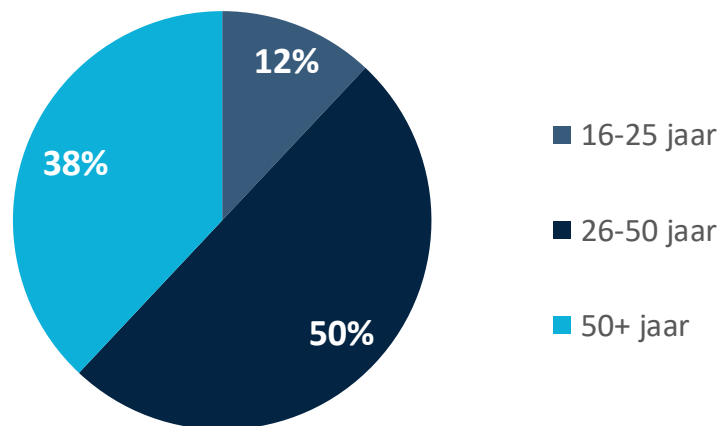
Stadsdeel

Overige rijbaangebruikers (n=59)

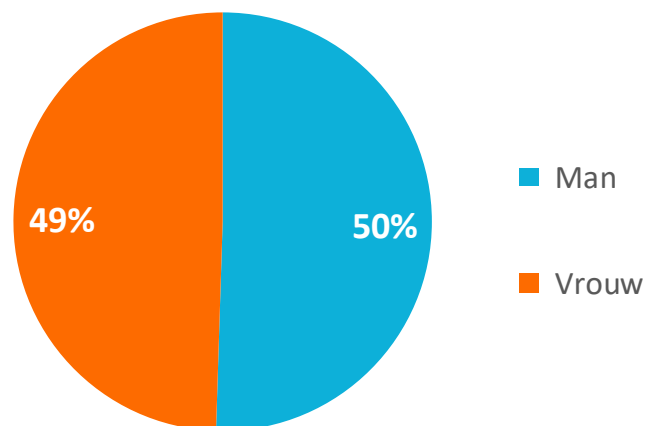


Fietsers (n=100)

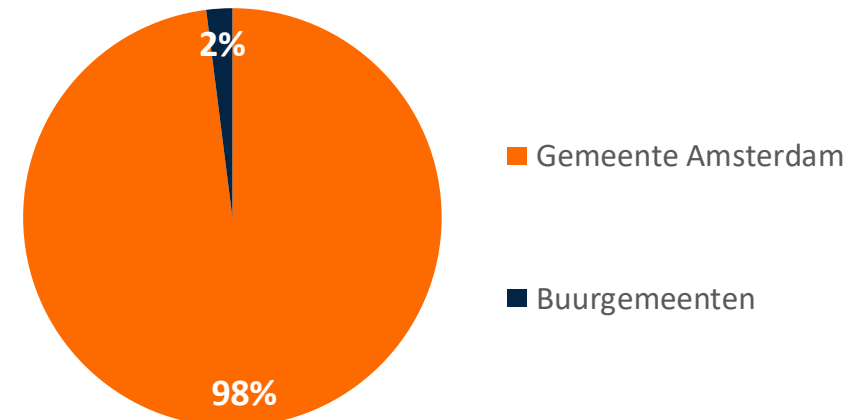
Leeftijd



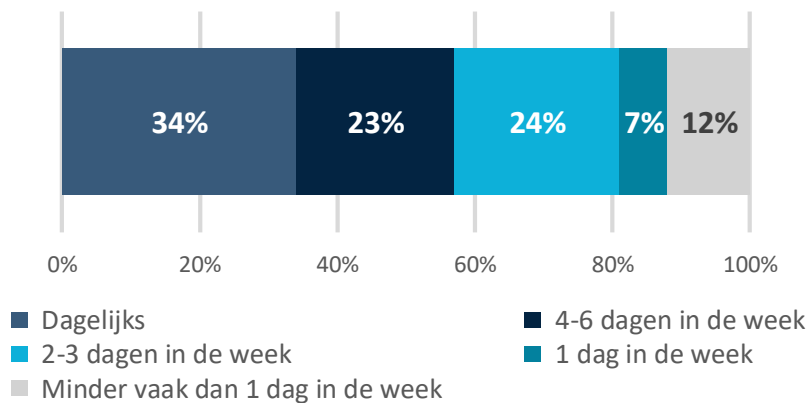
Geslacht



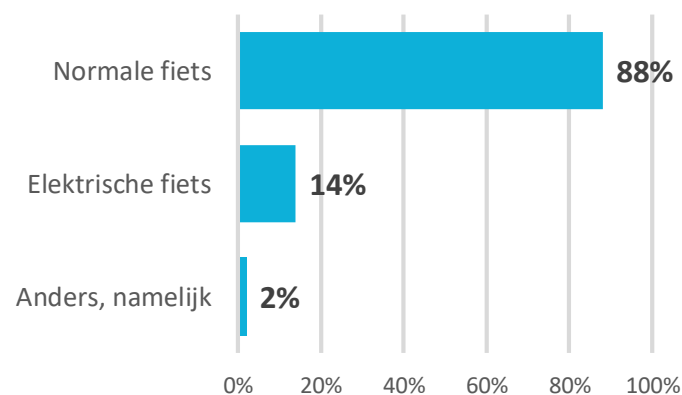
Gemeente



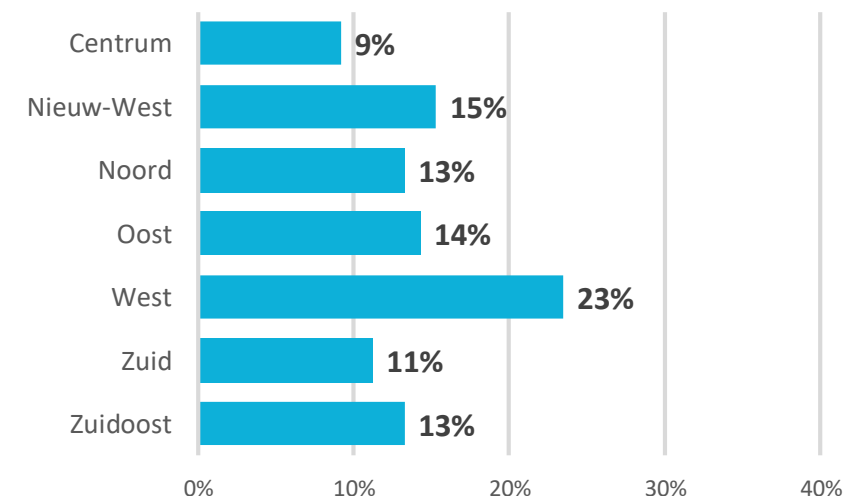
Gebruik fiets



Type fiets Fietzers (n=100)



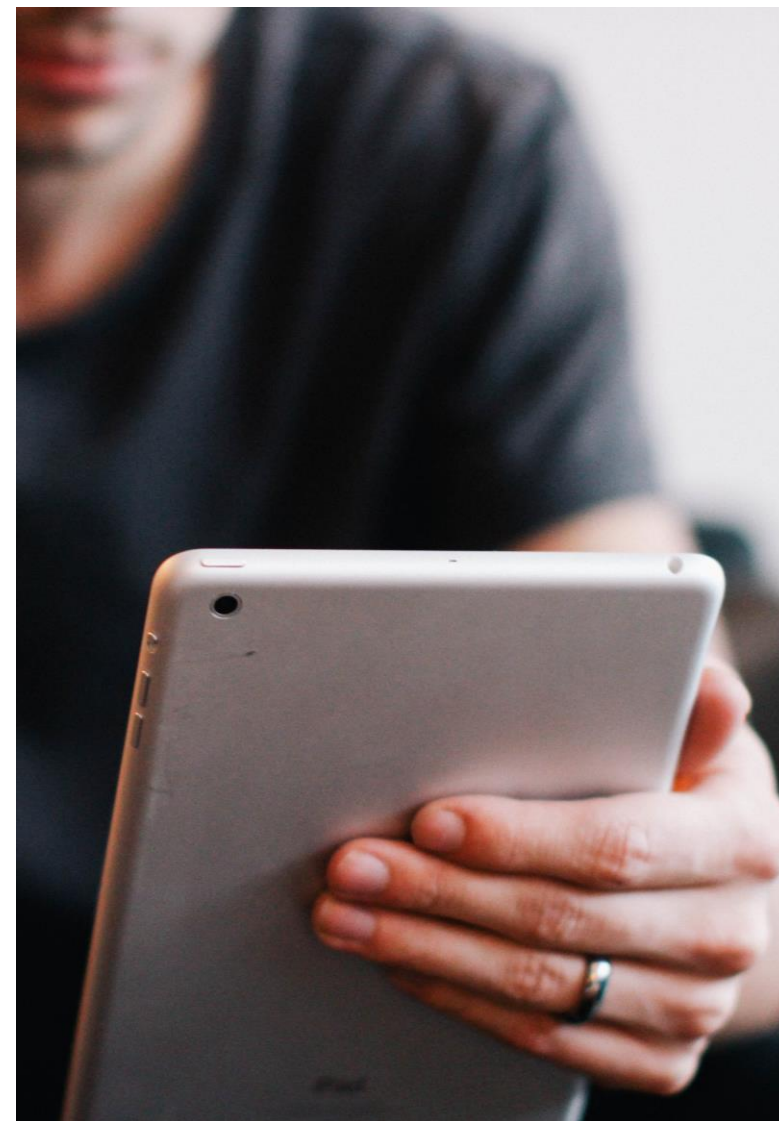
Stadsdeel Fietzers (n=98)



OPZET EN UITVOERING

In samenspraak met Gemeente Amsterdam is gekozen voor online onderzoek via online panelbureaus. Dit is namelijk een zeer kosten- en tijdefficiënte methode van onderzoek en zeer geschikt voor onderzoek dat bestaat uit meerdere metingen. Met behulp van een gestructureerde online vragenlijst hebben we door middel van in totaliteit vijf metingen nauwgezet de ontwikkelingen in kaart gebracht ten aanzien van de kennis over de verkeersmaatregel, de houding ten aanzien van de maatregel en het gedrag naar aanleiding van de maatregel.

Voor het bereiken van de doelgroep is gebruik gemaakt van online panelbureaus PanelClix, Dynata en Panellnzicht. Zij zijn gespecialiseerd in het aanleveren van specifieke doelgroepen voor onderzoek. Zij beheren elk een panel met ruim 100.000 Nederlanders. De panelbureaus hebben heel gericht panelleden uitgenodigd voor onderzoek op basis van achtergrondgegevens die zij in bestand hebben. In het geval van dit onderzoek werden er gericht inwoners van 16 jaar en ouder uit Amsterdam en omliggende gemeenten benaderd. Wanneer panelleden, die voor het onderzoek benaderd werden niet voldeden aan de screeningscriteria, werden zij uitgesloten van deelname. Screeningscriteria waren gebruik van snorfiets, fiets of motorvoertuig (auto, (bestel)bus of vrachtauto) binnen de ring A10. Afhankelijk van het gebruikte vervoermiddel werden panelleden toegewezen aan een subgroep en kregen ze een op die subgroep toegespitste online vragenlijst voorgelegd. Voor de snorfietzers en ex-snorfietzers geldt dat ze meegedaan hebben aan meerdere metingen.



BETROUWBAARHEID

In kwantitatief onderzoek beschouwen we $n=60$ als de minimaal acceptabele steekproefomvang om uitspraken te kunnen doen over een subpopulatie. In deze reeks van metingen vormen ex-snorfietsers een uitzondering op deze richtlijn. Zij maakten tijdens de eerste metingen namelijk nog deel uit van de groep snorfietsers en waren een zeer relevante subgroep om te blijven volgen bij de laatste effectmetingen.

Bij een $n=100$ rekenen we met een betrouwbaarheidsinterval tussen 90% en 95%. Om een betrouwbaarheid van $>95\%$ te realiseren zijn steekproeven van honderden deelnemers per subgroep nodig; dit maakt de uitvoering van onderzoek zeer kostbaar.

Betrouwbaarheid van onderzoek is sterk gerelateerd aan de kwaliteit van de steekproeftrekking en bovenal aan de kwaliteit van de vraagstelling; denk aan formulering van de vragen en de volgorde van de vraagstelling.

De betrouwbaarheidsinterval is gerelateerd aan enerzijds de omvang van de steekproef (hoe groter de steekproef, des te representatiever de steekproef is voor de populatie (mits goed getrokken)) en anderzijds de spreiding van de antwoorden bij een kleinere spreiding (standaarddeviatie); ofwel bij minder 'verdeeldheid' binnen de deelnemers aan het onderzoek, is het makkelijker de conclusies te generaliseren naar de gehele populatie. Om te kunnen spreken van substantiële verschillen in resultaat tussen metingen en/of subgroepen, geldt als algemene richtlijn dat sprake moet zijn van tenminste 7-8% punten verschil.





Delta Marktonderzoek

Louis Couperusplein 2

2514 HP Den Haag

070 – 888 5 222

www.deltamarktonderzoek.nl