

# **Snorfiets naar de rijbaan en de vijf fasen van rouwverwerking**

*Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 21 en 22 november 2019,  
Leuven*

## **Auteurs**

Vincent van Laar (Vervoerregio Amsterdam) [v.vanlaar@vervoerregio.nl](mailto:v.vanlaar@vervoerregio.nl)

Jeroen Loijen (Goudappel Coffeng) [j.loijen@amsterdam.nl](mailto:j.loijen@amsterdam.nl)

Sietze Faber (Gemeente Amsterdam) [s.faber@amsterdam.nl](mailto:s.faber@amsterdam.nl)

*Met medewerking van Martijn Kas en Martijn Sargentini (beiden Vervoerregio Amsterdam)*

## **Samenvatting**

Toen de snorfiets in korte tijd ongekend populair werd, leidde dit tot grote problemen op de Amsterdamse fietspaden. Smalle, binnenstedelijke fietspaden waarop het aantal fietsers intussen ook al flink was gegroeid, en waar snelheidsverschillen tussen steeds meer verschillende weggebruikers tot toenemende irritaties en onveilige situaties leidden. De sfeer op het fietspad was in korte tijd flink verpest. De tijd dat scooters en fietsers rustig en vreedig samen het rode asfalt deelden was voorbij, of had misschien wel nooit bestaan.

De gemeente Amsterdam wenste de snorfietser niet langer op de fietspaden, en kondigde een maatregel aan. De aanloop naar die maatregel was lang en ging gepaard met flinke discussies. Sterke belangen botsten, het knetterde tot in de Tweede Kamer. Op 8 april 2019 was het moment daar: de snorfiets moest naar de rijbaan. Een boodschap die sommige snorfietzers in eerste instantie niet wilden of konden geloven. Begrepen ze dit goed? Werd dit nu echt ingevoerd, of bleef het bij een gemeentelijk proefballonnetje dat na oplaten snel weer weg zou waaien?

Protesten en demonstraties volgden, maar namen na verloop van tijd af. Zijn we toe aan berusting en acceptatie, of kijkt de scootrijder nog altijd de kat uit de boom?

Met dit artikel blikken we terug op de eerste zes maanden sinds de introductie van een van de belangrijkste verkeersmaatregelen die Amsterdam in de afgelopen tientallen jaren nam. We doen dat met bijzondere aandacht voor de sfeer in het stedelijke verkeer, want daar was het tenslotte allemaal mee begonnen. Hoe ervaren de bestuurders van snorscooters hun definitieve ban van het rode asfalt? We ontdekten daarin een patroon dat sterke overeenkomsten bleek te hebben met de vijf fasen van rouwverwerking.

## 1. Inleiding

Dit verhaal begint met de snorfiets, een even bijzonder als typisch Nederlands compromisvoertuig dat zijn veertigjarige verjaardag onlangs vierde. Meer nog dan een gemotoriseerd vervoermiddel is de snorfiets vooral een administratieve categorie, te herkennen aan het blauwe kentekenplaatje. Bedacht in de jaren '70 van de vorige eeuw als fiets met hulpmotor, begrensd tot 25km/u en bedoeld om de toenmalige gebruikers ervan - het verhaal gaat dat het o.a. dames in klederdracht betrof - te vrijwaren van helmplicht. Dat was toen.

Tegenwoordig is de snorscooter vooral in de stad een populair vervoermiddel voor een zeer brede doelgroep: van jongeren die bang zijn dat de helm hun kapsel verpest, ouderen voor wie een bromfiets net te snel gaat en graag op het fietspad blijven rijden, tot zakenlui die soepel en snel met een hippe snorscooter door de stad zoeven. Één van die zakenlieden zorgde zo'n vijftien jaar geleden voor een plotselinge opmars van de snorscooter in het Amsterdamse verkeer. Het was het snapshot van Willem Holleeder op zijn Vespa-met-regenscherm dat overal in kranten en televisierubrieken opdook en de scooter onbedoeld in de etalage zette. Een knuffelcrimineel op Italiaans design, tijdloze klasse met een vleugje Amsterdamse branie en rebellie: het bleek voor de snorscooter de perfecte *product placement* die de verkoop door het dak deed schieten.

Met de snelle opkomst ontstonden de eerste problemen. Het groeiende aantal snorfietsen leidde in Amsterdam in toenemende mate tot ervaren overlast bij andere weggebruikers, vooral fietsers. De ergernissen bestonden vooral uit gevaarlijk rijgedrag, te hoge snelheden, stank- en geluidsoverlast en gebrek aan ruimte op het fietspad (I&O Research, 2016). Dat een groeiend aantal tasjesdieven en overvallers het voertuig ontdekte, deed het imago bij andere verkeersdeelnemers ook geen goed. De snorfiets belandde zelfs met stip in de top 3 van ergernissen onder Amsterdammers. De gemeente besloot in te grijpen: de snorfiets moest voortaan maar van het fietspad naar de rijbaan, en er kwam een helmplicht.

Hoe betrek je als stad de inmiddels grote en brede groep snorfietsers bij deze ingrijpende overgang? Op welke manier zorg je voor hun inbreng bij de besluiten? En hoe houd je rekening met de diverse belangen? De gemeente Amsterdam heeft als eerste stad in Nederland ervaringen opgedaan met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan, en dit artikel beschrijft hoe dit is gegaan. Over de precieze maatregelen die zijn genomen en de gevolgen die ze hadden, zowel op straat, in het publieke- en het politieke debat en binnen de eigen gemeentelijke organisaties. We laten in dit artikel zien wat er allemaal komt kijken bij zo'n ingrijpende maatregel die voortdurend in de publieke belangstelling staat, en hoe er soms tussentijds moest worden bijgestuurd. Maar we laten vooral ook zien wat dit met de groep scooterrijders zelf deed. Daarbij zien we in de chronologie van gebeurtenissen en reacties opvallende parallellen met de vijf fasen van rouwverwerking die door psychiater Elisabeth Kübler-Ross zijn beschreven. Een model met vaste patronen die zijn te herkennen in talloze emotionele reacties op ingrijpende veranderingen. Zo ook bij het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan.

We denken dat andere gemeenten van deze ervaringen in Amsterdam kunnen leren, en geven aan het slot een top vijf van aanbevelingen mee.

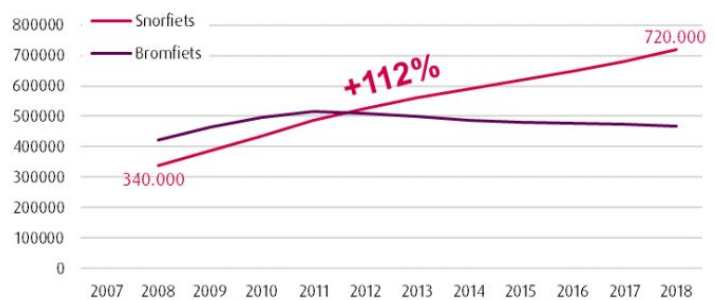
## 2. Aanleiding

Wat is nu precies een snorfiets? Een snorfiets is een motorvoertuig op twee wielen, met een wettelijke snelheidsbegrenzing van 25 kilometer per uur. Ze zijn er met benzine- en met elektromotoren en dragen een blauw kentekenplaatje. Voor snorfietsen gelden dezelfde verkeersregels als voor fietsers, en dus rijden ze verplicht op het fietspad. Daarom geldt ook geen helmplicht. Historisch gezien is de snorfiets een vreemde eend in de bijt van langzaam verkeersdeelnemers: het is immers geen brommer en evenmin een fiets. Toch is er met de snorfiets kennelijk iets bijzonders aan de hand. Bijzonder genoeg om speciaal voor die categorie een rigoureuze verkeersmaatregel in te voeren met als doel om de stad verkeersveiliger te maken. Daarbij gaf een aantal verschillende argumenten de doorslag.

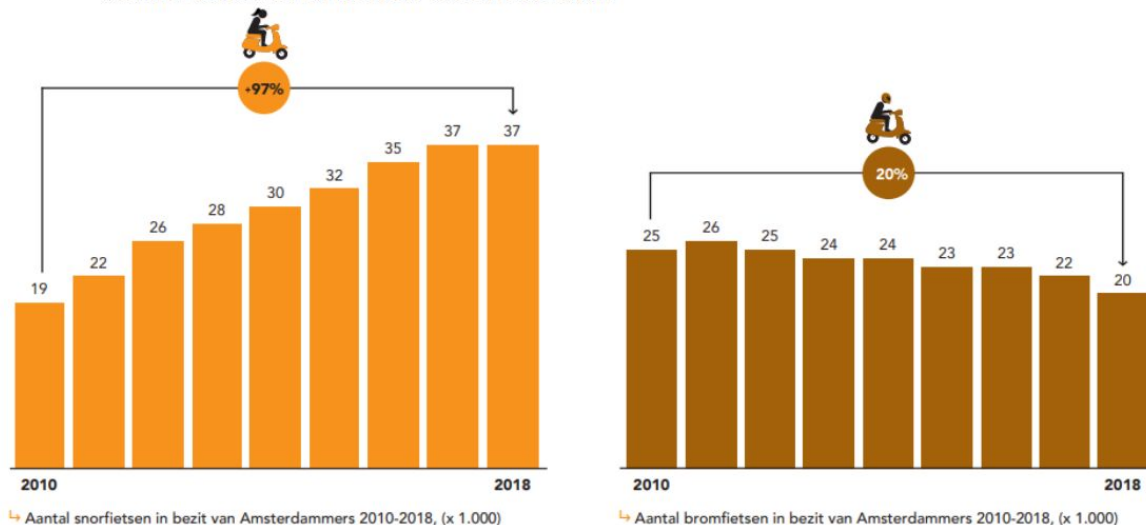
### 2.1 Snel groeiende aantallen

Het aantal snorfietsen is de afgelopen tien jaar enorm toegenomen. In Nederland groeide het aantal van 340.000 snorfietsen in 2008 naar 720.000 snorfietsen in 2018. In de grote steden was deze groei nog sterker met een verdriedubbeling van het aantal in 10 jaar tijd. In Amsterdam is het aantal snorfietsen gestegen van 11.000 snorfietsen in 2008 naar zo'n 35.000 in 2018 (CBS, Figuur 1). In dezelfde periode is ook het aantal fietsers snel gegroeid, waardoor er op veel krappe fietspaden een capaciteitstekort is ontstaan. En die krappe fietspaden vinden we juist in de drukke binnenstad.

Aantal snor-/ bromfietsen in Nederland



Aantal snor-/ bromfietsen in Amsterdam



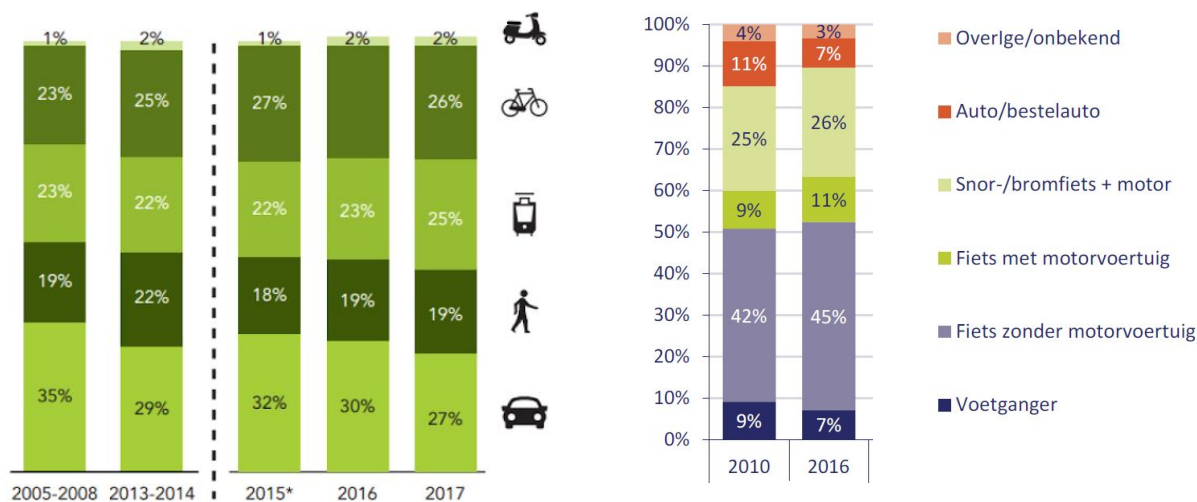
Figuur 1 Ontwikkeling in het aantal snor- bromfietsen in Nederland en Amsterdam (CBS, 2019)

## 2.2 Snelheidsverschillen

Snorfietsen mogen maximaal 25 kilometer per uur rijden. Ondanks handhavingsinspanningen blijkt uit camerametingen door de gemeente Amsterdam (Dufec, 2016) dat het overgrote deel van de snorfietsers te hard rijdt. Hun gemiddelde snelheid op de Amsterdamse fietspaden ligt rond de 30 à 32 kilometer per uur, en daarmee flink hoger dan dat van de fietsers. De V85-snelheid<sup>1</sup> van snorfietsen op fietspaden ligt op 36 à 37 km/u (Dufec, 2016). Dit is de snelheid die door 85% van de snorfietsen niet wordt overschreden en door 15% wel. Snorfietsers die zich wel aan de maximum snelheid houden zijn dus eerder uitzondering dan regel.

## 2.3 Verkeersveiligheid

We kunnen er niet omheen: de snorfiets is oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Terwijl in Amsterdam slechts 1% à 2% van alle ritten per snorfiets wordt afgelegd, is bij 18% tot 25% van de geregistreerde ongevallen in Amsterdam snor/bromfietsers betrokken (figuur 2).



Figuur 2 Modal split van verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam per werkdag (Gemeente Amsterdam, 2019) en verdeling aantal ernstig verkeersgewonden naar vervoerswijze in 2016 en 2010 (SWOV, 2016)

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) schatte in dat er in Amsterdam jaarlijks 261 minder ernstige snorfietsongevallen zouden plaatsvinden als de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan wordt verplaatst (SWOV, 2013). SWOV baseerde haar inschatting op drie effecten die met deze verplaatsing worden bereikt:

- Bescherming van de snorfietsers door de helmplicht;
- Betere zichtbaarheid van de snorfietsers voor het overige wegverkeer, zoals ook bleek bij de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan in 1999 (Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2001);
- Modal shift van snorfietsers naar een andere, veiligere vervoerswijze.

<sup>1</sup> De V85 is een landelijk gehanteerde verkeerskundige norm (de V85-regel) om te kunnen bepalen of te hard wordt gereden en of maatregelen nodig zijn. V85 is de gemeten snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden.

Behalve deze argumenten speelde bij veel Amsterdammers ook mee dat scooterrijders voor stank en lawaai zorgen en vooral tijdens het inhalen op veel te hoge snelheid hufterig gedrag vertonen. Toen I&O research eind 2015 in opdracht van Milieudefensie onderzoek deed naar ergernissen onder weggebruikers in de stad, bleek dat de brommer/scooter veruit de meeste ergernis wekt. Bijna de helft van alle inwoners ergert zich 'altijd' of 'vaak' aan dit vervoermiddel. 69% van de Amsterdammers vond dat scooters naar de rijbaan verplaatst moesten worden (I&O, 2016). Geen wonder dat de roep om een maatregel steeds luider ging klinken.

### 3. De Maatregel

Lange tijd leek de gemeente Amsterdam met haar pleidooi voor landelijke wet- en regelgeving op het gebied van de snorfiets een roepende in de woestijn. Het was vooral een lokaal probleem, zo meenden Haagse politici, en Amsterdam moest maar intensiever handhaven. Dan zou het probleem vanzelf worden opgelost. Keer op keer trokken Amsterdamse wethouders en raadsleden naar Den Haag met telkens dezelfde oproep: maak het ons mogelijk om de snorfiets van drukke fietspaden te weren en op de rijbaan te laten rijden in combinatie met een helmplicht. Het zou tot 1 juli 2018 duren voor de wetgeving door de Tweede Kamer werd aangenomen (Staatsblad, 2018).

De voorwaarden die daarbij werden gesteld: zorg dat de veiligheid van snorfietsers gewaarborgd blijft en dat de naastgelegen rijbanen voor hen geschikt zijn, toon voor ieder afzonderlijk fietspad door middel van een verkeersbesluit aan dat sprake is van grote drukte, en laat daarbij zien wat de overwegingen zijn om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Het betekent in de praktijk dat de maatregel wordt aangekondigd met een onderbord 'snorfietsen niet toegestaan' dat onder ieder G11-verkeersbord (figuur 3) wordt geplaatst. Amsterdam kon vanaf de zomer van 2018 haar voorgenomen maatregel eindelijk gaan uitvoeren en maakte zich op voor de aanschaf van enkele duizenden extra verkeersborden.



Figuur 3 Deze verkeersborden (G11 en D106) verwijzen de snorfietsers van het fietspad naar de rijbaan, en andersom

## 4. Snorfiets en de Vijf Fasen van Rouwverwerking

Ondanks dat het uiteindelijk lang duurde voordat de Tweede Kamer definitief en onder voorwaarden instemde met het Amsterdamse voornemen om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, had de gemeente al die tijd niet stilgezeten. Er was hard doorgewerkt aan alle noodzakelijke voorbereidingen. Er moest een verkeersbesluit worden genomen waarin de duizenden stukjes fietspad van straathoek tot straathoek zijn benoemd, talloze kleine infrastructurele maatregelen worden gerealiseerd, budgetten worden geregeld en niet te vergeten een uitgebreide consultatie van burgers, belangengroepen en omliggende gemeenten georganiseerd. Op het ontwerp verkeersbesluit van de gemeente kwamen alleen al meer dan 4.661 zienswijzen binnen. Een ongekend groot aantal. Toen op 8 april 2019 de maatregel Snorfiets naar de rijbaan definitief in werking trad, was dat na jaren van bloed, zweet en tranen. Dat intensieve voortraject was beslist geen overbodige luxe, zo zou in de daaropvolgende maanden blijken.

### 4.1 De start van een ingrijpende maatregel

Op maandagochtend 8 april was de spanning in het Amsterdamse verkeer voelbaar. Op talloze plekken in de stad waren in de nacht voorafgaand met blauwe verf uitvoegstroken op straat geschilderd (figuur 4).

Verkeersregelaars met kleurige flyers en vrolijk wapperende beachflags hadden hun strategische posities ingenomen. Cameraploegen van alle landelijke en regionale televisiezenders stonden klaar om verslag te doen van wat komen ging. Die ochtend moest de snorfiets naar de rijbaan en met alle ophef in de hoofdstad was dit bepaald geen vanzelfsprekende transitie.



Figuur 4 Verkeersaanpassingen vanwege snorfiets naar rijbaan

Dat er die eerste dag geen grote ongevallen plaatsvonden, was alvast een welkome opsteker. Op een enkel opstootje na leek het die dag zelfs relatief rustig. 'De scooterrijder kijkt eerst de kat uit de boom', zo luidde de teneur op de Amsterdamse televisiezender AT5. Het bleek een stilte voor de storm.

Want wat zich in de periode direct na 8 april in het Amsterdamse verkeer afspeelde, voltrok zich bepaald niet in stilte. Dat bleek al gauw uit de vaak felle reacties op straat, in de pers en op sociale media. Het gezag werd getest, uitgedaagd en soms botweg genegeerd. De aankondiging van een wenperiode van twee maanden bleek voor steeds meer snorfietsers een vrijbrief tot het voortzetten van het oude gedrag. Dat gedrag was inmiddels niet langer toegestaan, maar er werd niet op gehandhaafd. Nog niet.



Het was ergens in de weken na 8 april dat het ons begon op te vallen hoezeer de gedragspatronen van de Amsterdamse scootrijders overeen kwamen met die uit het model van de Zwitsers-Amerikaanse psychiater Elisabeth Kübler-Ross. De vijf door haar beschreven fasen van rouwverwerking pasten naadloos bij de opeenvolging van gebeurtenissen en reacties na de invoering van Snorfiets naar de rijbaan. En dat was gezien de impact van de maatregel op hun persoonlijke en dagelijkse beleving in het verkeer misschien wel helemaal niet zo vreemd.

### ***Fase 1: Ontkenning***

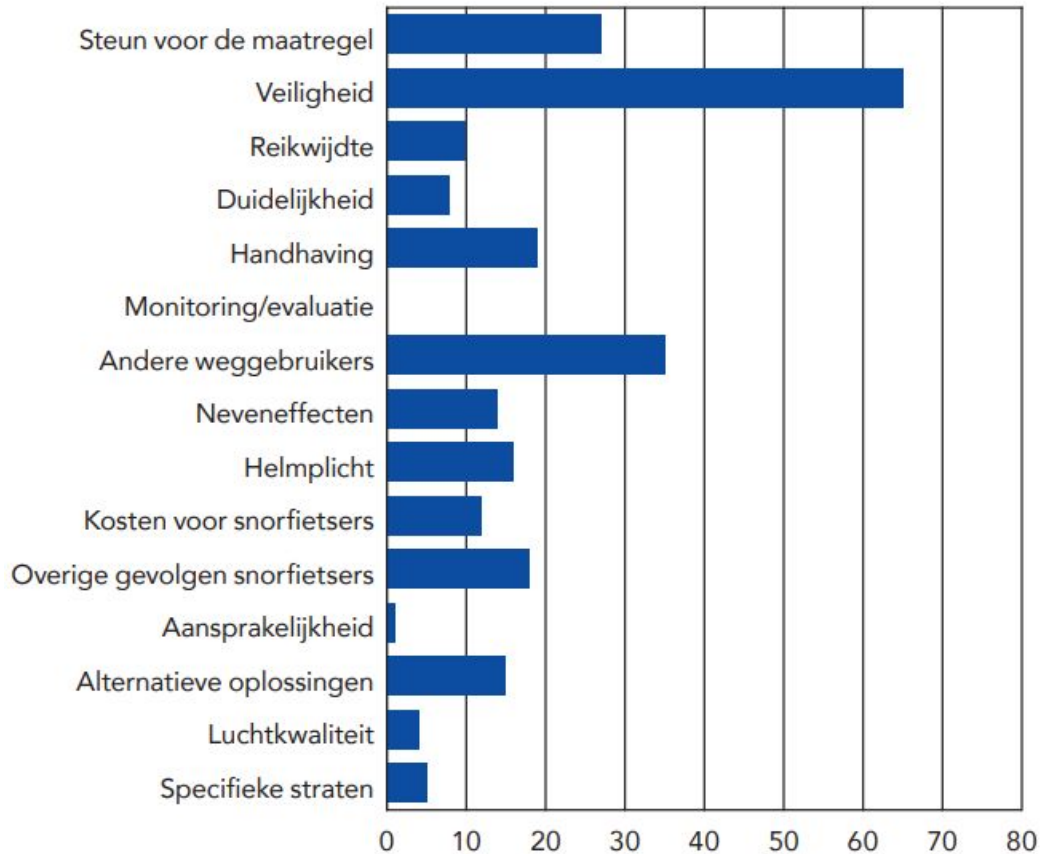
Terwijl de gemeente hard bezig was met de voorbereiding van de maatregel, reed de snorfietser vrolijk door onder het motto 'eerst zien dan geloven'. De weerstand kwam tijdens deze beginfase dan ook nauwelijks van de snorfietzers zelf, maar van belangenorganisaties zoals BOVAG, RAI-vereniging, Stichting Scooterbelang en de ANWB. Aan de andere zijde van het debat stond een actieve groep fietsers (de Fietsersbond, Actiegroep Fietspad Terug) die hun onvrede uitte over de overlast van snorfietzers op de rijbaan (figuur 5).



*Figuur 5 'Geef het Fietspad' terug demonstratie*

Om de verwachte aanloopfase van ontkenning direct na de invoering zo kort mogelijk te laten duren, was de gemeente al vroeg begonnen om de snorfietzers voor te bereiden op de nieuwe situatie. De gemeente koos voor een uitgebreid participatietraject, waarbij belanghebbenden op verschillende momenten hun mening konden geven. Dit traject begon al eind 2016, toen het nog ging over de aanpassing van de landelijke wetgeving die de maatregel uiteindelijk mogelijk moest maken. Met de zienswijze op het ontwerp verkeersbesluit in september 2018 bereikte de inspraak haar absolute hoogtepunt met meer dan 4661 reacties. En zoals we vaak zien bij inspraak, waren het ook nu hoofdzakelijk tegenstanders die de moeite hadden genomen om hun zienswijzen in te dienen. Hoewel de meeste reacties tegen de voorgenomen maatregel pleitten, bleek een opmerkelijk groot deel van de zienswijzen (27%) positief (figuur 6). Sommigen vonden de maatregel zelfs niet ver genoeg gaan, en vroegen het stadsbestuur om deze uit te breiden naar de gebieden buiten de ring A10 (Gemeente Amsterdam, 2018).

Het ging in liefst 2749 zienswijzen (59% van het totaal) om de grote zorg over de veiligheid van de snorfietser op de rijbaan, meer specifiek over zaken als irritatie bij autorijders, vrees voor ongelukken, snelheidsverschillen, en zorg over een onduidelijke nieuwe situatie in het wegverkeer, onder meer vanwege de complexiteit van de maatregel (figuur 6).



*Figuur 6 Percentage onderwerpen in de zienswijzen (Gemeente Amsterdam, 2018)*

Direct na het definitieve verkeersbesluit startte een omvangrijke campagne om snorfietzers te informeren. Die campagne richtte zich niet alleen op ruim 36 duizend snorfietzers in Amsterdam, maar juist ook op snorfietzers buiten de gemeentegrenzen. Nog eens ruim 34 duizend inwoners uit omliggende gemeenten als Zaanstad, Amstelveen, Diemen en Landsmeer rijden met enige regelmatig op hun snorscooter de stad in om er te werken, naar school te gaan of een bioscoop te bezoeken. De Vervoerregio Amsterdam legde in die periode de verbinding tussen Amsterdam en de andere gemeenten in de regio. Dat gebeurde via ambtelijke werkgroepen met gemeenteambtenaren en communicatieafdelingen en ook op bestuurlijk niveau, waar de plannen werden besproken met de wethouders van alle gemeenten in de Vervoerregio Amsterdam. Ook tijdens die bestuurlijke overleggen kon het er soms heftig aan toe gaan vanwege grote verschillen in politieke opvatting tussen de wethouders onderling.



Hoe zorg je ervoor dat alle 71.000 eigenaars van een snorscooter in de Amsterdamse regio tijdig op de hoogte zijn van de maatregel en hun gedrag aanpassen aan de nieuwe situatie? Dat gebeurde ten eerste vooraf. Alle eigenaren ontvingen thuis een brief met informatie, er kwam voorlichting op middelbare scholen en er werden folders verspreid in scooterwinkels en op andere plekken waar snorfietzers vaak komen. Er werden advertenties geplaatst in huis-aan-huisbladen en de sociale media werden volop benut.

Toen de maatregel op 8 april 2019 werd ingevoerd, wezen verkeersregelaars de snorfietzers de juiste weg en deelden flyers uit. Vlaggen, tijdelijke blauwe wegmarkeringen en de 3.743 nieuwe verkeersborden maakten duidelijk waar snorfietzers van het fietspad de rijbaan op moesten, en vice versa.

De snorfietzers leken mede door de omvangrijke voorlichtingscampagne wel te weten wat er vanaf 8 april van hen verwacht werd. Het kwam nu aan op hun eigen vermogen te kunnen omschakelen, daar kan geen campagne iets aan doen. De gemeente speelde hierop in door – op nadrukkelijk advies van een gedragspsycholoog - tijdens de eerste twee maanden nog geen boetes uit te schrijven, en zo het 'verlies' wat te verzachten. Zo kregen snorfietzers de tijd om eerst te wennen aan de nieuwe verkeerssituaties en -routes en niet in de laatste plaats, aan hun helm.

Veel snorfietzers bleven tijdens deze wenperiode nog in hun ontkenningfase: zij maakten zichzelf en anderen wijs dat het nog niet zover was. Er werd immers nog niet gehandhaafd. Ontkenning is een algemeen afweermechanisme van ons brein: de waarheid is te erg om te bevatten, dus ontkennen we deze geheel of gedeeltelijk. Dat was precies wat er gebeurde. Na een aantal dagen zag je in het Amsterdamse straatbeeld steeds meer snorfietzers die zonder helm op weer op de fietspaden reden. Wanneer zij op hun gedrag werden aangesproken, was een veelgehoorde reactie: 'Wij mogen hier nu nog rijden, die maatregel gaat pas over twee maanden echt in'. Het duurde niet lang tot ook de claxon weer werd gebruikt. Fietzers werden weer verzocht om aan de kant te gaan voor een inhaalmanoeuvre. Er leek, kortom, niet veel veranderd.

## ***Fase 2: Woede***

Nadat de invoering van de maatregel een voldongen feit was, maakte ontkenning steeds meer plaats voor woede. Woede en onvermogen worden in de tweede rouwfase geprojecteerd op de omgeving, zo schrijft Elisabeth Kübler-Ross. Een (klein) deel van de snorfietzers richtte haar boosheid op de nieuwe verbodsborden, op de verkeersregelaars en op andere verkeersdeelnemers. Provocerend reed een groepje scooterhooligans zonder helm en met lage snelheid over de A10 snelweg. Toeterend en schreeuwend trokken ze door de stad, blokkeerden kruisingen en reden door rood. Verkeersborden werden vernield en beklad (RTL Nieuws, 2019).

Hoe reageerde de gemeente? Die had vooraf al bewust gekozen voor de inzet van verkeersregelaars die getraind waren in agressiebeheersing. Alleen wanneer het echt uit de hand liep, trad de politie op. Verder was de-escaleren het devies, geen olie op het vuur. Wel werden extra verkeersregelaars de straat op gestuurd, met de nadrukkelijke instructie om de discussie met boze snorfietzers in deze fase vooral uit de weg te gaan. Nieuw was dat daarbij steeds duidelijker gemeld werd dat er na de wenperiode gehandhaafd zou worden, en dat snorfietzers die zich dan nog niet aan de regels zouden houden, een boete van 95 euro tegemoet konden zien. De roep om die krachtige handhaving klonk inmiddels ook steeds luider, vanuit politiek en samenleving.

## ***Fase 3: Onderhandelen***

Als er daags na invoering van de maatregel een beroepszitting over het verkeersbesluit bij de Amsterdamse rechtbank plaatsvindt, gebeurt er iets opvallends. Het is aan het slot van het kort geding dat was aangespannen door drie boze snorfietzers, als een van de drie tijdens het slotbetoog begint over de invoering van een nieuw type snorfiets. Met deze 'Stadssnor' zouden snorfietzers volgens de pleitbezorger met een maximumsnelheid van twintig kilometer per uur wel gewoon op de fietspaden kunnen blijven rijden. Een handreiking, bedoeld om tot een compromis te komen. De 'stadssnor' duikt de volgende dag op in alle ochtendkranten. Er lijkt opnieuw een volgende fase te zijn aangebroken: die van de onderhandeling. En tijdens die fase lijkt de ergste boosheid en agressie uit het straatbeeld verdwenen. Tegenstanders van de maatregel komen met een online petitie, die binnen een maand ruim 43.000 keer ondertekend wordt. Via social media en het speciaal daartoe ingerichte mailadres van de gemeente komen talloze reacties van snorfietzers binnen met meldingen over onduidelijke verkeerssituaties in de stad. Mede op basis van de reacties plaatste de gemeente nog honderden extra verkeersborden op en rond de 'corridors', de wegen die zijn uitgezonderd van de maatregel en waar snorfietzers op het fietspad mogen blijven rijden. Ook wordt op plekken in de stad nog aanvullende (blauwe) markering aangebracht om snorfietzers te helpen om de juiste route te kiezen. Intussen houdt de gemeente wel voet bij stuk in deze periode, door consequent te blijven handhaven en zelfs extra mensen op straat in te zetten. De onderliggende boodschap is daarbij telkens dezelfde: over de maatregel zelf wordt niet onderhandeld.

#### **Fase 4: Depressie**

'*Snorfietzers kiezen eieren voor hun geld*', kopte de Amsterdamse krant het Parool op 3 juni. De verslaggever concludeerde dat inmiddels de helft van alle bestuurders met een helm op reed. Volgens stadszender AT5 hield inmiddels tweederde van hen zich aan de nieuwe regels. Het zijn snel getrokken conclusies, in berichten vaak gekoppeld aan de vox populi van enkele individuele weggebruikers. Toch leidt de optelsom uit al die berichten tot eenzelfde beeld: een groot deel houdt zich inmiddels aan de nieuwe verkeersregels, en op de fietspaden wordt het een stuk rustiger. Snorfietser Vivian Leandro uit Diemen verwoordt het in het Parool als volgt: 'Ik ben de afgelopen weken op het fietspad gebleven, maar nu ze bonnen gaan uitschrijven, rijd ik toch op de rijweg. Dit is niet prettig hoor, auto's zien je vaak over het hoofd'.

Het is halverwege de zomer, we zijn inmiddels honderden uitgeschreven bonnen verder en de toon in de berichtgeving verandert langzaam maar zeker mee van aanvankelijke ontkenning en boosheid naar somberheid over de onomkeerbaarheid van de situatie. We zijn aangekomen in de fase die Kübler-Ross de 'depressieve fase' noemt, en waarin de rouwende een groeiend besef van machteloosheid voelt: er is niets, maar dan ook niets, wat je aan het gebeurde kunt veranderen. Dat merkt ook tweede kamerlid Thierry Baudet wanneer hij op 15 juni in Amsterdam staande wordt gehouden voor het rijden op het fietspad zonder helm (figuur 7). Een woordvoerder van zijn partij Forum voor Democratie laat in een reactie weten dat het de partijleider 'spijt dat hij kennelijk de onjuiste keuze heeft gemaakt, en dat hij de boete natuurlijk zal betalen'.



*Figuur 7 Thierry Baudet die medio juni een boete krijgt uitgeschreven*

## **Fase 5: Aanvaarding**

Het is goed denkbaar dat de depressieve fase vrij snel en onopgemerkt voorbij trok, om vervolgens op te gaan in een definitieve staat van berusting. Die laatste fase van rouwverwerking eindigt in algehele aanvaarding, het schikken in het lot. Is die fase in Amsterdam inmiddels aangebroken?

Eerlijk gezegd zijn we daar in Amsterdam op dit moment nog niet zeker van.

De eerste tekenen van een 'normalisering' na de invoering lijken misschien zichtbaar in het straatbeeld, en er zijn zelfs snorfietsers die al aangeven dat rijden op de rijbaan lang zo gek nog niet is. Op veel plekken is immers volop ruimte om lekker door te kunnen rijden. Het totale aantal snorfietsers lijkt bovendien te zijn afgenomen, al zijn dat nu nog slechts persoonlijke observaties. Uit cijfers van de RAI-vereniging blijkt wel dat de verkoop van snorfietsen sinds de start van 'snorfiets naar de rijbaan' aanzienlijk is gedaald, vooral in Amsterdam. 'Met helm en op de rijbaan lijkt de snorfiets zijn aantrekkingskracht te hebben verloren', zo schrijft de vereniging. 'Ook omdat berijders zich onveilig voelen tussen de auto's'. Het aantal motorfietsen en -scooters met geel kenteken nam in dezelfde periode wel toe, wat verklaard kan worden uit het feit dat snorfietsers hun voertuig kunnen laten omzetten door de snelheidsbeperkende chip te laten verwijderen en een blauw kenteken te vervangen door een gele.

Snorfietsers hebben vanaf het begin af aan veel weerstand tegen en angst voor de nieuwe maatregel. Hun gevoel van veiligheid werd hierbij vaak als belangrijk argument genoemd. Dit gevoel is bij in ieder geval een deel van de snorfietsers nog niet weggenomen, zo leren we onder meer uit meldingen op (social) media.

Wat de gemeente doet om de uiteindelijke aanvaarding te bespoedigen, is het meten en in beeld brengen van de effecten. Heeft de invoering van de maatregel gewerkt, en wordt het verkeersveiliger in de stad? De effectiviteit van de maatregel zal van grote invloed zijn voor de aanvaarding ervan. Als onderdeel van de maatregel voert de gemeente Amsterdam een uitgebreide monitorings- en evaluatiestudie uit met een vooraf uitgevoerde 0-meting en in ieder geval een 1-, 2- en 3-meting. Pas na de 2-meting kunnen de eerste uitgebreide resultaten van dit onderzoek worden gepresenteerd. We verwachten die resultaten eind dit jaar.

Begin september besloot verkeerswethouder Dijkema de gemeenteraad toch alvast te informeren met een tipje van de sluier. De ongevalsregistraties van de politie (ViaStat, 2019) liet immers over de maanden april-augustus 2019 voor Amsterdam een (zeer sterke) afname zien van het aantal ernstig ongevallen met snorfietsers ten opzichte van diezelfde periode in de voorafgaande jaren. Ook het aantal ongevallen met fietsers was gedaald. Daarbij benadrukte Dijkema in haar raadsbrief dat deze afname niet zonder meer kon worden toegeschreven aan de ingevoerde maatregel. Een verklaring kan ook immers worden gevonden in weersomstandigheden of veranderingen in voertuiggebruik. 'Maar het beeld dat er een gevaarlijkere verkeerssituatie zou zijn ontstaan, herkennen we op basis van deze cijfers in ieder geval niet'.

Het voorbehoud van de wethouder werd door veel media en voorstanders weggelaten. De boodschap in diverse krantenberichten was toch dat de maatregel precies doet waarvoor die bedoeld was. In ieder geval ontkrachtte de berichtgeving het angstbeeld dat tegenstanders

schetsten - namelijk dat als gevolg van de maatregel de verkeersveiligheid juist ernstig verslechterde - volledig. Dat brengt de aanvaarding ongetwijfeld een stap dichterbij. In diverse andere Nederlandse gemeenten klonk de roep om snelle invoering ineens weer een stuk luider.

## **5. Slotsom en vijf aanbevelingen**

Amsterdam heeft, als eerste gemeente in Nederland, gebruik gemaakt van nieuwe wetgeving die het mogelijk maakt om snorfietsen van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. Zoals we in dit artikel schrijven, ging dit gepaard met bloed, zweet en tranen en veel en soms heftige emoties. Emoties die veel parallellen vertonen met de vijf fasen van rouwverwerking. Herkenbare, soms voorspelbare maar in elk geval begrijpelijke patronen, omdat ze laten zien hoe beleidsmaatregelen kunnen ingrijpen op het persoonlijke leven van mensen.

De inzichten uit de theorie van Elisabeth Kübler-Ross zijn daarmee interessant en nuttig voor beleidsinterventies waarbij flinke maatschappelijke weerstand valt te verwachten. 'Snorfiets naar de rijbaan' is er zonder twijfel zo een. De eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat de overeenkomsten tussen de vijf fasen van rouwverwerking en de invoering van snorfiets naar de rijbaan bij ons pas achteraf begonnen te dagen. Toch denken we een vijftal nuttige aanbevelingen voor beleid te kunnen geven. Per fase past immers telkens een andere benadering, van zacht en informatief ('wenperiode'), direct en standvastig ('handhaving') naar transparant en informerend ('evaluatie'). Andere gemeenten in Nederland hebben het proces in Amsterdam tot nu toe met veel belangstelling gevolgd en sommigen overwogen de invoering van dezelfde maatregel. In Utrecht en Den Haag lopen op dit moment haalbaarheidsonderzoeken. Wat kunnen deze gemeenten van Amsterdam leren?

We hebben hieronder de vijf belangrijkste lessen op een rij gezet.

**Les 1:** Zorg voortdurend voor een uitstekende onderbouwing van de voorgenomen maatregel. Het moet voor iedereen kristalhelder zijn waarom die nodig is. Let daarbij op dat je feiten op orde zijn: het tonen van feiten en cijfers helpt bij het onderbouwen van je maatregel. Richt je onderzoek hier ook tijdig op in. Zie bijvoorbeeld de site van <https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/> met veel informatie en goede uitleg van de maatregel.

**Les 2:** Organiseer een uitgebreid communicatietraject. Kijk als centrumgemeente daarbij ook goed buiten je gemeentegrenzen en betrek je omgeving. Duizenden snorfietsers uit omliggende gemeenten rijden immers dagelijks de stad in en uit. In Amsterdam is de maatregel vroegtijdig besproken en afgestemd met de regiogemeenten in de Vervoerregio Amsterdam. De communicatie richtte zich bovendien op alle snorfietsers in de regio. Dit geldt niet alleen voor deze specifieke maatregel, maar net zo goed voor bijvoorbeeld de introductie van milieuzones, ingrijpende parkeermaatregelen, etcetera.

**Les 3:** Wees consequent en doe wat je zegt. Laat je daarbij niet van de wijs brengen door mogelijke incidenten en weerstand. Wanneer je aankondigt dat er vanaf een bepaalde

datum zal worden gehandhaafd, betekent dit dat degenen die zich niet aan de maatregel houden vanaf dat moment ook echt worden beboet. Als dit betekent dat er extra mankracht bij moet, doe dit dan ook. Dat win je later terug. We zagen in Amsterdam dat na het einde van de wenperiode er op volle sterkte werd gehandhaafd. De grote pakkans leidde tot een snelle afname van overtreeders.

**Les 4:** Speel in op actuele ontwikkelingen en stuur indien nodig bij. Om dit goed te kunnen doen moet het projectteam op volle sterkte zijn. In Amsterdam zagen we bijvoorbeeld dat er meer verkeersregelaars de straat op werden gestuurd toen de situatie hier om vroeg. En toen tijdens de wenperiode bleek dat veel snorfietzers de maatregel negeerden, werd er alvast extra inzet van gemeentelijke handhavers en tijdelijk meer politie-inzet geregeld voor na het einde van de wenperiode.

**Les 5:** Zorg voor de snelle inzage in de effecten van je maatregelen, zodat pers en publiek zich voortdurend kunnen informeren. Houd daarbij grip op je boodschap, zodat anderen de regie niet van je overnemen. Amsterdam bracht recent de nieuwste verkeersveiligheidscijfers snel naar buiten, met een duidelijke slag om de arm voor wat betreft de koppeling aan de ingevoerde maatregel. De cijfers werden breed opgepikt en uitgemeten. Daarmee werd het draagvlak en acceptatie van de maatregel vergroot.

Blijf tenslotte altijd goed in gesprek met de omliggende gemeenten, omdat een succesvol ingevoerde maatregel in de ene gemeente natuurlijk altijd een onbedoeld waterbedeffect kan hebben. Uit gemeenten binnen de Vervoerregio Amsterdam sijpelen berichten door dat kopers op de tweedehandsmarkt voor snorfietzen hun geluk niet op kunnen. Amsterdamse voertuigen worden er inmiddels voor een prikkie aangeboden...

## deVolkskrant

Columns & Opinie Video Wetenschap Mensen De Gids Cultuur & M

SCOOTERS HELMPLICHT

### Jongeren verkopen massaal hun scooter na helmplicht: 'Ze vrezen voor hun kapsel'

Snorfietzers worden vanaf 8 april binnen de Amsterdamse ring van het fietspad naar de rijbaan gedirigeerd. Mét helm, iets wat vooral jonge Amsterdammers niet zien zitten. 'Ze vrezen voor hun kapsel en verkopen massaal hun snorscooter.' De handel in snorfietzen loopt terug.

Kirsten Zwanenburg 21 maart 2019, 18:39



Vera Zonneveld gaat haar scooter verkopen: 'Je bent zo kwetsbaar tussen de auto's, bussen en vrachtwagens.' Beeld Simon Lenskens



## 6. Referenties

CBS, 2019. *CBS Statline: aantallen brom- en snorfietsen* (<https://opendata.cbs.nl/statline>)

Dufec, 2016. *Monitoring SPI snelheden brom- en snorfietsers*.

Gemeente Amsterdam, 2018. *Snorfiets naar de rijbaan, Nota van Beantwoording*.

Gemeente Amsterdam, 2019. *Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2019* (<https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/bereikbaarheid/>)

I&O research i.o.v. Milieudefensie, 2016, *scooters in de binnensteden*, onderzoek naar ervaren ergernissen in het verkeer in de vier grote steden.

Kübler-Ross, Elisabeth, 2006. *Over rouw, de zin van de vijf stadia van rouwverwerking - Ambo uitgevers*.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat – Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2001. *Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan', een onderzoek naar letselongevallen met bromfietsers een jaar na de landelijke invoering*.

Het Parool, 3 juni 2019, 'Snorfietsers kiezen eieren voor hun geld'.

Het Parool, 9 september 2019, 'Flinke daling ongevallen sinds verbanning snorfietser naar de rijbaan'.

RAI vereniging, *maandelijkse verkoopcijfers*, online marktinformatie via [www.raivereniging.nl](http://www.raivereniging.nl).

RTL Nieuws, 2019. 'Mensen bekogeld en borden beklad: scooteraars maken Amsterdam onveilig'. (<https://www.rtlnieuws.nl/nieuws/nederland/artikel/4668861/scooterrijders-snor scooter-amsterdam-onrust-scooter-helm-fietspad>)

Staatsblad, 2018. *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)* (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stb-2018-184>).

Staatscourant, 2018. *Verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht te Amsterdam (11 december 2018, ZD2018-008273)*.

SWOV, 2013. *Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam – D-2013-11*.

SWOV, 2016. *Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Stadsregio Amsterdam – R-2016-15*.

ViaStat, 2019. *Nieuwe inzichten in Verkeersveiligheid* ([www.viastat.nl](http://www.viastat.nl)).

Volkskrant, 09-04-2019, 'Kort geding tegen de snorfietsmaatregel in Amsterdam overstemd met boegeroep en gejoel'.