

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 392

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2014

Op 4 december jl. hebben mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie en ik een brief ontvangen van de heer Wiebes namens de G4. Hij stelt dat de mogelijkheden van de G4 om snorfietzers aan te pakken beperkt en uitgeput zijn. Hij vraagt concreet om de volgende extra maatregelen:

1. Lokale helmplicht voor de snorfietser in combinatie met het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan: De brief verwijst naar SWOV-onderzoek dat aan zou geven dat dit het aantal ongevallen kan halveren.
2. Stevigere handhaving op hardrijders: de wethouder van Amsterdam, dhr Wiebes vraagt om het mogelijk te maken dat het kentekenbewijs van een snorfietser kan worden ingenomen op basis van een snelheidsmeting met radar- of laserapparatuur.

Uw Kamer heeft mij recent per brief verzocht om haar voor het AO leefomgeving van 15 januari 2014 te informeren over de rol die het Rijk kan spelen bij de overlast veroorzaakt door scooters. Deze beantwoording is mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie.

De G4 geven aan dat het snorscooterprobleem een terugkerend probleem is. Tevens geeft Amsterdam aan een probleem te hebben met de groeiende stroom fietsers en dat de interactie met snorfietzers op het fietspad daarbij een extra bron van zorg is. Sinds 2009 heb ik met de Tweede Kamer dit probleem besproken (zie onder andere Kamerstuk 29 398, nr. 271, d.d. 4 april 2011). Ik heb samen met de Minister van Veiligheid en Justitie toen een aantal nationale maatregelen aangekondigd en genomen, waaronder de EMG (Educatieve Maatregel Gedrag) voor snorfietzers, extra communicatie door de jongerenorganisatie Team Alert om jonge snor- en bromfietzers op hun verantwoordelijk te wijzen, vervolgingsbeleid (hogere boetes en sneller invorderen van het rijbewijs) en strenger handhaven op hardrijden en opvoeren. De brief van de G4 stelt dat deze nationale maatregelen niet hebben geleid tot het gewenste terugdringen van de snorfietsoverlast en vraagt om bovengenoemde extra maatregelen.

Hoewel elk verkeerslachtoffer er één teveel is, lijkt het verkeersveiligheidsaspect van de snorfietsers in Amsterdam beperkt. Slachtoffers zijn vooral de te hard rijdende snorfietsers zelf. De SWOV (SWOV, R-2012-6, «Analyse van het aantal verkeersdoden in 2011 in Amsterdam») geeft aan dat er de laatste jaren gemiddeld (met flinke fluctuaties weliswaar) 20 verkeersdoden in Amsterdam vallen, waarvan ongeveer 5 fietsers en 2 á 3 snorfietsers. Er vallen natuurlijk ook gewonden bij ongevallen met snorfietsen. De SWOV geeft aan dat die aantallen niet te bepalen zijn.

De Minister van Veiligheid en Justitie heeft u bij brief van 18 november 2013 gemeld dat de handhaving van opgevoerde snorfietsen aangescherpt wordt (Kamerstuk 29 398, nr. 387). Inmiddels zijn per 1 januari 2014 de boetes voor opvoeren verhoogd; daarnaast wordt per 1 juli 2014 het innemen van het kentekenbewijs door de politie aangescherpt. Dit zal ook gebeuren bij overschrijding van de maximum constructiesnelheid (opvoeren) van een snorfiets met 15 km/h of minder. Kern van het voorstel van Amsterdam is om niet alleen gebruik te maken van de rollerbank, maar om ook door middel van het vaststellen van een te hoge snelheid via radar of lasergun te komen tot de conclusie dat een voertuig niet meer aan de wettelijke eisen voldoet, zodat het kentekenbewijs kan worden ingenomen. Belangrijk is daarbij voor Amsterdam dat dit een geautomatiseerd proces zou kunnen worden dat geen extra politiecapaciteit kost. Het innemen van een kenteken is echter dermate ingrijpend, dat deze werkwijze uitsluitend bij staandehouding door de politie kan worden toegepast. Gelet op bovenstaande kan mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie het innemen van een kenteken op basis van een snelheidsmeting met flits- of radarapparatuur niet invoeren.

De politie heeft naast het opleggen van strafrechtelijke sancties en het invorderen van het kentekenbewijs ook sinds de invoering van het rijexamen de mogelijkheid om een mededeling aan het CBR te doen als een snorfietser gevaarlijk gedrag vertoont, bijvoorbeeld te snel rijden. Het CBR kan dan een educatieve maatregel gedrag (EMG-cursus) opleggen, die door de persoon zelf moet worden betaald.

Amsterdam kan in de lokale veiligheidsdriehoek (burgemeester-politie-OvJ) afspraken maken over het geven van meer prioriteit aan de handhaving ten aanzien van snorfietsers. Maar ook andere manieren van handhaving, zoals bijvoorbeeld door het gebruik van de lasergun of radar om een snelheidsovertreding te constateren, kan een mogelijke oplossing zijn. Hierbij is geen rollerbank aan de orde en kan de politie snel optreden.

Het voorstel tot een helmplicht voor snorfietsers is eerder ook in uw Kamer besproken in de vorm van een motie van het lid Van Gent (oktober 2011, Kamerstuk 29 398, nr. 289). Die motie is toen verworpen. Ook ik blijf mijn bezwaren houden bij een helmplicht voor snorfietsers. Tot 25 km is een helm niet verplicht en niet nodig. De snorfiets zonder helm verplaatsen naar de rijbaan vind ik (zoals ik ook in 2011 aangaf) zeker geen goed idee vanwege de snelheidsverschillen met het overige verkeer. De wethouder van Amsterdam, dhr Wiebes verwijst naar SWOV onderzoek (D-2013-11, «Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam») dat het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan alleen kan in combinatie met een helmplicht. Dit leidt volgens SWOV jaarlijks tot 35 ernstig gewonden minder, ook omdat mensen dan voor een ander vervoermiddel zullen kiezen. Een *experiment* met een helmplicht in Amsterdam is juridisch onmogelijk.

Het is alleen mogelijk om het Reglement verkeersregels en verkeerstekens generiek aan te passen, zodat alle gemeentes de bevoegdheid krijgen om bij verkeersbesluit wegen aan te wijzen waarop snorfietsers op de rijbaan

moeten rijden, inclusief een helmplicht. De rechter zal bij eventuele bezwaren van burgers moeten toetsen of het verkeersbesluit terecht is.

Ik constateer op basis van de brief van de G4 dat ze scooteroverlast als een groot probleem zien in de steden. Amsterdam geeft aan dat het vooral de stank en geluidsoverlast is die opgevoerde snorfietzen bij Amsterdammers veroorzaken en het hogere eigen risico op ongevallen dat opgevoerde snorfietzen hebben. Het gaat dan met name om de opgevoerde snorfietzen, want een gewone snorfietst rijdt maximaal 25 km per uur en past tussen alle andere tweewielers op het fietspad.

Amsterdam geeft aan dat 1,5% van alle verplaatsingen per brom- of snorfietst wordt gedaan en dat het aantal fietsers in de komende tijd nog verder zal stijgen. Ik meen dat het probleem van Amsterdam daarom breder moet worden opgelost dan alleen het aanpakken van de overlast door snorfietzen en het verkeersveiligheidsprobleem, namelijk door een andere bereikbaarheidsaanpak, waarin ook (gemotoriseerde) tweewielers een plek hebben, zodat vooral ook het stijgend aantal doden en ernstige gewonden onder oudere fietsers wordt aangepakt. In dit licht bezien vind ik de proef in Amsterdam om een maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren in gevaarlijke straten zeer interessant. Ook in andere steden zijn al «auto te gast» straten aangewezen waar de maximumsnelheid 30 km is. Het snelheidsverschil is dan beperkt, de snorfietst kan dan op de rijbaan en geeft daarmee ruimte aan de fietser.

Met alle steden in Nederland heb ik afgesproken dat zij op korte termijn een plan van aanpak opstellen voor het verbeteren van de fietsveiligheid. Dit zie ik als een belangrijk handvat aan het voorkomen van overlast en conflicten tussen (snor)fietsers. Ik wil daarnaast graag met de gemeente Amsterdam verder in overleg om vooral ook het bereikbaarheidsprobleem op te lossen en heb hen uitgenodigd hun plannen voor te leggen over een integrale aanpak van de veiligheid en bereikbaarheid.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus