

Vergaderjaar 2015–2016

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 479

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2015

Met deze brief geef ik invulling aan de motie Hoogland (Kamerstuk 29 398, nr. 457). Deze motie verzoekt de regering om, in overleg met de gemeente Amsterdam en stakeholders, de problematiek op de fietspaden in Amsterdam in kaart te brengen en de opties en de gevolgen daarvan in beeld te brengen voor het verplaatsen van de snorscooter van het fietspad naar de rijbaan, alsmede om op basis van dit inzicht het verplaatsen van de snorscooter naar de rijbaan op zorgvuldige wijze mogelijk te maken in samenhang met lokale maatregelen ter vergroting van de verkeersveiligheid op fietspaden.

Korte terugblik

Uw Kamer, Amsterdam en diverse andere grote gemeenten, waaronder de overige gemeenten van de G4, hebben mij afgelopen twee jaar verzocht mee te denken over een oplossing voor de onveiligheid en overlast van snorfietsers op het fietspad. In december 2013 hebben de G4 mij en mijn collega van VenJ gevraagd het mogelijk te maken strenger te handhaven en een lokale helmplicht op te kunnen leggen. De handhaving is in 2014 aangescherpt. Vervolgens heeft uw Kamer mij in het AO Leefomgeving van 15 januari 2014 (Kamerstuk 30 175, nr. 194) verzocht met Amsterdam in gesprek te gaan over alle opties die zij verkend hebben en welke handavingsinspanningen gepleegd zijn om de snorfietsproblematiek aan te pakken. Hierover heb ik uw Kamer op 2 juni 2014 per brief (Kamerstuk 29 398, nr. 415) geïnformeerd. Op 9 oktober 2014 heb ik met uw Kamer in het AO Verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 428) verder gesproken over dit onderwerp. Uw Kamer heeft mij in december 2014 verzocht af te zien van maatregelen die het mogelijk maken de snorfiets op de rijbaan toe te laten, eventueel in combinatie met een lokale helmplicht, waarna uw kamer in maart 2015 bovengenoemde motie Hoogland heeft aangenomen (Handelingen II 2014/15 nr. 64, item 10).

Voorstel snorfiets naar de rijbaan

Decentrale overheden hebben behoefte aan maatwerk voor lokale knelpunten. Dit is gebleken in de gesprekken die ik met hen heb gevoerd over drukte op het fietspad waarover ik uw Kamer per brief heb ingelicht op 24 juni 2015 (TK, 29 398, nr. 465). Ik faciliteer dit door partijen bij elkaar te brengen, onderzoek mogelijk te maken en ruimte voor experimenten te geven daar waar mogelijk.

Amsterdam heeft de afgelopen jaren veel onderzoek gedaan naar door snorfietsers veroorzaakte onveiligheid en overlast op de fietspaden. De belangrijkste publicaties en rapporten met de analyses over de snorfietsproblematiek, alsmede de belangrijkste conclusies uit de rapporten en gesprekken met Amsterdam staan vermeld in de bijlage bij deze brief.

Uit de gesprekken met Amsterdam over het structureel aanpakken van de snorfietsproblematiek kom ik tot zeven opties die al dan niet in combinatie een bijdrage zouden kunnen leveren aan het verminderen van de lokale snorfietsproblematiek:

1. Verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in combinatie met een helmplicht.
2. Snorfiets verplaatsen naar de rijbaan zonder helm
3. Een zonaal snorfietsverbod
4. Instellen van een milieuzone
5. Nog meer handhaven
6. Dealers harder aanpakken
7. Snorfiets ombouwen tot bromfiets.

In de bijlage heb ik de effecten en haalbaarheid van de opties beschreven. Amsterdam stelt dat de mogelijkheid om lokaal de snorfiets met helm naar de rijbaan te verplaatsen in ieder geval noodzakelijk is om de gewenste doelen te bereiken. Juist op de fietspaden naast 50 km/u wegen treedt de meeste drukte op. Amsterdam verplaatst nu al waar mogelijk de snorfiets zonder helm naar de rijbaan, maar verwacht daar (gezien het beperkte aantal wegen dat 30 km/u is of waar de snelheid teruggebracht kan worden naar 30 km/u) beperkt effect van, evenals het harder aanpakken van de dealers en het ombouwen tot bromfiets. Een milieuzone en nog meer handhaven zijn onrealistische opties; Amsterdam overweegt een zonaal snorfietsverbod, maar realiseert zich ook dat dit nog ingrijpendere gevolgen heeft voor de snorfietsers.

Ook uw Kamer heeft mij expliciet verzocht op basis van dit inzicht het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan op zorgvuldige wijze mogelijk te maken. Daarom zal ik alsnog een wijziging van het RVV 1990 in procedure brengen, waarmee de wegbeheerder de bevoegdheid krijgt onder voorwaarden de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen met helmplicht. Ik moet de ontwerpregelgeving hierover voorhangen bij het parlement, waarmee u in de uitwerkingsfase de mogelijkheid heeft aan te geven of een lokale helmplicht onderdeel moet uitmaken van de zorgvuldige verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Mochten decentrale wegbeheerders uiteindelijk deze mogelijkheid krijgen en vervolgens besluiten hiervan gebruik te maken, dan zal ik hen verzoeken om alle effecten hiervan zorgvuldig te monitoren en hierover aan mij te rapporteren.

Handhaving

Tenslotte heeft Amsterdam gevraagd het mogelijk te maken om ook met een lasergun of andere snelheidsmeter formeel te kunnen vaststellen of een snorfiets zoveel is opgevoerd dat deze opnieuw gekeurd moet

worden. Ik heb samen met TNO, VenJ, RDW en de gemeente Amsterdam hier onderzoek naar gedaan. Aan uw Kamer kan ik melden dat dit sinds 1 juli 2015 mogelijk is en opgenomen is in de Aanwijzing meting maximumconstructiesnelheid van het OM. Naast de rollenbanktest mogen nu dus ook laserguns of andere snelheidsmeters gebruikt worden om opgevoerde snorfietzen te traceren, waarmee de handhaving meer effectief kan worden.

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

Lijst van belangrijkste publicaties en rapporten met analyses op het gebied van snorfietsoverlast en -onveiligheid.

Wetenschappelijke onderzoeken:

- SWOV (2013): Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam.
- SWOV (2014): Verkeersveiligheidsanalyse gemeente Amsterdam
- DTV Consultants (2015): Analyse ongevalskenmerken (Dodelijke en ernstige verkeersongevallen)
- DTV Consultants (2015): Evaluatie ongevallenprotocollen
- Dufec (2012, 2013, 2014, 2015): Monitoring snelheid brom- en snorscooters Amsterdam
- The Choice (2011, 2012, 2013, 2014, 2015): Kennis, gedrag en houding scooterrijders Amsterdam

Beleidsmatige rapporten

- Gemeente Amsterdam: MobiliteitsAanpak (13-6-2013)
- Gemeente Amsterdam: Uitvoeringsagenda Mobiliteit (23-6-2015)
- Gemeente Amsterdam: Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012–2015 (inclusief aanpak snorfietsoverlast)
- Gemeente Amsterdam: Ontwerp actieplan geluid 2015–2018 (30-6-2015)
- Gemeente Amsterdam: Monitor ervaren verkeersveiligheid 2015
- Antea groep (2015): Beleidsevaluatie Meerjarenplan verkeersveiligheid 2012–2015.
- Rapportage: evaluatie handhavingscampagne SlowRiders (2012)

Handhaving (met prioriteit op aanpak snorfietsoverlast en -onveiligheid)

- Politie Amsterdam: Handhavingplan verkeershandhavingsteam 2015
- Gemeente Amsterdam: Stedelijk handhavingsprogramma 2015

Problematiek op de fietspaden i.r.t. de snorfiets in kaart gebracht voor Amsterdam

Bereikbaarheid, leefbaarheid & verkeersveiligheid in Amsterdam

Voor de gemeente Amsterdam zijn het bereikbaar, leefbaar en (verkeers-)veilig houden van de stad de belangrijkste doelen. In de Mobiliteitsaanpak en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit van Amsterdam is beschreven dat de stad groeit en blijft groeien. Er komen steeds meer inwoners (+10.000 p.j.), arbeidsplaatsen (+5.000 p.j.), toeristen (+450.000 p.j.) en studenten (+2.500 p.j.) bij en er worden steeds vaker evenementen georganiseerd. Vooral in het centrum en binnen de ring A10 knelt en wringt het omdat binnen dit gebied de druk op de openbare ruimte groter wordt. Dit heeft met name zijn weerslag op de drukke (smalle) fietspaden vanwege de groei van het fietsgebruik (+40% sinds de jaren «90) en de explosieve groei van het aantal snorfietzen (+275% tussen 2007 en heden).

Fietsers, overstekende (minder valide) voetgangers en omwonenden, ervaren overlast op fietspaden door stank, geluid en het rijgedrag van snorfietzers. Circa 80% van de snorfietzers overschrijdt de maximumsnelheid van 25 km/u. Van de ernstig verkeersgewonden in Amsterdam is 16% een snor- of bromfietser, terwijl slechts 1% van alle verplaatsingen met een snor- of bromfiets wordt gemaakt.

Meer ruimte voor de fiets

Amsterdam kiest ervoor meer ruimte te creëren voor de voetganger en de fietser. In de Amsterdamse Uitvoeringsagenda Mobiliteit is beschreven dat straten autoluwer worden gemaakt en dat de maximumsnelheid in straten waar dat mogelijk is teruggaat van 50 km/u naar 30 km/u. In die straten kunnen snorfietzers dan van het vrijliggende fietspad af en naar de rijbaan toe. Een aanzienlijk deel van de 50km-wegen met vrijliggende fietspaden heeft echter een doorstroombaan voor het openbaar vervoer en de auto, waardoor een maximumsnelheid van 50km/u in deze straten noodzakelijk is voor de capaciteit van het netwerk.

Handhaving

Handhaving van (snelheids)overtredingen van snorfietzers is in Amsterdam topprioriteit bij de politie en de buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's). Het verkeershandhavingsteam van de Eenheid Amsterdam heeft een capaciteit van 360 uur per week, waarvan tenminste 20% naar de handhaving van de voor snor- en (brom)fietzers geldende verkeersregels gaat. Dit komt neer op 2 snelheidscontroles per week met de lasergun en 2 snelheidcontroles per week met de rollentestbank. Ook wordt er intensief gehandhaafd op alle snor- en (brom)fietzdelicten waartoe BOA's bevoegd zijn zoals «rijden op voetpaden (waaronder een pilot met camerahandhaving in de onderdoorgang van het Rijksmuseum), in «parken» en «draaiende motoren op de ponten over het IJ». Het handhavingsinstrumentarium van de politie is de afgelopen jaren verbeterd. Per 1 juli 2014 is het beleid ten aanzien van het aanzeggen van het verbod om op de weg te mogen rijden aangescherpt. Dit was vanaf 15 km/u overschrijding op de rollentestbank en is vanaf 1 juli 2014 gewijzigd in «elke op een rollentestbank geconstateerde overschrijding van de maximum constructiesnelheid». In 2012 en 2014 zijn de tarieven voor boetes voor «snelheid» en «opvoeren» verhoogd en sinds 1 oktober 2014 kan het rijbewijs van beginnende bestuurders (met een AM-rijbewijs) sneller worden ingenomen.

Ondanks deze inzet en het aanscherpen van het instrumentarium rijdt nog steeds circa 80% te hard in Amsterdam. Handhaving alleen lijkt dus onvoldoende om dit probleem op te lossen. Daarnaast is nog meer handhaving op snor- en bromfietsen binnen de huidige capaciteit buitenproportioneel en gaat ten koste van andere verkeershandhavingsprioriteiten van de lokale politie zoals roodlichtnegatie, alcoholgebruik en snelheidsovertredingen (van auto's). Ervaren overlast door geluid of stank gaat vaak niet gepaard met het daadwerkelijk overschrijden van wettelijke milieu of geluidsnormen.

Opties en gevolgen voor het aanpakken van de snorfietzproblematiek

1. Snorfietz naar de rijbaan met lokale helmplicht

Het verplaatsen van de snorfietz van het fietspad naar de rijbaan op 50 km-wegen met een lokale helmplicht. Dit kan per gebied of straat gelden. Amsterdam is door de SWOV geadviseerd de snorfietz op deze wegen uitsluitend in combinatie met helmplicht naar de rijbaan te verplaatsen, omdat snorfietzders zonder helm die zich mengen met gemotoriseerd verkeer op 50km/uur-wegen vanwege de grote massa- en snelheidsverschillen tussen snelverkeer en de snorfietz een verhoogd risico lopen. Met de helmplicht verwacht de SWOV een betere verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers, inclusief de snorfietzders zelf.

2. *Snorfiets naar de rijbaan zonder helmplicht*
De gemeente heeft de bevoegdheid om de (snor-)fiets van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen, namelijk door het bord G11 (verplicht fietspad) te wijzigen in G13 (onverplicht fietspad). Een onverplicht fietspad is verboden voor snorfietsers, tenzij ze met uitgeschakelde motor rijden. De verplaatsing naar de rijbaan kan dan alleen zonder helm, maar eventueel wel met een «helmadvies». Amsterdam past deze oplossing al toe in die straten waar de negatieve effecten op de verkeersveiligheid beperkt zouden blijven, zoals in de J.P. Heijestraat (30km/u-weg) in stadsdeel West. Er kan niet teveel van deze maatregel worden verwacht, omdat er momenteel vrijwel geen andere 30km-wegen (van substantiële lengte) met vrijliggende fietspaden zijn in het gebied waar de problemen spelen.
3. *Een algeheel inrijverbod voor snorfietsers (per gebied of per straat)*
Gemeenten hebben nu al de mogelijkheid om per straat een inrijverbod voor bromfietsen, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen in te stellen. Het desbetreffende bord (bord C13 uit de bijlage bij het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990) kan al zonaal worden toegepast. Daarmee kan ook sluipverkeer worden tegengegaan. Indien Amsterdam en andere gemeenten invoering van een zonaal toepasbaar inrijverbod voor alleen snorfietsers een wenselijke maatregel achten zal ik bezien of de regelgeving daartoe kan worden aangepast.
4. *Een inrijverbod in de vorm van een milieuzone voor «vieze» snorfietsen*
Gemeenten zouden in theorie de bevoegdheid kunnen krijgen om milieuzones in te stellen, maar het ontbreken van registratie van de voor handhaving noodzakelijke technische gegevens (bouwjaar, onderscheid tweetakt-viertakt) maakt het vooralsnog onmogelijk en onuitvoerbaar om op basis van een kenteken van de snorfiets een uitspraak te doen over de milieuvervuiling van de snorfiets.
5. *Meer politiehandhaving*
Nog meer handhaven op onveiligheid en overlast door snorfietsen is niet realistisch. Handhaven op snelheid is al een topprioriteit van de lokale politie.
6. *Opvoerende dealers extra aanpakken*
Samen met BOVAG, RDW en de gemeente Amsterdam werk ik al aan het terugdringen van het laten opvoeren door dealers. Ik waardeer hierbij de inspanningen van de BOVAG door middel van de «voer em terug» campagne. De effecten hiervan moeten echter in perspectief worden geplaatst: Het zelf op- en afvoeren van snorfietsen is te eenvoudig. Opvoersetjes zijn overal (tot in China) te koop en instructies zijn te vinden op internet. In Amsterdam heeft in 2014 bovendien minder dan de helft van alle scooterrijders aangegeven hun opgevoerde scooter zo te hebben gekocht in een winkel of de aanpassingen laten doen in een winkel.
7. *Snorfietsen laten ombouwen tot bromfietsen.*
Tenslotte is er altijd de mogelijkheid om de snorfiets te laten ombouwen naar bromfiets. De kosten (ten minste € 350,-) zijn echter hoog voor de snorfietsers; daarnaast hebben zij bewust voor een snorfiets, en niet voor een bromfiets, gekozen, dus is de vraag hoeveel mensen in deze ombouwregeling geïnteresseerd zijn. Deze maatregel ziet Amsterdam als flankerend beleid bij een verplaatsing van snorfietsen naar de rijbaan met helm.