

Vergaderjaar 2013–2014

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 415**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juni 2014

Op 14 januari 2014 heb ik u geïnformeerd (Kamerstuk 29 398, nr. 392) over de rol die het Rijk kan spelen in de discussie rondom snorfietsen, vooral in Amsterdam. Dit naar aanleiding van een brief die mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie en ik van de G4 hadden ontvangen. Ik heb in het AO leefomgeving van 15 januari 2014 (Kamerstuk 30 175, nr. 194) toegezegd u te informeren over het overleg met de gemeente Amsterdam hierover en ook in te gaan op de vraag welke relevante handhavingcijfers Amsterdam beschikbaar heeft. Tenslotte heeft uw Kamer op 19 februari jongstleden een aantal moties over dit onderwerp voorgesteld en aangehouden (Kamerstuk 29 398, nrs. 396, 397, 398, 400 en 402). Ik wil met deze brief op alle vragen, toezeggingen en aangehouden moties ingaan.

Op 14 januari heb ik heb uw Kamer over dit onderwerp gemeld dat Amsterdam vooral een integrale bereikbaarheidsaanpak nodig heeft. Ik heb daarin aangegeven dat ik tegen invoering van een landelijke helmplicht ben en heb Amsterdam gevraagd om toelichting te geven op haar probleem, inzicht te geven in alle mogelijke opties die Amsterdam heeft ondernomen om het probleem aan te pakken en ook om gegevens over de handhaving bekend te maken. De gemeente Amsterdam heeft mij per brief de gevraagde informatie geleverd. Deze brief is als bijlage toegevoegd<sup>1</sup>.

Het primaire probleem van Amsterdam is het bereikbaar houden van de historische binnenstad. De bevolking van Amsterdam groeit tot 2030 met 70.000 inwoners tot 870.000. Daarnaast legt ook de groei van toeristen (5,3 miljoen in 2012, een stijging van 19% ten opzichte van 2008) een steeds grotere druk op de schaarse openbare ruimte. De oude binnenstad is niet ingericht om al deze verkeersstromen op te vangen. Amsterdam wil op een kosteneffectieve manier en met ruimtebesparende vervoerswijzen (zoals de fiets) de binnenstad optimaal bereikbaar te houden. Dit is beschreven in de integrale visie, de Mobiliteitsaanpak Amsterdam.

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

Concreet is hierin aangegeven dat in het centrumgebied en binnen de ring A10 veel prioriteit aan de fietser en voetganger wordt gegeven. Amsterdam en partners investeren daar tot 2020 200 miljoen euro in, zoals vastgelegd in de meerjarenplannen fiets- en verkeersveiligheid. Het fietsnetwerk wordt waar mogelijk verbreed en de verkeerslichten worden beter afgesteld om zo de capaciteit van de fietspaden maximaal te benutten. Deze maatregelen zijn echter onvoldoende om de groei van de tweewielers op te vangen. Het aantal snorfietsers is de afgelopen jaren met 275% gegroeid van 8.000 naar 30.000. Tegenwoordig is tot 10% van de verplaatsingen in de spits met de snorfiets. Ook het aantal verplaatsingen per fiets is sinds 1990 met 40% gestegen van 443.000 naar 613.000. Amsterdam verwacht een verdere groei met 10% tot 2020. De snorfiets is vaak breder dan een fiets en overschrijdt meestal de maximumsnelheid. Ook ervaren fietsers stankoverlast en hinder van de snorfiets.

De gemeente Amsterdam geeft in haar brief expliciet aan wat zij aan handhaving heeft gedaan om te zorgen dat de opgevoerde snorfietsers uit het straatbeeld verdwijnen. Immers ruim 80% rijdt harder dan de maximumsnelheid. Uit de brief blijkt dat Amsterdam, net als ik, van mening is dat iedereen zich aan de wet moet houden, dus ook snorfietsers. Zij geven aan dat «snelheidsovertredingen ontoelaatbaar zijn». Een snorfietser mag maximaal 25 km/u rijden, of dat nu op het fietspad of de rijbaan is, met of zonder helm. Voor het aanpakken van het rijden met te hoge snelheid heeft de gemeente Amsterdam verschillende maatregelen genomen op het gebied van infrastructuur, voorlichting en educatie en handhaving, die in de brief in de bijlage zijn benoemd. De belangrijkste cijfers over handhavinginzet zijn:

1. Van de 16.000 uur die er jaarlijks beschikbaar is voor verkeershandhaving is 4.000 uur ingezet voor brom- en snorfietsers. In 2013 is meer dan de helft van de snorfietsers (56%) één of meerdere keren staande gehouden.
2. Er zijn ruim 3600 proces verbalen opgelegd aan snorfietsers.
3. Het CBR heeft 20 maal op basis van mededelingen van Amsterdam een Educatieve Maatregel Gedrag opgelegd aan snorfietsers (en 50 aan bromfietsers). Dit houdt in dat de overtreder een verplichte cursus van een aantal dagen moet bijwonen op eigen kosten (ruim 1.000 euro).
4. Er zijn 238 kentekens ingenomen.

Voor 2014 heeft Amsterdam de snorfietsoverlast tot prioriteit benoemd.

Amsterdam heeft mij overtuigd van het feit dat alle zeilen zijn bijgezet om te zoeken naar mogelijkheden om ruimte op het fietspad te creëren om zo de historische binnenstad bereikbaar te houden. Ik constateer ook dat Amsterdam de handhavingsmogelijkheden volledig benut.

Alle inspanningen en maatregelen hebben tot op dit moment onvoldoende effect gehad om ruimte op het fietspad te creëren om de verwachte groei van het aantal tweewielers te accommoderen. Amsterdam realiseert zich dat zij zelf de mogelijkheden heeft om de snorfiets in bepaalde gebieden naar de rijbaan te verplaatsen, maar wil dat alleen doen in combinatie met het extra beschermen van de snorfietser, namelijk door het verplicht dragen van een helm. Ik zal, zoals de aangehouden moties van de leden van Tongeren en Dik-Faber (Kamerstuk 29 398, nrs. 396 en 397) mij verzoeken, de regelgeving zodanig aanpassen dat gemeenten de mogelijkheid krijgen om bij lokaal verkeersbesluit het dragen van een helm door snorfietsers in bepaalde gebieden te verplichten. Op deze manier wil ik ruimte bieden voor lokaal maatwerk. Vanuit het Rijk leg ik geen landelijke helmplicht op, maar ik bied gemeenten wel de mogelijkheid om dit lokaal in te voeren.

Het vooruitzicht is dat het verplaatsen van de snorfietsen naar de rijbaan (in combinatie met een helmplicht) voldoende ruimte zal bieden op de fietspaden om de groeiende aantallen fietsers te accommoderen. Deze voorgestelde wijziging verwacht ik in het kader van de voorhang in de herfst aan het parlement aan te bieden. Ik heb overigens begrepen dat de andere gemeenten van de G4 aangegeven hebben het inzetten van dit instrument op korte termijn niet te overwegen.

Om de handhaving van snorfietsen verder te faciliteren heeft mijn ambtgenoot van VenJ gekeken naar de wensen van Amsterdam op dit gebied. De Minister van Veiligheid en Justitie stemt in met het door Amsterdam in overleg met het OM en de politie inrichten van een pilot waarbinnen buitengewoon opsporingsambtenaren worden ingezet om de lokale helmplicht voor snorfietsers in Amsterdam te handhaven. De pilot zal van start gaan zodra de regelgeving is aangepast. Ook heeft Amsterdam gevraagd het mogelijk te maken om ook met een lasergun te kunnen meten of een snorfiets is opgevoerd. Nu moet dat nog met een rollerbanktest. Samen met mijn ambtgenoot van VenJ laat ik die mogelijkheid nader onderzoeken en mijn ambtgenoot zal uw kamer hierover berichten.

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