

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over het Ontwerpbesluit lokale scheiding fiets en snorfiets (Kamerstuk 29 398, nr. 566).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Algemeen	3
Snorfiets op de rijbaan	4
Helmplicht	5
Verkeersveiligheid	5
Handhaving en infrastructurele aanpassingen	6
SWOV-onderzoek afwachten	7
Bevoegdheid wegbeheerder	8
Positie van ouderen	9
Vervoermiddelen	10
Communicatie	10

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990), zodat wegbeheerders de scooter, snorscooter of snorfiets op plaatsen kunnen verplichten op de rijbaan te rijden. Zij hebben hierover nog wel enkele vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met ongenoegen kennisgenomen van het voorliggende besluit. Vooropgesteld moet worden dat deze leden ook van mening zijn dat er een oplossing moet komen voor de onveilige situaties op drukke fietspaden. Een oplossing daarvoor is echter vrij complex. Ook daarom zou het wat deze leden betreft verstandig zijn om eerst meer inzicht te krijgen over de toedracht van ongevallen en de kenmerken van de bestuurder. Het frappante is dat dit ook in lijn is met de motie-Hoogland/Van Veldhoven (29 398, nr. 457) die aan dit besluit ten grondslag ligt. In de motie wordt immers expliciet verzocht om eerst meer inzicht te verkrijgen in de gevolgen van het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. De leden van de PVV-fractie hebben dan ook een aantal vragen over het voorliggende besluit.

De leden van de CDA-fractie hebben teleurgesteld kennisgenomen van het voorliggende ontwerpbesluit. Zij hebben daarover nog enkele vragen.

De leden van de fractie van D66 hebben met interesse kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot lokale scheiding fiets en snorfiets. De leden van deze fractie kennen de wens van (met name enkele grootstedse) gemeenten om de snorfietsproblematiek lokaal op te lossen en zijn daarom blij met deze stap naar lokale autonomie. Deze leden hebben nog een aantal vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van het voorstel en zijn verheugd dat hiermee uitvoering is gegeven aan de motie-Hoogland/Van Veldhoven van 17 maart 2015 (29 398, nr. 457) die mede door deze leden is gesteund. Het voorstel betreft het vaststellen van een onderbord, een zeer bescheiden wijziging van de wegenverkeerswet dat grote problemen kan helpen oplossen.

De leden van de 50PLUS-fractie danken de Minister voor de toezending van het voorliggende ontwerpbesluit. Deze leden hebben nog wel enkele vragen en opmerkingen hierbij.

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende ontwerpbesluit. Zij hebben nog wel enkele vragen.

Algemeen

De leden van de VVD-fractie merken op dat de discussie rondom de problematiek van de snorfiets op het fietspad een lange aanloop kent. In de afgelopen jaren zijn verschillende oplossingen besproken, zoals strengere handhaving ten aanzien van te hard rijden, strenger beleid om het opvoeren van snorfietsen tegen te gaan en de invoering van een lokale helmplicht in combinatie met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Al lange tijd is deze laatste oplossing een nadrukkelijke wens van de gemeente Amsterdam. In december 2014 werd de motie-De Rouwe/Madlener (Kamerstuk 29 398, nr. 443) aangenomen, die de Minister opriep geen maatregelen te treffen die het Amsterdam mogelijk zou maken de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, omdat het verschil in snelheid van de snorfiets (25 km/u) in vergelijking met die van de rest van het gemotoriseerde verkeer (30 km/u tot 50 km/u) te groot was en tot zeer onveilige situaties kon leiden. In maart 2015 werd de regering echter middels de aangenomen motie-Hoogland (Kamerstuk 29 398, nr. 455) opgeroepen om samen met de gemeente Amsterdam onderzoek te verrichten naar de problematiek op Amsterdamse fietspaden en de opties en consequenties van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in beeld te brengen. Voorliggend ontwerpbesluit is daar het resultaat van. Kan de Minister ingaan op het proces vanaf maart 2015 tot het voorliggende ontwerpbesluit?

De leden van de VVD-fractie vragen ook waarop de genoemde verwachting in paragraaf 2.3 is gebaseerd ten aanzien van de verbetering van de bereikbaarheid. Geldt dit in het algemeen of alleen voor Amsterdam? Kan dit met onderzoek nader worden onderbouwd?

De leden van de PVV-fractie verzoeken de Minister om dit ontwerpbesluit aan te houden dan wel in te trekken en eerst beter inzicht te krijgen in de vraag waardoor de onveilige situaties en ongelukken op de drukke fietspaden ontstaan. Is de Minister daartoe bereid? Indien de Minister dit besluit onverhoopt toch doordrukt dan verzoeken de leden van de PVV-fractie de Minister om dan ook de regie te nemen en vanuit het Rijk nauwlettend te monitoren waar dit onderscheidt tussen fiets en snorfiets wordt toegepast en in hoeverre dit resulteert in minder ongelukken. Is de Minister daartoe bereid?

De leden van de CDA-fractie menen dat het enkele feit dat in één gemeente, in casu Amsterdam, door zowel de groeiende aantallen fietsers als de groeiende aantallen snorfietsers een probleem voor de bereikbaarheid van de binnenstad ontstaat, onvoldoende reden is om een landelijk werkende regeling op te tuigen. Lokale problemen die zich niet elders voordoen zouden lokaal opgelost moeten worden, zo menen zij. De leden van deze fractie menen dat het voor de betrokken gemeente mogelijk is om met de beschikbare verkeerstechnische middelen en verbreding van de fietspaden de problemen te lijf te gaan. Die gemeente kan namelijk handhavend optreden tegen onjuist gebruik van de snorfiets indien de snorfiets op bepaalde plaatsen een specifieke hinderlijke of onveilige factor is.

De leden van de CDA-fractie delen de conclusie dat er een oplossing moet komen voor de problematiek van onveilige situaties tussen fietsers en snorfietsers op drukke fietspaden. De verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan is daar een slechte oplossing voor omdat de onveiligheid van de snorfiets erdoor wordt vergroot.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat het verkeer in met name de grote steden drukker wordt en het verkeersbeeld diverser. Meer soorten voertuigen strijden om de schaarse ruimte. De oude modellen en oplossingen om doorstroming en veiligheid van het verkeer te bevorderen voldoen vaak niet meer. Daarom is er lokaal maatwerk nodig. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft helpt dit wijzigingsvoorstel lokale bestuurders om oplossingen te vinden voor lokale problemen.

De opkomst van de snorscooter, de grotere en vaak snellere variant van de aloude snorfiets, heeft tot onverwachte en onbedoelde drukte op de grootstedelijke fietspaden geleid. De snorfiets als niche tussen trapfiets en bromfiets was bij zijn politiek-juridische conceptie nooit bedoeld om de stedelijke fietspaden onveilig te maken. Het pakte echter wel zo uit. Groot, snel, lawaaiig en vervuilend: de snorscooter is een lokaal probleem geworden waar geen makkelijke oplossing voor is. De leden van de GroenLinks-fractie hadden het liefst een oplossing gezien die het probleem bij de wortel aanpakt: de snorscooter als aparte categorie afgeschaffen. Dat maakt het onderscheid tussen gemotoriseerd en niet gemotoriseerd verkeer helder. Onduidelijkheden over snelheid en plaats op de weg, wel of geen helm en de extra vervuilende modificatie aan de motor, zijn dan verleden tijd.

Het nu voorliggende compromis krijgt de steun van de leden van de GroenLinks-fractie. Deze versie van een oplossing regelt uit zichzelf helemaal niets, maar geeft lokale overheden die zeer lokale problemen hebben een middel om gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer te scheiden. Dat hoeft niet, maar als dat nodig is kan het wel. De inrichting van wegen en dus ook de plaats op de weg van de verschillende verkeersstromen kan alleen lokaal goed worden georganiseerd. Belangrijk uitgangspunt is juist de veiligheid en doorstroming, maar ook milieu en overlast. Binnensteden moeten wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft het domein worden van fietsers en voetgangers, waar het gemotoriseerd verkeer te gast is. Deze plaatselijke bevoorrechte positie van het langzamere en kwetsbare verkeer ten opzichte van het vervuilende kwetsende verkeer is gebaat bij dit voorstel. Fietsen is gezond, goedkoop, ruimtebesparend en vriendelijk voor mens en milieu. Wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft is dat alle redenen om fietsvriendelijk beleid zoveel mogelijk te ondersteunen.

De wens om snorfietsen lokaal te verplaatsen naar de rijbaan komt vooral vanuit de gemeente Amsterdam. De leden van de SGP-fractie vragen, gelet op de zorgen over de verkeersveiligheid bij verplaatsing naar de rijbaan, waarom de Minister er niet voor heeft gekozen om eerst een pilotproject in Amsterdam uit te voeren.

Snorfiets op de rijbaan

De leden van de VVD-fractie lezen dat een belangrijke conclusie uit de internetconsultatie de snelheidsverschillen tussen het gemotoriseerd (30 tot 50 km/u) en die van de snorfiets (25 km/u) als probleem werd aangewezen. Als oplossing werd aangedragen om de verplaatsing van de snorfiets te combineren met een verplichting voor de wegbeheerder de maximale snelheid op deze wegen naar 30 km/u terug te brengen. Kan de Minister toelichten in hoeverre het feit dat een aanzienlijk deel van de 50 km-wegen in Amsterdam een belangrijke functie heeft in het stedelijk netwerk en dat het behoud van deze maximumsnelheid noodzakelijk is voor de bereikbaarheid en doorstroming van het Amsterdamse wegennet, een rol heeft gespeeld in de beslissing deze verplichting niet op te nemen in het ontwerpbesluit?

Deelt de Minister de mening van deze leden dat vermenging van het gemotoriseerde verkeer op 50 km-wegen met snorfietsers (25 km/u) tot zeer verkeersonveilige situaties kan leiden? Zo nee, kan de Minister

toelichten op basis van welke (wetenschappelijke) onderzoeken zij kan garanderen dat de veiligheid van snorfietsers met helm op 50 km-wegen voldoende gegarandeerd is? Zo ja, kan de Minister dan toelichten waarom dan toch middels het voorliggende ontwerpbesluit wordt gekozen om de snorfiets te verplaatsten naar de 30- of 50-km rijbaan?

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de snorfiets maar 25 km/u mag rijden en op de rijbaan tussen al het overige gemotoriseerd verkeer terecht komt. Deze leden vinden het volstrekt onjuist dat deze snorfietsers zich moeten begeven tussen vrachtwagens en sneller rijdend verkeer.

Helmplicht

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister bekend is met de conclusies van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) dat, hoewel internationaal onderzoek naar het gebruik van een motorhelm aantoonde dat het dragen van een motorhelm de kans op ernstig hoofdletsel met 69% doet afnemen en de kans op overlijden met 42% wordt gereduceerd, er geen informatie of gegevens bekend zijn of de snorfiets- of bromfietshelm, in combinatie met lagere snelheden, net zo doeltreffend is.

Zo ja, is zij voornemens hier onderzoek naar te doen en deze resultaten mee te nemen in de verdere besluitvorming? Zo nee, kan de Minister dan toelichten hoe zij tot het besluit is gekomen dat een combinatie van de verplaatsing naar de rijbaan met een helmplicht een veilige en doordachte verkeersmaatregel is?

Kan de Minister reflecteren op het feit of, en zo ja in welke mate, er is gesproken met gemeenten over bepaalde eisen waar de snorfietshelm aan moet voldoen als deze wordt gedragen en gebruikt op 50 km-wegen en wat dit betekent? Met andere woorden, welke consequenties heeft het en welke verplichtingen roept het op voor de snorfietsgebruiker?

De leden van de CDA-fractie denken dat dit ontwerpbesluit de verkeersveiligheid van snorfietsgebruikers niet ten goede komt. Dat aan deze maatregel de verplichting wordt toegevoegd dat de snorfietsgebruiker een helm moet dragen, doet daar niets aan af, zo menen zij.

De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat uit de vorige rapportage van de SWOV bleek dat het verplaatsen van snorscooters van drukke stedelijke fietspaden geen nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid heeft. Een maatregel die veel letsel en leed zou voorkomen, zou het dragen van een helm zijn. De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag zien dat de Minister het dragen van helmen voor snel verkeer stimuleert, bijvoorbeeld met meer voorlichting. Kan de Minister met een plan hiervoor komen?

Verkeersveiligheid

De leden van de VVD-fractie lezen dat de effecten op de verkeersveiligheid een belangrijk element vormen in de afweging om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Zij vragen of door de Minister kan worden aangegeven hoe en op welke wijze de verkeersveiligheid van elke wegdeelnemer, dus ook die van de snorfiets, evenredig is meegenomen. De leden van de VVD-fractie vrezen echter wel dat middels het voorliggende ontwerpbesluit er wellicht te snel naar generieke maatregelen wordt gegrepen. In dit verband achten zij het toch van belang de conclusies van de SWOV aan te halen, namelijk dat er maar in beperkte mate informatie beschikbaar is over het aantal ongevallen dat snorfietsers veroorzaken. Daar speelt ook in mee dat er bij ongevallenregistratie geen onderscheid wordt gemaakt tussen brom- en snorfietsen. Daarnaast blijkt

uit de laatste verkeersveiligheidsanalyse in de gemeente Amsterdam van 2014, uitgevoerd door de SWOV, dat door gebrek aan beschikbare gegevens uit de politieregistratie (BRON) en de landelijke medische registratie (LMR) ten behoeve van gemeenten, er sinds 2009 geen uitspraken meer gedaan kunnen worden over het aantal ernstig verkeersgewonden en ook dat er sinds 2009 over het aantal ernstige ongevallen met snorfietsen geen uitspraken meer worden gedaan. Hoe rijmt de Minister de inhoud en aanleiding van dit voorliggende ontwerpbesluit met deze constatering van de SWOV?

Daarbij merken de leden van de VVD-fractie op dat de SWOV momenteel een diepteonderzoek naar de factoren en omstandigheden met betrekking tot ongevallen met snorfietsen in de bebouwde kom uitvoert. Deze leden vragen hoe de Minister de volgende uitspraak van de SWOV, dat «deze kennis is nodig voor een goede besluitvorming omtrent het al dan niet verplaatsen van de snorfiets van het fietspad naar de rijbaan, inclusief eventueel te nemen aanvullende of alternatieve maatregelen» heeft meegewogen in haar ontwerpbesluit. Indien zij dat niet heeft gedaan, waarom niet? Indien dat wel het geval is, op welke wijze?

Naar aanleiding van eerdere discussies rondom de snorfietsproblematiek is door de ANWB een initiatief gestart om te komen tot een andere indeling van voertuigen in de binnenstad. De Minister heeft eerder positief gereageerd op dit initiatief «Verkeer in de Stad», en aangekondigd dit samen met andere wegbeheerders te testen in de praktijk. De leden van de VVD-fractie vragen of de «Verkeer in de Stad»-aanpak inmiddels is getest. Op welke wijze en waar is dit getest? Wat is de betrokkenheid van haar ministerie hierbij (geweest)? Wat zijn de (te verwachten) effecten van deze aanpak op het verminderen van de drukte op fietspaden?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de wens tot verplaatsing van de snorfiets past in een rijke historie. Bij de introductie van de «Bromfiets op de rijbaan» (BOR), inmiddels alweer 18 jaar gelden, is duidelijk geworden dat bromfietsen met een maximumsnelheid van 30 km/u die tussen zwaardere motorvoertuigen rijden tot veel irritatie en (levens-) gevaarlijke situaties leiden. De BOR werd pas ingevoerd na onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten én na het doen van pilots. Heeft de Minister de ervaringen van het verplaatsen van de bromfiets naar de rijbaan betrokken bij het voorliggende ontwerpbesluit? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PVV-fractie vinden het opmerkelijk dat de Minister stelt dat er geen onderzoeken zijn die duiden op negatieve effecten voor snorfietsers bij deze verplaatsing, terwijl uit de ervaringen van het «Programma bromfiets op de rijbaan» hele andere signalen komen. Kan de Minister dit verklaren?

Handhaving en infrastructurele aanpassingen

De leden van de VVD-fractie hebben er de laatste jaren voor gepleit om niet zozeer het probleem te verplaatsen naar de rijbaan, omdat de verkeersveiligheid hierdoor af kan nemen, maar het gedrag aan te pakken door strengere handhaving, meer toezicht en controle om opvoering tegen te gaan. Kan de Minister toelichten of, en in welke mate, gemeenten moeten aantonen dat handhaving niet voldoet om gevaarlijk rijgedrag op de snorfiets aan te pakken? In welke mate wordt in en/of door grote gemeenten geautomatiseerde handhaving toegepast? Is dit middel in de ogen van de Minister voldoende beproefd? Zo ja, kan zij dat nader toelichten?

In paragraaf 2.5 van de Nota van Toelichting lezen de leden van de VVD-fractie dat het bevoegd gezag de mogelijkheid krijgt een onderbord te plaatsen dat ertoe strekt de snorfiets van het verplichte fietspad te weren. Zijn er afspraken gemaakt met de gemeenten en politie over de

handhaving? Dit aangezien diverse (grote) steden in de voorbereiding van dit besluit hebben gesteld dat er te weinig capaciteit is om overlast op het fietspad aan te pakken.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Minister kan aangeven welke nieuwe inzichten zij sinds het aannemen van de motie-Hoogland/Van Veldhoven (Kamerstuk 29 398, nr. 457) heeft verkregen. Volgens deze leden lijkt het er sterk op dat een hoofdzakelijk Amsterdams probleem nu over het hele land wordt uitgerold. Het zijn namelijk vooral de gebrekkige infrastructurele investeringen en de minimale handhaving in Amsterdam die voor de verkeersonveilige situaties op de fietspaden zorgen. De leden van de PVV-fractie willen graag van de Minister weten of de gemeente Amsterdam erop is gewezen dat vooral de gebrekkige infrastructurele investeringen en de minimale handhaving in Amsterdam leiden tot verkeersonveilige situaties op de fietspaden. Wat is de reactie van de gemeente daarop? Ook willen de leden van de PVV-fractie graag weten welke rechtsmiddelen de Minister heeft om betere handhaving en betere infrastructuur in Amsterdam af te dwingen.

De leden van de CDA-fractie menen dat de betrokken gemeente vooral eerst stevig dient te investeren in handhaving en het treffen van fysieke maatregelen. De leden van deze fractie vragen hoe handhaving van de helmplicht plaats zal vinden, bijvoorbeeld als een gemeentegrens wordt overschreden. Bovendien vragen zij of de betrokken gemeente wel effectief handhavend zal optreden aangezien nu ook amper wordt opgetreden tegen onjuist gebruik van snorfietsen. Zij zien thans een falend handhavend optreden en zien geen garanties dat de handhaving van de nieuwe regels effectiever plaats zal vinden.

De leden van de D66-fractie vragen of de Minister kan aangeven hoe dit ontwerpbesluit door gemeenten te handhaven is, aangezien momenteel door (grote) steden wordt gesteld dat er te weinig capaciteit is om overlast op het fietspad aan te pakken.

SWOV-onderzoek afwachten

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister om toe te lichten waarom zij heeft besloten de resultaten van het SWOV-onderzoek niet af te wachten. Wanneer zijn de uitkomsten van dit SWOV-onderzoek beschikbaar? Deze leden vragen wat de consequenties zijn als uit dit onderzoek effecten voor de verkeersveiligheid naar voren komen waarmee geen rekening is gehouden bij de totstandkoming van dit ontwerpbesluit. Loopt dit ontwerpbesluit dan ook niet op de zaken vooruit door de mogelijkheid te bieden de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen? Welk precedent voor andere fietspadgebruikers schept dit ontwerpbesluit?

Voor de leden van de D66-fractie staat verkeersveiligheid met stip op één. De SWOV komt dit najaar met een onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. Mocht blijken dat er aanzienlijke negatieve effecten te verwachten zijn, is er dan nog ruimte een en ander aan te passen? Wanneer zal de invoering van het ontwerpbesluit geëvalueerd worden?

De leden van de 50PLUS-fractie constateren dat dit ontwerpbesluit is opgesteld naar aanleiding van de ervaring dat snorscooters op het fietspad kunnen leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties. Echter, in omgekeerde zin treedt dit ook op als snorscooters van de rijbaan gebruik moeten maken. De helmplicht is één van de maatregelen waarmee geprobeerd wordt dit te ondervangen. De SWOV komt dit najaar met een

onderzoek naar de verkeersveiligheidseffecten van het verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan. Waarom is niet gewacht met dit ontwerpbesluit tot de resultaten van dit onderzoek bekend zijn?

De leden van de SGP-fractie hebben begrepen dat de SWOV bezig is met een onderzoek naar ongevallen met snorfietzen op fietspaden binnen de bebouwde kom. De SWOV tekent daarbij aan dat deze kennis nodig is voor een goede besluitvorming omtrent het al dan niet verplaatsen van de snorfietser van het fietspad naar de rijbaan. Het onderzoek zal nog dit jaar afgerond worden. Waarom heeft de Minister er niet voor gekozen om de resultaten van dit onderzoek af te wachten?

Bevoegdheid wegbeheerder

De leden van de VVD-fractie lezen dat decentrale wegbeheerders moeten kunnen aantonen dat wanneer zij gebruik willen maken van de regeling van verplaatsing naar de rijbaan de verkeersveiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft. Het is deze leden echter niet duidelijk aan wie de wegbeheerder dit concreet moet aantonen. Is dit een bevoegdheid van de gemeenteraad of het college van burgemeester en wethouders? Zo ja, welke rol speelt de Minister in dezen? Volgt uit deze afspraak ook een periodieke verplichting om continu te blijven monitoren of is een eenmalige aantoning voldoende? En op basis van welk toetsingskader geschiedt dit alles? Hoe worden de effecten op de verkeersveiligheid van de snorfietser vastgesteld en welke consequenties worden hieraan verbonden? Kan de Minister toelichten tot welke actie(s) kan worden overgegaan als blijkt dat de maatregel een tegengesteld effect heeft op de verkeersveiligheid? Met andere woorden: kan het de decentrale wegbeheerders dan worden verboden de snorfietzers naar de rijbaan te verplaatsen en welke bevoegdheid heeft de Minister in dat verband? Wat wordt er in deze context bedoeld met «specifieke weggedeelten»? In het ontwerpbesluit wordt op diverse plekken gesteld dat de gemeente eventuele negatieve effecten op de verkeersveiligheid moet voorkomen. Kan de Minister een nadere toelichting geven wanneer, op welke wijze en binnen welke termijn een gemeente dit dient te realiseren. Dient dit nog door een externe partij te worden getoetst? Zo nee, waarom niet? De leden van de VVD-fractie lezen dat de wegbeheerder wel zal moeten aantonen dat op de specifieke weggedeelten waar hij dit besluit neemt de verkeersveiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft. Hoe en aan wie moeten gemeenten dit concreet aantonen? Worden gemeenten verplicht om de veiligheid continu te monitoren? Zo nee, welke eisen gelden dan wel?

Wat is de rol en verantwoordelijkheid van het Rijk hierin? Op welke wijze gaat de Minister de effecten op de verkeersveiligheid monitoren? Kunnen gemeenten worden verplicht de maatregel terug te draaien indien er negatieve consequenties blijken te zijn voor de veiligheid? Zo ja, door wie? Door de gemeenteraad en/of door de Minister? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PVV-fractie lezen dat het aan de gemeenten is om de afweging te maken of zij gebruikmaken van de mogelijkheden die dit ontwerpbesluit biedt. Echter, waarom vertrouwt de Minister de gemeenten dat zij in het belang van de verkeersveiligheid zullen handelen en niet op basis van een linkse politieke onderbuik, zoals die ook dikwijls in de Kamer ten tonele wordt gebracht? De Minister stelt wel in de toelichting dat de verkeersveiligheid gewaarborgd moet blijven, maar dit lijkt wat vrijblijvend. Hoe wordt dit immers vastgesteld en wie bepaalt dit? En indien blijkt dat deze maatregel de verkeersveiligheid niet ten goede komt, heeft de Minister dan de bevoegdheid om dit terug te draaien of kan dat alleen gedaan worden door de betreffende gemeente?

Verder zijn deze leden ook benieuwd bij wie de bevoegdheid ligt indien het Rijk heeft meebetaald aan de fietsinfrastructuur, denk bijvoorbeeld aan de fietssnelwegen. Klopt het dat decentrale overheden zelfstandig kunnen besluiten om ook op de zogenoemde fietssnelwegen snorfietzers te weren? Zo ja, heeft de Minister dan enige mogelijkheid om de gedane investering vanuit het Rijk terug te vorderen en is zij bereid om daar dan ook gebruik van te maken?

De leden van de CDA-fractie zien graag nader onderbouwd waarom de open norm «grote drukte» niet tot willekeur zou leiden. Nu gesteld wordt dat «grote drukte» objectief kan worden gedefinieerd, staat toch niets in de weg om dat ook daadwerkelijk te doen, zo menen zij.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben er alle vertrouwen in dat lokale bestuurders evenveel waarde hechten aan de veiligheid van fietsers als snorfietzers. De vrees van sommigen dat bestuurders van snorscooters nu vaker slachtoffer van verkeersongelukken worden is hopelijk ongegrond. De leden van de GroenLinks-fractie hebben er alle vertrouwen in dat met deze maatregel de snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers afnemen en dat daarmee de veiligheid is gediend. Daar waar scooters meestal harder rijden dan hun maximumsnelheid, rijdt het autoverkeer in binnensteden meestal langzamer dan de maximumsnelheid. Het theoretische snelheidsverschil, is in de praktijk dus kleiner. De leden van de GroenLinks-fractie hebben er alle vertrouwen in dat wethouders hier ook goed naar kijken.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister er zorg voor kan dragen dat in de ongevalregistratie goed wordt meegenomen of er een toename of afname is van ongevallen met snorscooters.

Het koppelen van een helmplicht aan dit ontwerpbesluit is goed, maar kan vooral de ernst van gevolgen van een ongeluk beperken. Het lijkt de leden van de 50PLUS-fractie zinvol en logisch om ook «aan de voorkant» maatregelen te nemen die de kans op het ontstaan van een ongeluk beperken. Dat kan bijvoorbeeld door de maximumsnelheid wettelijk te beperken tot 30 km/u en dit niet aan de beslissing van de wegbeheerder over te laten. Waarom is de keuze gemaakt de helmplicht niet, maar de aanpassing van de maximumsnelheid op de rijbaan wel aan de wegbeheerder over te laten? Is er dan een situatie denkbaar waarin het snelheidsverschil geen extra gevaar oplevert?

Positie van ouderen

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister de gevolgen van dit ontwerpbesluit kan toelichten voor de groep ouderen die maar liefst 30% van het totale snorfietspark voor zijn rekening neemt. Kan de Minister hierbij ingaan op het feit dat ouderen zich vaak onveilig en kwetsbaarder voelen op de rijbaan dan op het fietspad? Deelt zij deze mening? Zo nee, waarom niet? En zo ja, welke maatregelen gaat ze treffen?

De leden van de PVV-fractie willen de Minister erop wijzen dat ouderen in toenemende mate snorfietscribers zijn. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is dat inmiddels al zo'n 30%. Is onderzocht in hoeverre zij veilig kunnen deelnemen aan het drukke snellere wegverkeer op de rijbaan?

De leden van de CDA-fractie denken dat dit ontwerpbesluit de verkeersveiligheid van snorfietscribers, waaronder ook ouderen, niet ten goede komt.

Vervoermiddelen

De leden van de VVD-fractie vragen met betrekking tot artikel I A om een toelichting. In dat artikel staat: «...het gebruik van het fietspad niet is toegestaan voor snorfietsen, waaronder hier niet begrepen worden bromfietsen die zijn aangewezen op grond van artikel 20b, eerste lid, van de wet.»

Is het mogelijk een uitzondering voor een speciale categorie bromfietsen te maken? Vallen bijvoorbeeld oldtimer snorfietsen onder deze uitzondering?

Met betrekking tot paragraaf 2.2 van de Nota van Toelichting hebben de leden van de VVD-fractie ook een vraag. De in deze paragraaf genoemde problemen kunnen ook door andere vervoermiddelen worden veroorzaakt. Denk bijvoorbeeld aan bakfietsen (al dan niet met elektrische ondersteuning) racefietsen en speed pedelecs. Waarom wordt slechts één vervoermiddel, de snorfiets, uitgezonderd in de aanpak van het in paragraaf 2.2 genoemde probleem? Dit mede omdat er ook discussies zijn over de positie van de speed pedelec. In hoeverre wordt met dit ontwerpbesluit de benutting van de fietspaden daadwerkelijk verbeterd? Is hier onderzoek naar verricht? Zo ja, welk onderzoek en welke rol spelen de andere genoemde vervoersmiddelen hierin?

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat speed pedelecs ook onder de categorie snorfietsen vallen en dat ook zij verbannen worden naar de rijbaan. Zo ja, zorgt dit dan juist niet voor meer verkeersonveilige situaties, omdat speed pedelecs bij uitstek gebruikt worden door ouderen? Bovendien rijdt de gemiddelde racefietser ook harder dan 25 km/u dus wat rechtvaardigt dan dat zij wel op het fietspad mogen blijven rijden en speed pedelecs niet?

Communicatie

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan uitleggen op welke wijze eenduidigheid in regels met dit ontwerpbesluit wordt bevorderd. Op welke wijze wordt voorkomen dat er een oerwoud aan verkeersregels ontstaat, waardoor de onduidelijkheid voor alle weggebruikers alleen maar toeneemt? Deelt de Minister de mening van deze leden dat er geen verschillende verkeersregimes moeten kunnen ontstaan in het woon-werkverkeer tussen bijvoorbeeld stedelijke en niet-stedelijke gebieden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke maatregelen worden dan getroffen?

In paragraaf 2.3 lezen deze leden dat de wegbeheerder aan de snorfietsers duidelijk zal moeten maken op welke plekken hij de rijbaan dient te gebruiken zodat hij voor of tijdens de rit niet voor onverwachte situaties komt te staan. Worden specifieke eisen aan gemeenten gesteld ten aanzien van de communicatie richting snorfietsers en andere gebruikers van de rijbaan? Zo ja, welke?

De leden van de PVV-fractie hebben zich al eerder uitgesproken tegen de ratjetoe aan verkeersborden. Het zijn er inmiddels zoveel dat dit juist in het drukke verkeer niet meer te volgen is. In hoeverre is onderzocht of de toename van het aantal verkeersborden en de wisselende verkeersregeling zorgt voor meer verkeersonveiligheid? Indien geen onderzoek is uitgevoerd, is het niet verstandig om dit eerst grondig te onderzoeken alvorens dit verder uitgebreid wordt? Met een beetje gezond verstand valt immers te concluderen dat die wirwar aan regelgeving en borden niet door iedereen wordt gevolgd en derhalve zal resulteren in meer onveilige situaties.

De leden van de D66-fractie vinden het heel belangrijk dat het ontwerpbesluit ook efficiënt uitvoerbaar is voor gemeenten en dat voor weggebruikers te allen tijde duidelijk is wat er van hen verwacht wordt. Het ontwerpbesluit lezende blijkt echter dat het per straat kan verschillen of de snorfiets al dan niet op het fietspad mag (paragraaf 2.3 van de Nota van Toelichting). Hoe ziet de Minister dit in de praktijk voor zich? Welke specifieke eisen worden er aan de gemeenten gesteld ten aanzien van de communicatie richting snorfietzers en andere gebruikers van de rijbaan? Zou het niet praktischer zijn niet per straat, maar per buurt, stadsdeel of zone te communiceren?

De leden van de 50PLUS-fractie stellen vast dat deze maatregel staat of valt met bekendheid hiermee onder weggebruikers. Op welke wijze zal hierover worden gecommuniceerd?