

Vergaderjaar 2010–2011

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 271**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 april 2011

#### **1. De aanleiding**

Op verschillende momenten hebben wij gesproken over de overlast van bepaalde groepen scooterbestuurders. De motie van de leden Monasch en Dijkstra roept de regering op met een actieplan te komen om dit aan te pakken (kamerstuk 29 398, nr. 254). Mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie en ik willen dan ook met gerichte maatregelen komen om hier tegen op te kunnen treden. Deze brief, die mede namens mijn collega van Veiligheid en Justitie is opgesteld bevat een overzicht van die maatregelen en gaat ook in op de notitie van de Groen Links fractie van de gemeente Amsterdam hierover.<sup>1</sup>

#### **2. De snorfiets**

De scooter is een verzamelbegrip voor een voertuig dat in drie verschillende voertuigcategorieën kan vallen: de motorfiets, de bromfiets en de snorfiets. De motorfiets spreekt voor zich. De bromfiets is het voertuig met het gele kenteken en de helmplicht en een maximale snelheid van 45 km/h. De snorfiets rijdt maximaal 25 km/h, heeft een blauw kenteken en kent geen helmplicht. In de discussie staat de scooter met het blauwe kenteken, oftewel de snorfiets centraal.

Het aantal verkochte brom- en snorfietsen is de laatste jaren sterk gestegen. In 2006 werden er in Nederland 26 600 bromfietsen en 23 800 snorfietsen verkocht; in 2010 32 600 respectievelijk 61 800. In vier jaar tijd is het aantal nieuw verkochte snorfietsen dus ruim verdubbeld. De bromfiets en snorfiets vervullen een duidelijke behoefte bij de vraag naar mobiliteit. Zonder over een auto te hoeven beschikken, met daarbij horende parkeerproblemen, kan men zich gemakkelijk verplaatsen. Helaas zijn er ook nadelen aan het gebruik van deze voertuigen. Ten opzichte van personenauto's met een verbrandingsmotor vervuilen snorfietsen met een verbrandingsmotor een factor 10 meer en is hun ongevalsrisico 30 X zo

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

groot als dat van een personenauto. Ook schrikken fietsers nogal eens door de hoge rijsnelheden.

Teneinde de verkeersveiligheid te verbeteren is er in 1999 voor gekozen om bromfietsers – in tegenstelling tot snorfietsers – niet op het verplichte fietspad toe te staan. Door middel van de plaatsing van verkeersbord G11 («verplicht fietspad») kan de wegbeheerder aangeven dat snorfietsers het verplichte fietspad dienen te gebruiken, terwijl bromfietsers op de rijbaan moeten rijden. In de gevallen waarin het echter gewenst is om niet alleen snorfietsers, maar ook bromfietsers te verbieden om op de rijbaan te rijden, kan de wegbeheerder regelen dat zowel snorfietsers, als bromfietsers gebruik moeten maken van het fiets/bromfietspad. De wegbeheerder regelt dat door middel van de plaatsing van verkeersbord G12a (fiets/bromfietspad)

Tezamen met een verhoging van de maximumsnelheid voor bromfietsen op de rijbaan naar 45 km/h en een verlaging van de maximumsnelheid voor bromfietsen op het fiets/bromfietspad binnen de bebouwde kom naar 30 km/h heeft dit een positief effect gehad op de verkeersveiligheid. De bromfietsen komen zo goed mee in het overige verkeer en het aantal conflicten bij afslaan is verminderd. Dit heeft geleid tot een ongevaldaling van ca. 15%. Snorfietsen maken vanwege hun geringe maximumsnelheid van 25 km/h gebruik van het verplichte fietspad.

### **3. Onderzoek Dienst Verkeer en Scheepvaart**

In mijn opdracht heeft de Dienst Verkeer en Scheepvaart onderzoek uitgevoerd naar de problematiek van de snorfiets op het fietspad. In het kader van dit onderzoek zijn de BOVAG, Fietsersbond, Rai en de gemeente Amsterdam geconsulteerd. Het onderzoek is als bijlage bijgevoegd.<sup>1</sup>

Het onderzoek bevat een aantal conclusies en een viertal aanbevelingen. Feitelijk blijkt de snorfiets op het fietspad niet substantieel bij te dragen aan de verkeersonveiligheid. Bij botsingen tussen fietsers en snorfietsers vielen tussen 1987 en 2009 jaarlijks gemiddeld 0,6 doden en 42,6 ziekenhuisgewonden. Dit is een half procent van het totaal aantal fietsslachtoffers. In 2007 waren er in het totaal 181 doden en 8110 ziekenhuisgewonden onder fietsers te betreuren. Hoewel natuurlijk ieder slachtoffer er één te veel is, betekent dit dat er geen groot objectief verkeersveiligheidsprobleem is voor fietsers ten gevolge van botsingen met snorfietsen. De problemen met de snorfiets blijken vooral betrekking te hebben op gevoelens van onveiligheid en overlast door stank en lawaai, terwijl er tevens sprake is van een onbekend aantal lichtgewonden.

De aanbevelingen zijn:

- Handhaaf de huidige regelgeving waarbij snorfietsers op het fietspad rijden. Herinner decentrale overheden aan de mogelijkheid die ze hebben om met bebording de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen.
- Samen met het ministerie van Veiligheid en Justitie te onderzoeken of handhaving op snelheidsovertredingen kan worden versterkt. Ook een scherper «lik op stuk» beleid kan hierbij helpen.
- Overleg met de branche over mogelijkheden om het opvoeren van snorfietsen tegen te gaan en om de snelheid van snorfietsen bij verkoop conservatief in te stellen.
- Onderzoek mogelijkheden, draagvlak en effectiviteit van een APK voor snor- en motorfietsen om het aantal opgevoerde voertuigen en de geluidsoverlast en emissie terug te dringen.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

## **4. Actieplan**

Wij willen vooral die groep bestuurders aanpakken die zich niet weten te gedragen en daarmee onder meer overlast veroorzaakt voor andere weggebruikers. Wij kiezen daarom voor maatwerk en de volgende acties.

### Maatregelen op het terrein van Infrastructuur en Milieu

#### *4.1 Maatregelen bij lichtvaardig rijgedrag*

Sinds de introductie van het bromfietspraktijkexamen (1 maart 2010) geldt de vorderingsprocedure ex. artikel 130 WVV 1994 ook voor houders van een bromfietsrijbewijs, althans voor zover het de rijvaardigheidseisen betreft. Dit houdt in dat in de bij ministeriele regeling aangewezen gevallen de politie een mededeling uitbrengt aan het CBR. Vervolgens wordt de betrokkene de verplichting opgelegd tot deelname aan een educatieve maatregel gedrag en verkeer of een onderzoek naar de rijvaardigheid. Tevens is de maatregel beginnende bestuurder van toepassing: het uitgangspunt van de maatregel beginnende bestuurder is dat voor de categorie beginnende bestuurders vanwege het hogere ongevalrisico strengere bepalingen gelden dan voor de overige bestuurders. Na de derde onherroepelijke afdoening voor een van de bij ministeriele regeling aangegeven delicten wordt een mededeling uitgebracht aan het CBR. Vervolgens wordt het rijbewijs ingevorderd en wordt door het CBR de geldigheid van dat rijbewijs geschorst. Tenslotte krijgt de betrokkene de verplichting opgelegd een onderzoek naar de rijvaardigheid te ondergaan.

#### *4.2 Communicatie*

Ik heb TeamAlert (de jongerenorganisatie voor de verkeersveiligheid) opdracht gegeven om een landelijke campagne te starten waarbij snorfietsers en bromfietsers bewust gemaakt worden van hun roekeloos rijgedrag en hen te wijzen op hun eigen verantwoordelijkheid in het verkeer. Hierbij wordt speciaal in Amsterdam aandacht aan het probleem van hardrijden en opvoeren gegeven

#### *4.3 Milieueisen*

De Europese Commissie heeft het voorstel voor een nieuwe verordening voor de toelating van twee- en driewielige motorvoertuigen, waarin mede een aanscherping in drie stappen van de thans geldende eisen aan de uitstoot wordt voorgesteld aan de Raad en het Europees parlement gestuurd. Verwacht wordt dat hierover binnen een jaar een besluit zal worden genomen. Het standpunt hierin is dat Nederland zo snel mogelijk wil komen tot aanscherping van de eisen. Een goed alternatief in de bestrijding van stank maar ook van geluidsoverlast van op benzine aangedreven snorfietsen is de elektrische snorfiets. De markt biedt deze inmiddels ook al aan. Inmiddels zijn in 2010, 3680 elektrische snorfietsen verkocht. Gelet op de administratieve lasten en fraudegevoeligheid, kies ik niet voor een APK.

#### *4.4 Gemeenten aansporen om maatregelen te nemen*

Een belangrijk element in de discussie is de vraag of de snorfiets op het fietspad moet blijven. Verplaatsing naar de rijbaan is niet wenselijk omdat het snelheidsverschil tussen de snorfiets (25 km. p/h) en het overige verkeer (tussen 25 en 50 km p/h) te groot is. Bovendien lijkt de problematiek zich in de ene gemeente meer voor te doen dan in de andere gemeente. Onder bepaalde omstandigheden kan de afweging gemaakt

worden om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. De lokale overheid is bij uitstek geschikt om een dergelijke afweging te maken. De wet biedt daartoe al verschillende mogelijkheden. De wegbeheerder kan door de plaatsing van verkeersborden snorfietsen weren op een bepaald weggedeelte, zoals bijvoorbeeld het fietspad en in winkelgebieden. U kunt daarbij bijvoorbeeld denken aan de plaatsing van verkeersbord G11 (verplicht fietspad) met daaronder een onderbord met de tekst: «snorfietsen niet toegestaan» of aan de plaatsing van het verkeersbord C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen). Ik zal de mede overheden nog eens wijzen op de mogelijkheid die het RVV 1990 hier biedt. Daarnaast kan de wegbeheerder indien de snorfietsers zich niet aan de maximum snelheid houdt ook lokale maatregelen nemen in het kader van de lokale driehoek. Voor wat betreft de mogelijkheid van de bebording zal ik dit bespreken in het NMB van april.

## Maatregelen op het terrein van Veiligheid en Justitie

### *4.5 Vervolgingsbeleid van het Openbaar Ministerie*

Voor een beoordeling van het vervolgingsbeleid is het van belang om onderscheid te maken tussen het harder rijden dan de maximumsnelheid en het overschrijden van de maximum*constructiesnelheid*, ofwel het opvoeren van een voertuig.

De boetes voor het overschrijden van de maximumsnelheid met een snor- of bromfiets zijn gelijk aan de boetes die volgen op een snelheidsovertreding met een auto. Zo staat, na de verhoging van de boetetarieven per 1 januari jl., bijvoorbeeld een boete van € 132 op een overschrijding van de maximumsnelheid met 20 km/u. Daarnaast komt sinds 1 oktober 2006 het bromfietsrijbewijs in de in de wet aangegeven gevallen in aanmerking voor invordering en inhouding. In vergelijking met bestuurders van auto's komen deze bestuurders bovendien eerder in aanmerking voor een ontzegging van de rijbevoegdheid.

### *4.6 Ontzegging van de rijbevoegdheid bij te hard rijden*

Volgens artikel 164, tweede lid, WVV 1994 wordt het brommerrijbewijs ingevorderd als een bestuurder van een bromfiets wordt staande gehouden en de toegestane maximumsnelheid met 30 km/h of meer is overschreden. Daarnaast kan op grond van het derde lid het rijbewijs worden ingevorderd indien door de overtreding de veiligheid op de weg ernstig in gevaar is gebracht. In de strafvorderingsrichtlijnen van het Openbaar Ministerie is bepaald dat de Officier van Justitie naast een boete bij een overschrijding vanaf 30 km/u tevens een onvoorwaardelijk ontzegging van de rijbevoegdheid zal eisen. Zelfs als het voor betrokkene de eerste keer is dat hij een dergelijke overtreding begaat, volgt er al een rijontzegging van 2 maanden. Het huidige beleid gaat dus verder dan de wens van Uw Kamer om na twee zware overtredingen over te gaan tot een rijontzegging, zoals verwoord in de motie van de leden Monasch en Dijkema (29 398, nr. 254). De hoogte van de boete en de duur van de ontzegging nemen toe naarmate iemand vaker dergelijke overtredingen begaat.

### *4.7 Maatregel bij alcoholrecidive*

Later dit jaartreedt daarnaast de recidiveregeling voor ernstige verkeersdelicten (puntenstelsel Stb. 2008, 433) in werking. Deze bepaalt dat het rijbewijs van rechtswege ongeldig wordt wanneer een rijbewijshouder binnen een periode van vijf jaar na een eerdere onherroepelijke veroordeling wegens een alcoholgerelateerd delict, opnieuw een zwaar alcoholgerelateerd delict begaat en daarvoor onherroepelijk wordt

veroordeeld. Deze regeling zal ook gelden voor houders van een bromfietsrijbewijs. Hierbij geldt als voorwaarde dat bij het tweede delict een alcoholgehalte is geconstateerd van meer dan 1,0‰. Met de invoering van de wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de aanpassing van de vorderingsprocedure en de invoering van het alcoholslotprogramma (Stb. 259) zal deze grens worden verhoogd tot 1,3‰.

#### 4.8 Inbeslagname van voertuigen

Een overschrijding van de *maximumconstructiesnelheid* (opvoeren) wordt vastgesteld met behulp van een zogenaamde rollentestbank. Op een dergelijke overtreding volgt een boete die oploopt tot € 320 bij een overschrijding met meer dan 30 km/u. Volgens de huidige beleidsregels wordt een brom- of snorfiets bovendien in beslag genomen als binnen twee jaar na de eerste bekeuring nog twee keer een bekeuring volgt voor het opgevoerd rijden. Dit geldt als een bestuurder is bekeurd voor een overschrijding van de constructiesnelheid van zijn voertuig met meer dan 15 km/u. Betrokkene moet er dus ernstig rekening mee houden dat de rechter na drie overschrijdingen besluit dat hij het voertuig niet terugkrijgt en dat het zal worden vernietigd.

Na inbeslagname van een snor- of bromfiets is het aan de rechter om te beoordelen of onttrekking aan het verkeer (en daarmee de vernietiging van het voertuig) in verhouding staat tot de ernst van een overtreding. Daarbij speelt mee dat het bij het overschrijden van de maximumconstructiesnelheid juridisch gezien «slechts» gaat om het niet voldoen aan een technische eis die aan het type voertuig is gesteld. Met alleen het meten van de maximumconstructiesnelheid op een rollentestbank kan de politie immers niet vaststellen dat er ook daadwerkelijk te hard is gereden met het voertuig. Bij de beslissing over het al dan niet laten vernietigen van een snorfiets zal de rechter daarnaast laten meewegen dat snorfietsen vaak een relatief hoge waarde vertegenwoordigen. Vernietiging van het voertuig betekent voor betrokkene immers al snel een verlies van enkele duizenden euro's. In het verleden is gebleken dat rechters bij inbeslagname na een tweede overtreding in bijna alle gevallen de teruggave van het voertuig gelasten, omdat onttrekking aan het verkeer om bovengenoemde redenen op dat moment als een disproportionele maatregel wordt gezien.

Dit leidt tot de conclusie dat de huidige systematiek met betrekking tot inbeslagname het meest recht doet aan de proportionaliteitseis van ons rechtssysteem, en een verdere verscherping van het beleid naar alle waarschijnlijkheid niet vaker zal leiden tot onttrekking aan het verkeer dan wel een verbeurdverklaring van snor- en bromfietsen. Mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie zal om die reden geen uitvoering geven aan het onderdeel van de motie van Uw Kamer dat vraagt om ervoor te zorgen dat een snorfiets al bij een tweede zware overtreding in beslag wordt genomen. Dit betekent overigens niet dat snor- of bromfietsen in zeer ernstige gevallen niet al eerder in beslag kunnen worden genomen. Onmiddellijke inbeslagname is mogelijk in gevallen waarin de verkeersveiligheid dat vereist, bijvoorbeeld als een verdachte (bij herhaling) een ernstig verkeersdelict pleegt. Het kan daarbij bijvoorbeeld gaan om het aanrijden van een persoon in een voetgangersgebied.

#### 4.9 Voertuigcriminaliteit

Ik ben een voorstander van streng optreden tegen voertuigcriminaliteit van brom- en snorfietsen. De lokale driehoek (met daarin de burgemeester, de hoofdofficier van justitie en de korpschef) beslist over de

mate waarin er in een regio specifiek wordt ingezet op de aanpak van voertuigcriminaliteit van brom- en snorfietzen, omdat de omvang van deze problematiek immers per gemeente kan verschillen. Door middel van gerichte politiecontroles kunnen opgevoerde en gestolen brom- en snorfietzen in beslag worden genomen en de daders worden opgespoord. Daarnaast zijn ook preventieve maatregelen van belang om diefstal en misbruik van brom- en snorfietzen tegen te gaan. Te denken valt aan het

laten merken van brom-/snorfietsonderdelen met microdots en chips, zodat de politie de «reader» van de fietschip ook kan gebruiken bij brom- en snorfietzen en gestolen voertuigen makkelijker kan opsporen. De Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit is een werkgroep Aanpak Scooter-diefstal gestart om te komen tot een integrale aanpak van de voertuigcriminaliteit van snor- en bromfietzen. In de werkgroep hebben momenteel de BOVAG, de RAI-vereniging, de ANWB, een grote verzekeraar en de politie zitting. De werkgroep zet in op preventie, opsporing en repressie van snor- en bromfietzdiefstal, onder meer door het creëren van betere parkeervoorzieningen, betere registratie en identificatie van (onderdelen van) snor- en bromfietzen via genoemde microdots en chips.

De minister van Veiligheid en Justitie onderzoekt momenteel of de aanpak van de voertuigcriminaliteit van snor- en bromfietzen kan worden meegenomen in de bestaande aanpak van voertuigcriminaliteit.

#### Maatregelen op het terrein van zowel Infrastructuur en Milieu als van Veiligheid en Justitie

##### *4.10 Aanscherping meetmarges bij opvoeren*

Aanleiding hiervoor is de constatering dat een bestuurder van een snorfiet pas vervolgd kan worden voor het overschrijden van de maximumconstructiesnelheid wanneer er met een rollentestbank een snelheid van meer dan 39 km/u (in plaats van 25 km/u) gemeten wordt. Deze grens ligt zo hoog vanwege een opeenstapeling van marges die gehanteerd (moeten) worden.

Het gaat daarbij om 3 marges te weten:

- a. een marge van 5 km/h bij de permanente eisen,
- b. een marge van 5 km/h bij de test op de rollentestbank en
- c. tenslotte hanteert het OM nog een marge van 4 km.

Met betrekking tot de marge die voortvloeit uit de permanente eisen van brom- en snorfietzen in de Regeling voertuigen ga ik na of ik die eisen kan aanscherpen binnen de randvoorwaarden van de Europese regelgeving. In de beantwoording van vragen van de leden Bashir (SP) en Van Gent (GroenLinks), aanhangsels van de Handelingen Kamernummer 776, heb ik reeds gemeld dat samen met het OM en het Nederlands Meetinstituut wordt onderzocht in hoeverre de foutmarges kunnen worden verlaagd bij het gebruik van rollenbanken. Ik zal u over de eerste resultaten van dit onderzoek tijdens het Algemeen Overleg op 18 mei informeren.

Het OM bereidt een aanpassing van de Aanwijzing maximumconstructiesnelheid brom- en snorfietzen voor, waardoor de ondergrens voor vervolging met nog eens 4 km/u wordt verlaagd. Deze 4 km/u-marge bij snelheidscontroles is normaal gesproken bedoeld om ervoor te zorgen dat een zeer geringe snelheidsovertreding niet direct tot een boete leidt. Een overschrijding van de maximumconstructiesnelheid is echter alleen mogelijk als er moedwillig is gesleuteld aan de snor- of bromfiets, waardoor deze marge kan vervallen.

Het verlagen van bovenstaande marges zal ervoor zorgen dat bestuurders van snor- en bromfietsen bij een lagere meetsnelheid te maken krijgen met het scherpe beleid dat het OM voert ten aanzien van overtredingen die worden begaan met snor- en bromfietsen.

## **5. Vervolg**

Juist omdat het element van overlast een zo belangrijke rol speelt vind ik het belangrijk met elkaar in gesprek te blijven om te bezien of alle acties en maatregelen ook daadwerkelijk tot een vermindering van de overlast leiden. Om die reden wil ik ook samen met mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie en de genoemde partijen de vinger aan de pols blijven houden.

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