

Vergaderjaar 2016–2017

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 540**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 oktober 2016

Uw Kamer heeft de regering bij motie van het lid Hoogland (Kamerstuk 29 398, nr. 514 van 5 juli 2016) verzocht met een actieplan te komen om het opvoeren van snorfietzen tegen te gaan. Eerder heeft uw Kamer de regering middels de motie van het lid De Rouwe (Kamerstuk 29 398, nr. 435) gevraagd de maatregelen tegen overlast en onveiligheid van bromfietsen in 2015 te evalueren en daarbij te betrekken in welke mate gemeenten gebruik hebben gemaakt van het geboden handhavingsinstrumentarium. Op beide moties zal ik in deze brief, mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie, ingaan, waarbij ik in het actieplan ook de BOVAG heb betrokken.

De snorfiets is heel populair geworden: Het aantal snorfietzen is sinds 2006 verdubbeld. Waar de snorfiets vroeger voornamelijk door jongeren werd aangeschaft, wordt de meerderheid van snorfietzen nu door mensen van 45 en ouder gekocht. Het gebruik van de snorfietzen biedt voordelen ten opzichte van de auto, zowel vanuit doorstromings- als parkeeroogpunt. De problematiek van de snorfiets blijft echter hardnekkig, hoewel de omvang daarvan sterk verschilt per regio. Mensen ervaren geluidsoverlast en stank. De snorfietser rijdt vaak te hard, doordat eigenaren hun voertuig (laten) aanpassen, soms door dealers maar vaak ook zelf. Het aanpassen van een snorfietzen (een zogeheten «wijziging constructie») is toegestaan als het voertuig niet meer op de openbare weg wordt gebruikt of als het voertuig na aanpassen aan de RDW wordt aangeboden voor een herkeuring als bromfiets. Opvoeren van snorfietzen is gemakkelijk, aangezien fabrikanten een snorfietzen vaak afleveren door een bromfiets te beperken in snelheid.

Het huidige pakket maatregelen ziet vooral op de handhaving van opgevoerde snorfietzen op de openbare weg door zowel het opvoeren als het overtreden van de maximum snelheid strenger aan te pakken. Elke snorfietzen die harder rijdt dan 25 km/u kan bekeurd worden voor het overtreden van de maximumsnelheid. De boetes voor te snel rijden met een snorfietzen zijn gelijk aan de boetes die volgen op een snelheidsover-

trekking met een auto. Daarnaast vordert de politie het brommerrijbewijs direct in als een bestuurder 30 km/u of meer te hard rijdt.

Naast het beboeten voor overtreden van de maximumsnelheid heeft de politie ook de mogelijkheid om, als de snorfiets echt zoveel te hard gaat dat duidelijk is dat het voertuig is aangepast, te eisen dat het voertuig opnieuw door de RDW gekeurd wordt. De politie plaatst in zo'n geval een WOK (Wacht Op Keuren) status. Dit is de melding in het kentekenregister dat de snorfiets is opgevoerd en pas weer de weg op mag na de RDW-keuring, mits daaruit blijkt dat de snorfiets weer in oorspronkelijke staat is hersteld. Waar voorheen een rollenbank nodig was voor het plaatsen van de WOK status heb ik sinds medio augustus 2015 als extra maatregel aan de politie aangegeven dat die meting ook kan worden gedaan met een ander snelheidsmeetmiddel, zoals radar en lasergun, waardoor de WOK status nog vaker geplaatst kan worden. Hierbij houden de politie en de RDW wel rekening met meetmarges, aangezien de overheid niet wil dat iemand ten onrechte wordt beschuldigd van het overtreden van de regels. Alle meetmarges zijn in 2011 en 2012 geëvalueerd en zover mogelijk aangescherpt. Ik kan deze marges niet verder aanscherpen zonder de kans te vergroten dat eigenaren ten onrechte worden beschuldigd.

De motie De Rouwe vroeg mij om de handhavingsmaatregelen tegen overlast en onveiligheid van bromfietsen in 2015 te evalueren en daarbij te betrekken in welke mate gemeenten gebruik hebben gemaakt van het geboden handhavingsinstrumentarium. Naar aanleiding van deze motie heb ik met de Minister van Veiligheid en Justitie gekeken of en zo ja hoe de effectiviteit van de handhavingsmaatregelen onderzocht kan worden. Dit bleek lastig is te onderzoeken. Er kan worden gekeken naar het aantal boetes dat is opgelegd, het aantal keer dat een verbod om op te weg te mogen rijden is aangezegd c.q. er een WOK-status is opgelegd en het aantal keer dat een snorfiets in beslag is genomen. Om uitspraken te kunnen doen over de effectiviteit van de maatregelen is het van belang om te weten hoeveel personen zijn gecontroleerd en/of hoeveel uur is gehandhaafd op de verschillende maatregelen. Deze gegevens ontbreken. De politie houdt niet bij hoeveel uren men inzet op de handhaving van overtredingen van brom- en snorfietsers, waardoor de invloed van de handhaving onduidelijk is. Indien er sprake is van een daling van het aantal overtredingen, kunnen hier meerdere oorzaken voor zijn. Er kunnen minder brom- en snorfietsers zijn gecontroleerd, maar men kan zich ook beter aan de regels zijn gaan houden. Het feit dat de motie ziet op het jaar 2015 maakt het extra complex omdat in 2015 CAO acties plaatsvonden bij de politie. De cijfers over 2015 – voor zover die beschikbaar zijn – kunnen hierdoor sterk vertekend zijn. Handhaving op snor- en bromfietsen is vaak onderdeel van een groter handhavingspakket, waardoor er wordt gehandhaafd op meerdere voertuigcategorieën tegelijkertijd. Ik zie geen verdere mogelijkheden op het gebied van handhaving en kan dan ook geen nieuwe maatregelen op het gebied van handhaving nemen.

## **BOVAG**

BOVAG is, naar ik eerder aangaf, niet de reden van het probleem, maar zal wel meer dan vroeger onderdeel van de oplossing moeten zijn. In overleg met de BOVAG ben ik daarom overeengekomen dat zij een actieve bijdrage zullen leveren aan het verder tegengaan van de overlast van opgevoerde brom- en snorfietsen.

BOVAG heeft de lidmaatschapsvoorwaarden sinds 1-1-2016 aangescherpt. Na een door alle leden ingevulde digitale zelfevaluatie in september heeft het bestuur goedkeuring gegeven om de komende jaren (contributie-

)gelden vrij te maken om controles uit te voeren door een door BOVAG aangestelde mysteryshopper. Deze mysteryshopper zal jaarlijks gaan schouwen. Deze schouwing zal gebeuren op basis van actief opgehaalde signalen van importeurs, consumenten en andere belanghebbenden om zo effectief mogelijk te zijn. Bij hard bewijs uit de schouwing zal de BOVAG het betreffende lid royeren van het BOVAG lidmaatschap. Daarnaast breidt BOVAG de «Voer'm terug» campagne uit. BOVAG gaat een hernieuwde oproep plaatsen in de nieuwsbrieven en alle andere (social) media van BOVAG rond eind oktober of begin november. Zoals aangegeven, gaat BOVAG met de ANWB in overleg of zij gezamenlijk een actie willen opzetten of een oproep kunnen doen aan consumenten om de snorfiets in de oorspronkelijke staat te herstellen.

Afsluitend: Het actieplan om de overlast van snorfietsen tegen te gaan is een mix aan maatregelen. Handhaving is daarbij het sluitstuk. Naast blijven handhaven en een actievere rol van de BOVAG, zorg ik dat wegbeheerders ook zelf regels kunnen stellen. Ik heb de concept-AMvB over de snorfietshelm gepubliceerd voor internetconsultatie. Deze maatregel, die de wegbeheerder de mogelijkheid geeft om op drukke fietspaden de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen met een daaraan gekoppelde helmdraagplicht geeft de lokale wegbeheerder extra mogelijkheden om de verkeersstromen nog beter te reguleren. Gemeenten kunnen daar waar de snorfiets een probleem is (dat is namelijk niet altijd en niet overal het geval), bepaalde straten verbieden voor snorfietsen of ze weren van het fietspad, of infrastructuur aanpassen aan diverse soorten gemotoriseerde tweewielers. Ik meen met bovengenoemde plannen de problematiek van de snorfietsoverlast zo goed mogelijk aan te pakken.

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