

Vergaderjaar 2017–2018

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 571

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 2 oktober 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over de brief van 10 juli 2017 over het ontwerpbesluit tot wijziging van het BABW en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietzers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets) (Kamerstuk 29 398, nr. 566).

De vragen en opmerkingen zijn op 12 september 2017 aan de Minister van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 2 oktober 2017 zijn de vragen beantwoord.

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 (Kamerstuk 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 (Kamerstuk 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 afschaffen. 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 snorfietser 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 snorfietzers (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 onveiliger 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?

II Reactie van de bewindspersoon

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen of ik in kan gaan op het proces van maart 2015 tot nu toe. Ik heb uw Kamer op 17 november 2015 (Kamerstuk 29 398 nr. 479) geïnformeerd over de invulling van de motie Hoogland (Kamerstuk 29 398, nr. 455). In die brief heb ik aangegeven uw Kamer de wijziging van het RVV 1990 in procedure te brengen. De eerste helft van 2016 heb ik op verzoek van de gemeente Amsterdam met hen de details van de wijziging besproken, omdat ik het belangrijk vind dat wegbeheerders uit de voeten kunnen met de wijziging. Daarna is het ontwerpbesluit interdepartementaal besproken. Politie, Openbaar Ministerie en VNG zijn bij de totstandkoming van dit ontwerpbesluit betrokken geweest. Vervolgens is het ontwerpbesluit onderworpen aan een internetconsultatie (zie https://www.internetconsultatie.nl/snorfiets_oprijbaan/details). Deze heeft twee maanden in beslag genomen (op verzoek van maatschappelijke organisaties langer dan gebruikelijk) en heeft tot bijna 2000 reacties geleid). De analyse van de resultaten heeft daarom wat meer tijd gekost dan gebruikelijk. In april is het verslag van de internetconsultatie gepubliceerd. Vervolgens is het ontwerpbesluit via de normale procedure aangeboden aan uw Kamer in het kader van de voorhangprocedure.

De leden van de VVD-fractie vragen waarop de genoemde verwachting in paragraaf 2.3 is gebaseerd ten aanzien van de verbetering van de bereikbaarheid. Het is een generieke aanname in de zin dat het effect vooral afhangt van het percentage snorfietzers op de weg. Juist op plekken waar de aantallen snorfietzers significant zijn (zoals op drukke routes in de grotere steden) wordt door een betere verdeling van de vervoersstromen over de infrastructuur een positief effect verwacht. De daadwerkelijke onderbouwing om gebruik te maken van de maatregel is afhankelijk van de concrete lokale omstandigheden en is daarom niet met nader generiek onderzoek onderbouwd. Deze afweging wordt door de wegbeheerder gemaakt.

In antwoord op de vraag van de leden van de PVV-fractie om «nauwlettend te monitoren waar dit onderscheid tussen fiets en snorfiets wordt toegepast» kan ik aangeven dat met dit ontwerpbesluit een bevoegdheid wordt gegeven aan de lokale wegbeheerder om tot verplaatsing te besluiten. Het blijft een gedecentraliseerd stelsel waarin het rijk de kaders bepaalt en de lokale wegbeheerders verantwoordelijk zijn voor de uitvoering. Om die reden heb ik aan gemeente Amsterdam gevraagd om alle effecten van deze verplaatsing te monitoren. Ik begrijp dat de gemeente Amsterdam al een «monitoringsplan» heeft voorbereid.

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. De reden daarvoor is vooral praktisch: experimenten met gedragsregels zijn momenteel niet mogelijk binnen de Wegenverkeerswet 1994. Om een pilot mogelijk te maken moet dus eerst de wet worden gewijzigd. Bij een eventueel geslaagd experiment zal vervolgens het RVV moeten worden aangepast om alle wegbeheerders de mogelijkheid te geven deze verplaatsing te gebruiken. Het is niet alleen sneller om het RVV te wijzigen en op die manier alle wegbeheerders direct de bevoegdheid te geven de snorfiets na een zorgvuldige afweging naar de rijbaan te verplaatsen: Op basis van het «educated guess» onderzoek schat SWOV in dat het effect op de verkeersveiligheid per saldo positief zal zijn.

Snorfiets op de rijbaan

De leden van de VVD-fractie constateren dat het snelheidsverschil op de rijbaan ten opzichte van andere weggebruikers aanzienlijk is en vragen hoe Amsterdam omgaat met de het feit dat voor de doorstroming een hogere snelheid belangrijk is maar voor de veiligheid een lagere snelheid wenselijk is? Zoals de VVD aangeeft hebben 50km-wegen een belangrijke functie in het stedelijk netwerk: voor de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, voor de doorstroming van het autoverkeer (voorkomen van files), voor omleidingsroutes bij wegwerkzaamheden en tunnelsluitingen, en om de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten te kunnen garanderen. Juist daarom wil ik het aan de wegbeheerder laten om de bovenstaande argumenten af te wegen. Mijn doel is om het instrumentarium van de wegbeheerder uit te breiden zodat een zo optimaal mogelijk benutting van de infrastructuur op basis van een integrale afweging kan worden bewerkstelligd.

Daarnaast vragen de leden van de VVD-fractie op basis van welke onderzoeken ik meen dat de veiligheid van de snorfietser gegarandeerd is bij het rijden met een helm op 50km/u wegen. Ik meen om de volgende redenen dat het op specifieke 50km-wegen veiliger kan zijn wanneer de snorfietser met helm op de rijbaan rijdt in plaats van zonder helm op het fietspad:

- Het aantal verkeersslachtoffers als gevolg van snorfietsongevallen in Amsterdam daalt – mede door de verandering in modal shift – door de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan naar verwachting met 260 per jaar (Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan in Amsterdam, SWOV, 2013); SWOV geeft wel aan dat er expliciet aandacht moet worden besteed aan de snelheidsverschillen.
- Er zijn nu bijna om de dag snorfietsongevallen in Amsterdam. Relatief veel van deze ongevallen vinden plaats door te laat opgemerkte snorfietzers en fouten in voorrangsverlening (Diepteonderzoek snorfietsongevallen in Amsterdam, SWOV, 2016);
- De verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan in 1999 (BOR) leidde tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers onder bromfietzers en andere verkeersdeelnemers. De bromfiets mocht destijds maximaal 30 km/u rijden op 50km-wegen (Evaluatie verkeersveiligheidseffecten «Bromfiets op de rijbaan», Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2001). Pas in 2008 is de maximumsnelheid van bromfietzers binnen de bebouwde kom op de rijbaan verhoogd van 30 naar 45 km/u. Automobilisten zijn al meer dan 17 jaar gewend aan bromfietzers op de rijbaan. De snorfiets, het scootermodel, is qua uiterlijk hetzelfde voertuig;
- Ondanks de snelheidsverschillen op de rijbaan tussen snorfietzers en het overige gemotoriseerd verkeer is de verwachting, gebaseerd op de

ervaring vanuit de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan in 1999 (zie hiervoor) dat door de verbetering van de zichtbaarheid van de snorfietser op de rijbaan de veiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft.

- Snorfietzers rijden gemiddeld 32km/u op de fietspaden in Amsterdam (terwijl de maximum constructiesnelheid van een snorfiets 25km/u is). Meer dan 80% van de snorfietzers rijdt te hard. De snorfietzers rijden op de fietspaden o.a. langs jonge kinderen op de fiets (met weinig ervaring in het verkeer), die tot wel 3 keer langzamer rijden. Het snelheidsverschil op de fietspaden is dus aanzienlijk.

Helmplicht

De leden van de VVD-fractie vragen of ik onderzoek wil doen naar de doeltreffendheid van de helm bij de snorfiets, gezien het vermeende gebrek aan gegevens daaraan. Ik begrijp van de SWOV dat ook bij lagere snelheid de helm nog steeds zeer doeltreffend is. SWOV geeft in haar «educated guess» (rapport D-2013–11) aan: «Naar het oordeel van de SWOV kan SOR [snorfiets op de rijbaan] uitsluitend worden toegepast in combinatie met helmplicht.» De helm zal moeten voldoen aan de eisen van de bromfiets/motorhelm. Een fietshelm of speed-pedelehelm zijn niet geschikt. Uit TNO onderzoek blijkt dat snorfietzers andere valpatronen hebben dan fietsers of speed-pedelec berijders.

De leden van de GroenLinks-fractie zouden graag zien dat ik «het dragen van helmen voor snel verkeer» stimuleer, bijvoorbeeld met meer voorlichting. Onder meer uit onderzoek van de gemeente Amsterdam blijkt dat mensen voor een snorfiets kiezen omdat ze geen helm op willen. Bij een snelheid van 25 km/u is het risico beperkt, alhoewel het dragen van een helm natuurlijk altijd een positief effect op de verkeersveiligheid zou hebben. Ik zie dit echter als de eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker om te bezien of hij zichzelf nog beter wil beschermen dan de minimum normen voorschrijven.

Verkeersveiligheid

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de verkeersveiligheid van elke wegdeelnemer, dus ook die van de snorfiets, evenredig is meegenomen. Ik heb met de Tweede Kamer meerdere malen gesproken over de verkeersveiligheidsrisico's voor de snorfietzers op de rijbaan waar een maximum snelheid van 50 km/u geldt. Zolang snorfietzers niet daadwerkelijk op de rijbaan gaan rijden kan er alleen maar een inschatting van de effecten worden berekend. Die inschatting is overigens dat het effect op de verkeersveiligheid positief zal zijn. Daarom heb ik besloten om bij de invoering de wegbeheerder te vragen de effecten op verkeersveiligheid zorgvuldig te monitoren. De Kamer heeft een motie met een verzoek om eerst nader onderzoek te doen (Kamerstuk 29 398, nr. 488) verworpen. Dit neemt niet weg dat ik wil benadrukken dat de snelheidsverschillen significant kunnen zijn en dat ik daarom zal laten onderzoeken of de inschatting van de positieve effecten op de verkeersveiligheid door de monitoring worden gestaafd. Ongewenste neveneffecten op de verkeersveiligheid zullen voor mij een belangrijke reden zijn om mijn besluitvorming te heroverwegen. Amsterdam heeft overigens als eerste gemeente in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam het aantal ernstig verkeersgewonden in de gemeente door SWOV laten onderzoeken met een nieuwe methode, waarin ambulancedata (Ernstig verkeersgewonden in de regio Amsterdam, SWOV, 2016) worden meegenomen.

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 «Verkeer in de Stad» aanpak van de ANWB ken ik zeker. Ik waardeer die inspanningen en de ANWB informeert mij over de voortgang. Ook de gemeente Amsterdam heeft meerdermalen geef gesproken met ANWB over haar ideeën, maar dat geeft geen alternatief voor de korte en middellange termijn voor de gemeente.

De leden van de VVD-fractie en de PVV-fractie vragen of ik de ervaringen van het verplaatsen van de bromfiets naar de rijbaan heb betrokken bij het voorliggende ontwerpbesluit? Ik kan aangeven dat de ervaringen van de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan zeker zijn meegenomen. Deze verplaatsing is namelijk positief gebleken voor de verkeersveiligheid. Vooral de helmplicht is daarin meegenomen. SWOV geeft overigens wel aan dat de snelheidsverschillen in het geval van snorfietsen wel significant zijn en dus aandacht behoeven. Maar ook in haar «educated guess» schat SWOV in dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht per saldo een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

SWOV-onderzoek afwachten

De leden van de VVD-fractie, de D66-fractie, SGP-fractie en de 50PLUS fractie vragen of ik het recente diepte-onderzoek van SWOV heb meegenomen en wanneer de uitkomsten beschikbaar zijn? Het SWOV-onderzoek naar de effecten van het diepte-onderzoek snorfiets op het fietspad is afgerond en gepubliceerd. Ik heb deze resultaten meegenomen in de beantwoording van deze inbreng.

De leden van de D66-fractie vragen of, als uit het diepteonderzoek mocht blijken dat er aanzienlijke negatieve effecten te verwachten zijn, er dan nog ruimte is een en ander aan te passen en wanneer de invoering van het ontwerpbesluit geëvalueerd zal worden. Ik kan aangeven dat uit het diepte-onderzoek geen aanzienlijke negatieve effecten zijn gekomen die van invloed zijn op dit ontwerpbesluit. Ik maak daarbij wel de kanttekening dat dit diepteonderzoek zich richtte op de huidige situatie. Zoals hierboven aangegeven zal ik de wegbeheerders die besluiten om van de mogelijkheid om de snorfiets met helm naar de rijbaan te verplaatsen gebruik willen maken vragen om de effecten te monitoren en te evalueren.

Handhaving en infrastructurele aanpassingen

De leden van de VVD-fractie vragen mij of gemeenten moeten aantonen dat handhaving niet voldoet om gevaarlijk rijgedrag op de snorfiets aan te pakken of dat er afspraken over handhaving van het kiezen van de juiste plek op de weg gemaakt zijn. De leden van de PVV-vragen fractie welke rechtsmiddelen ik heb om betere handhaving en betere infrastructuur af te dwingen. De leden van de CDA-fractie en de D66-fractie vragen hoe handhaving van de helmplicht plaats zal vinden, bijvoorbeeld als een gemeentegrens wordt overschreden aangezien.

De gemeente Amsterdam heeft in haar brief aan mij (d.d. 14 maart 2014) aangegeven wat de handhavingsinzet is en waarom deze niet het gewenste effect heeft. Ondanks het feit dat minimaal 20% van de handhavingscapaciteit van het verkeershandhavingsteam van de nationale politie eenheid Amsterdam gericht is op snelheidsovertredingen van snor- en bromfietsen blijven snorfietsers massaal te hard rijden. In 2012 reed 77% van de snorfietsers te hard en in 2013 81%. In 2016 is dit 87%. Bij de inwerkingtreding van het ontwerpbesluit kan er worden gehandhaafd op de helmplicht van snorfietsers. De gemeente Amsterdam

is daartoe ook bevoegd en heeft al – onder voorbehoud – afspraken gemaakt met de politie en het openbaar ministerie over hoe de nieuwe regelgeving zal worden gehandhaafd. De handhaving kan, naast de politie, ook door gemeentelijke Buitengewoon OpsporingsAmbtenaar (boa's) plaatsvinden. Deze boa's zijn bevoegd om te handhaven ten aanzien van de plaats op de weg en de helmplicht.

Kort samengevat, er zal worden gestart met een intensieve campagne over de nieuwe regels. Onderdeel daarvan is een periode van informeren door verkeersregelaars en speciale gastheren op straat. Daarna volgt een periode van waarschuwen door handhavers en tot slot volgt een periode van intensief verbaliseren.

Ten aanzien van verkeershandhaving in zijn algemeenheid verwijs ik naar de kamerbrief van 23 juni jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 565), waarin ik samen met mijn ambtgenoot van Veiligheid en Justitie beschrijf hoe de afweging plaatsvindt, wat er in de komende periode zal worden gedaan op het gebied van verkeershandhaving in relatie tot de infrastructuur, welke campagnes worden gevoerd en welke inzet op het gebied van verkeershandhaving zal plaatsvinden.

Volgens de leden van de PVV-fractie «lijkt het er sterk op dat een hoofdzakelijk Amsterdams probleem nu over het hele land wordt uitgerold». Deze leden vragen mij welke inzichten ik sinds maart 2015 heb verkregen. Ik kan aangeven dat de vraag om de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan geenszins een specifiek Amsterdamse discussie is, aangezien ook in andere steden zoals in Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Groningen over de plek op de weg van de snorfietser gesproken wordt. Op de vraag of ik een betere infrastructuur af kan dwingen kan ik aangeven dat gemeenten in Nederland zelf gaan over de inrichting van hun openbare ruimte. De huidige wijziging geeft gemeenten een extra bevoegdheid. Het gebruiken van deze bevoegdheid zal moeten worden onderbouwd in een verkeersbesluit dat door de rechter getoetst kan worden.

Bevoegdheid wegbeheerder

De leden van de VVD-fractie vragen aan wie de wegbeheerders moeten aantonen dat wanneer zij gebruik willen maken van de regeling van verplaatsing naar de rijbaan de verkeersveiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft. Om de onderborden te plaatsen die de snorfietsers met helm naar de rijbaan verplaatsen is een verkeersbesluit van het College van Burgermeesters en wethouders nodig. De Minister speelt hierin geen rol. In dat verkeersbesluit moet de wegbeheerder aantonen hoe alle belangen (doorstroming, drukte op het fietspad, veiligheid snorfietsers en fietsers) zijn afgewogen en gewaarborgd. De bijzondere redenen om tot verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan over te gaan hebben betrekking op het vanwege grote drukte op een fietspad of op plaatsen binnen het stelsel van de in het verkeersbesluit betrokken fietspaden verzekeren van de veiligheid op de weg, en waarborgen van de bruikbaarheid van de weg. De gemeenteraad kan vanzelfsprekend de wegbeheerder vragen om het verkeersbesluit verder toe te lichten. Ook kan de rechter worden gevraagd om het verkeersbesluit te toetsen. Daarvoor is geen expliciet toetsingskader. De rechter kan het verkeersbesluit vernietigen als hij meent dat de belangenafweging niet zorgvuldig is geweest. Het verkeersbesluit hoeft niet continu gemonitord te worden.

De VVD-fractie vraagt naar de mogelijkheden voor de Minister om «in te grijpen» als de maatregel een negatief effect zou hebben. Hierbij wil ik allereerst aangeven dat er binnen het verkeersrecht geen hiërarchische verhouding bestaat tussen de verschillende bestuurslagen. Een wegbeheerder mag gebruik maken van de bevoegdheden binnen de wet- en regelgeving en is daarbij geen verantwoording schuldig aan de rijks-

overheid. Dat wil niet zeggen dat er geen controle is. Naast de controle van de gemeenteraad is een verkeersbesluit vatbaar voor bezwaar en beroep. Er is geen mechanisme van bestuurlijk toezicht in het leven geroepen met deze wijziging. Vanzelfsprekend heb ik de mogelijkheid om het RVV 1990 weer te wijzigen indien ik zou constateren dat de verkeersveiligheid in het geding is. Ik meen echter dat het nut en de noodzaak van deze wijziging voldoende zijn onderbouwd. Ik zal vanzelfsprekend wel door de gemeenten laten monitoren wat het effect in de praktijk is. Op deze manier worden de effecten op de verkeersveiligheid van de snorfietser vastgesteld. Ik heb hierboven aangegeven welke consequenties hieraan kunnen worden verbonden. Dit besluit kan desgevraagd zeker door een externe partij te worden getoetst, namelijk de rechter. 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. Dat moeten gemeenten aantonen in het verkeersbesluit. De eisen die daaraan gesteld worden zijn de eisen aan goed en behoorlijk bestuur.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de Minister de gemeenten vertrouwt 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. Ik wil met klem benadrukken dat gemeenten bij de integrale afweging gebruik mogen maken van alle beschikbare middelen. Ik kan de leden van de PVV-fractie aangeven dat het verbeteren van de verkeersveiligheid een speerpunt voor de gemeenten is. De gemeente Amsterdam is voorloper op het gebied van de preventieve, risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak die gericht is op het voorkomen van ongevallen. De strategie en aanpak van de gemeente is op feiten en cijfers gebaseerd (zie: Meerjarenplan Verkeersveiligheid Amsterdam 2016–2021). Daarnaast rapporteert de gemeente jaarlijks over de voortgang van de maatregelen uit dit meerjarenplan via een monitor verkeersveiligheid, waarin ook de laatste stand van zaken over het aantal ernstig verkeersgewonden in de gemeente is opgenomen (dit wordt jaarlijks aan SWOV gevraagd).

Op de vraag van de leden van de PVV-fractie of ik de investeringen in fietssnelwegen zal terugvorderen als daar snorfietser worden geweerd kan ik aangeven dat ik niet bevoegd noch voornemens ben om stappen tegen wegbeheerders te ondernemen die gebruik maken van hun beslissruimte om de verkeersveiligheid en de doorstroming te bevorderen. Zie verder mijn antwoord over bezwaar en beroep op verkeersbesluiten.

De leden van de CDA-fractie zien graag nader onderbouwd waarom de open norm «grote drukte» niet tot willekeur zou leiden. Ik heb bewust het begrip «druk fietspad» niet kwantitatief gedefinieerd. Een fietspad zal nooit 24 uur per dag, zeven dagen per week druk zijn, welke definitie je ook toepast. De wegbeheerder zal dus de vrijheid moeten hebben om te motiveren dat het fietspad in zijn optiek en volgens een objectief criterium druk genoeg is om de maatregel te onderbouwen. Het is desgevraagd aan de rechter om te bepalen of dat verkeersbesluit voldoende onderbouwd is.

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of de Minister er zorg voor kan dragen dat in de ongevallenregistratie goed wordt meegenomen of er een toename of afname is van ongevallen met snorscooters. Hierop kan ik aangeven dat vanaf 2015 in ziekenhuizen landelijk onderscheid wordt gemaakt tussen snorfietser en bromfietser. Dit is belangrijk voor de evaluatie van de verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan in Amsterdam. De gemeente heeft een uitgebreid monitoringsplan

opgesteld. Ik zeg u toe de resultaten van de evaluatie in Amsterdam aan uw kamer toe te sturen als deze gepubliceerd zijn.

De leden van de 50PLUS-fractie vragen waarom is de keuze gemaakt de helmplicht niet, maar de aanpassing van de maximumsnelheid op de rijbaan wel aan de wegbeheerder over te laten. De reden hiervan is dat de wegbeheerder wel bevoegd is om te besluiten over de inrichting van de infrastructuur (zoals de maximumsnelheid) en de plaats van voertuigen op zijn wegen, maar niet bevoegd is om gedragsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld alcohol-limieten, rijbewijs-eisen en helmplicht) lokaal toe te passen. SWOV gaf aan dat de verplaatsing zonder helm niet veilig was. Deze wijziging regelt dus generiek dat overal in Nederland waar de gemeente besluit om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen dit moet samengaan met het dragen van een helm.

Positie van ouderen

De leden van de VVD-fractie en de PVV-fractie vragen in hoeverre ouderen veilig op hun snorfiets aan het verkeer kunnen blijven deelnemen. Ik deel het appel van deze fracties dat iedereen, dus ook ouderen en fietsers op het fietspad, zich veilig moet voelen in het verkeer. Zoals eerder aangegeven heeft de verplaatsing per saldo een positief effect op de verkeersveiligheid. Voor snorfietsbezitters die zich met een snorfiets op de rijbaan onveilig voelen is een aantal maatregelen getroffen. Belangrijkste is dat inwoners door de gemeente goed worden geïnformeerd over waar en hoe het verkeersbesluit wordt ingevoerd. Snorfietsers kunnen dan andere routes kiezen waarbij ze niet naar de rijbaan hoeven. Op die manier kunnen mensen die, ondanks de onderbouwing dat de verplaatsing niet onveilig is, toch liever niet op de rijbaan rijden alsnog via een andere route zonder helm hun bestemming bereiken. Overigens heeft de wegbeheerder in generieke zin binnen het RVV 1990 altijd de bevoegdheid (dus los van dit specifieke dossier) om in zeer uitzonderlijke gevallen ontheffing van een verkeersbesluit te verlenen. Tenslotte zal de oudere snorfietsgebruiker zelf ook kunnen bezien welke vorm van mobiliteit het beste op hun wensen aansluit. Dat kan eventueel betekenen dat ze een andere mobiliteit willen kiezen of een ander soort snorfiets. Tenslotte wil ik aantekenen dat ik in de wijziging heb aangegeven dat ik meen dat deze maatregel slechts bij van grote drukte op het fietspad kan worden ingevoerd.

Vervoermiddelen

De leden van de VVD-fractie vragen of het mogelijk is een uitzondering voor een speciale categorie bromfietsen te maken en of bijvoorbeeld oldtimer snorfietsen onder deze uitzondering vallen. Het is niet mogelijk om hiervoor gebruik te maken van de aanwijzing van «bijzondere bromfietsen», zoals genoemd in artikel 20, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994. Dat artikel gaat specifiek over de mogelijkheid om innovatieve voertuigen te keuren die niet op een andere manier tot de weg kunnen worden toegelaten (zoals bijvoorbeeld de Segway en de Stint). Snorfietsen worden tot de weg toegelaten op basis van Europese eisen. Daarnaast staat de toelating tot de weg (waar de leden aan refereren) nog los van het gebruik van voertuigen op de openbare weg. Het maken van een generieke uitzondering voor «oldtimer» snorfietsen vind ik een onwenselijke oplossing, omdat, nog los van de complexiteit rondom het eenduidig kunnen onderscheiden van «oldtimers», dat zowel in de handhaving of de communicatie extra onduidelijkheid kan creëren. Bestuurders van (al dan niet oldtimer) snorfietsen die niet op de rijbaan willen rijden kunnen andere routes kiezen waarbij ze niet naar de rijbaan hoeven.

Daarnaast vragen de leden van de VVD fractie of bijvoorbeeld racefietsen, speed-pedelecs en bakfietsen (al dan niet met elektrische ondersteuning) niet mede verantwoordelijk zijn voor de drukte en dus niet in de oplossing moeten worden betrokken. De speedpedelec is een bromfiets (en geen snorfiets) en zal als zodanig gebruik maken van de rijbaan. Gewone elektrische (bak)fietsen en racefietsen zijn geen snorfietsen en horen als zodanig op het fietspad. Ik erken dat ook zonder snorfietsen het fietspad vol en druk is en ben het met de leden van de VVD-fractie eens dat dit instrument onvoldoende kan zijn om de drukte op de fietspaden op te lossen. Ik meen dan ook dat dit instrument onderdeel moet zijn van een integraal plan van de wegbeheerder om de doorstroming in de binnenstad te optimaliseren. De leden vragen in hoeverre met dit ontwerpbesluit de benutting van de fietspaden daadwerkelijk verbeterd wordt en of hier onderzoek naar is verricht. Ik kan daarop aangeven dat het juist de overbenutting van de fietspaden (c.q. grote drukte) is die de aanleiding voor dit ontwerpbesluit is. De verwachting is dat het gebruik van dit instrument door wegbeheerders juist voor minder drukte op de fietspaden gaat zorgen.

Communicatie

De leden van de VVD-fractie vragen of de Minister kan uitleggen hoe wordt voorkomen dat er een oerwoud aan verkeersregels ontstaat. Ik heb in eerdere antwoorden aangegeven dat ik een voorkeur heb voor generiek beleid, zodat alle weggebruikers duidelijkheid hebben. Ik constateer echter dat de problemen die wegbeheerders ervaren niet overal in het land gelijk zijn: grote drukte in de binnenstad van een grote stad is anders dan drukte op een fietspad in een rustig buitengebied (wat wellicht weer wel vergelijkbaar is met drukte in de duinen op een zomerse zondag). Maatwerk zal daarom (beperkt en terughoudend) mogelijk moeten zijn als aanvulling op het generieke beleid. Ik benadruk dan ook dat de bevoegdheid op geen enkele wijze tot extra verplichtingen voor wegbeheerders leidt. Het geeft hen een extra instrument om in uitzonderlijke gevallen van grote drukte lokaal maatregelen te kunnen nemen. Ik heb overigens geen specifieke eisen gesteld over de vorm waarin gemeenten hierover communiceren. Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk en ik acht ze zeker in staat deze communicatie goed vorm te geven.

De leden van de PVV-fractie vragen zich tenslotte af of de toename van het aantal verkeersborden niet tot onduidelijkheid c.q. verkeersonveiligheid leidt. Ook hier geldt weer dat de wegbeheerder alle aspecten mee moet nemen bij de afweging omtrent het nemen van een verkeersbesluit.

De gemeente Amsterdam is zich ervan bewust dat communicatie naar de weggebruiker de sleutel tot succes is voor een goede uitvoering van de maatregel. In juni 2017 is gestart met de eerste fase van de campagne «He scooter, er gaat wat veranderen!» Deze campagne gaat over het project milieuzone voor snor- en bromfietzers. In de campagne wordt het project snorfiets naar de rijbaan vooralsnog «low profile» meegenomen. De communicatie over snorfiets naar de rijbaan wordt stapsgewijs geïntensiveerd naarmate meer zekerheid is over de voorgenomen regelgeving. Begin juni zijn groepsgesprekken georganiseerd met verschillende brom- en snorfietsers (kwalitatief onderzoek) over de voorgenomen maatregelen. Ook is de gemeente in gesprek met de randgemeenten en wordt via de Vervoerregio Amsterdam de communicatie met de doelgroep in de randgemeenten gedeeld. Belangstellenden kunnen zich via de website www.amsterdam.nl/scooter aanmelden voor de nieuwsbrief over beide projecten.

Vanaf de publicatie van het lokale ontwerp verkeersbesluit en de inspraak op het ontheffingenbeleid is de inzet van verschillende communicatiemiddelen en diverse media voorzien. De beoogde middelen zijn onder meer een filmpje (met daarin de nieuwe verkeerssituaties, nieuwe verkeersborden en de helmplicht toegelicht), de website, een nieuwsbrief, advertenties in dag/weekbladen en spreekuren. Na het collegebesluit over het definitieve verkeersbesluit zal een grootschalige campagne over de maatregel starten.

Afsluitend: Dit dossier heeft mijn volle aandacht. Het wordt steeds drukker in de binnenstad, zowel op de fietspaden als op de rijbaan. Het op veilige wijze faciliteren van alle vervoerswijzen wordt steeds lastiger. Samen met alle wegbeheerders werk ik aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waarin ik langere termijn opties zal presenteren. Deze maatregel kan daar echter niet op wachten. Ik meen met dit ontwerpbesluit de wegbeheerders een noodzakelijk extra instrument te kunnen geven om hun infrastructuur optimaal te gebruiken.

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