

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236237

Uw kenmerk
29398-566/2017D24896

Bijlage(n)

-

Datum 2 oktober 2017
Betreft Antwoorden schriftelijk overleg snorfiets

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de inbreng van uw vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van het schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) ter invoering van de mogelijkheid snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets) (Kamerstukken II, 2016-2017, 29398, nr. 566).

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 (Kamerstukken II, 2016-2017, 29 398 nr. 479) geïnformeerd over de invulling van de motie Hoogland (Kamerstukken II 2014-2015 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 aannahme in de zin dat het effect vooral afhangt van het percentage snorfietsers op de weg. Juist op plekken waar de aantallen snorfietsers 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236237

In antwoord op de vraag van de leden van de PVV-fractie om 'nauwlettend te monitoren waar dit onderscheidt 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 snorfietsger 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 snorfietsger 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 snorfietsers en fouten in voorrangverlening (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 bromfietsers 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 bromfietsers binnen de bebouwde kom op de rijbaan verhoogd van 30 naar 45km/u. Automobilisten zijn al meer dan 17 jaar gewend aan bromfietsers op de rijbaan. De snorfiets, het scootermodel, is qua uiterlijk hetzelfde voertuig;
- Ondanks de snelheidsverschillen op de rijbaan tussen snorfietsers 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 snorfietsers op de rijbaan de veiligheid van de snorfietsers gewaarborgd blijft.
- Snorfietsers rijden gemiddeld 32km/u op de fietspaden in Amsterdam (terwijl de maximum constructiesnelheid van een snorfiets 25km/u is). Meer dan 80% van de snorfietsers rijdt te hard. De snorfietsers 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 snorfietsers 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 snorfietsers op de rijbaan waar een maximum snelheid van 50 km/u geldt. Zolang snorfietsers 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 (Kamerstukken II 2015-2016 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.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236237

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 geeft 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.

Ministerie van
Infrastructuur en Milieu

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236237

De gemeente Amsterdam heeft in haar brief aan mij (d.d. 14 maart 2014) aangegeven wat de handavingsinzet is en waarom deze niet het gewenste effect heeft. Ondanks het feit dat minimaal 20% van de handavingscapaciteit van het verkeershandhavingsteam van de nationale politie eenheid Amsterdam gericht is op snelheidsovertredingen van snor- en bromfietsen blijven snorfietzers massaal te hard rijden. In 2012 reed 77% van de snorfietzers 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 snorfietzers. 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. (Kamerstukken II, 2016-2017, 29398, 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 verkeers-handhaving 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 snorfietser 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 snorfietser en fietser) 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 Rijksoverheid. 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).

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236237

Op de vraag van de leden van de PVV-fractie of ik de investeringen in fietssnelwegen zal terugvorderen als daar snorfietzers worden geweerd kan ik aangeven dat ik niet bevoegd noch voornemens ben om stappen tegen wegbeheerders te ondernemen die gebruik maken van hun beslisruimte 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 snorfietzers en bromfietzers. Dit is belangrijk voor de evaluatie van de verplaatsing van de snorfiets 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. Snorfietzers 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236237

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, speedpedelecs 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

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.

Ons kenmerk
IENM/BSK-2017/236237

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 snorfietz naar de rijbaan vooralsnog "low profile" meegenomen. De communicatie over snorfietz naar de rijbaan wordt stapsgewijs geïntensiveerd naarmate meer zekerheid is over de voorgenomen regelgeving. Begin juni zijn groepsgesprekken georganiseerd met verschillende brom- en snorfietzers (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.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen