

G4 Verkeer en Vervoer
Postbus 6575
3002 AN Rotterdam
Telefoon: +31 (0)10 489 5741
Mobiel: +31 (0)6 2087 9710
E-mail: G4VV@rotterdam.nl
Secretaris G4VV: Lutske Lindeman

Aan: De minister van Infrastructuur en Milieu,
Mevrouw M. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
& de minister van Veiligheid en Justitie,
De heer I.W. Opstelten
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 4 december 2013
Ons kenmerk
Bijlage Rapport SWOV
Onderwerp Instrumenten voor aanpak snorscooteroverlast in G4 steden

Geachte mevrouw Schultz van Haegen en heer Opstelten,

Fietsen in onze grote steden wordt steeds onaantrekkelijker. De fietser wordt bedwelmend en geïntimideerd door langsracende en stinkende scooters. Ruim 6000 Amsterdammers ondertekenden al een petitie om de populaire snorscooters (snorfiets, blauw kenteken, zonder helm) van het fietspad te weren.

Snorscooters zijn snelheidsmaniakken. Ze rijden in 77% van de gevallen sneller dan de toegestane 25 kilometer per uur. Snorscooters zijn breed. In de smalle straten in de grote steden is het druk genoeg met fiets, openbaar vervoer, auto en brommer naast elkaar. Snorscooters zijn gevaarlijk, voor zichzelf en hun omgeving. Vooral de vaak jonge bestuurder loopt – immers zonder helm – gevaar. Dit jaar was bijna de helft van de Amsterdamse verkeersdoden een snorfietser. Het aantal snorscooters in de grote steden stijgt nog steeds spectaculair: Tussen 2007 en 2012 is het aantal snorscooters in Amsterdam gegroeid van 9.000 naar 25.000!

Mogelijkheden van G4 om snorfietzers aan te pakken zijn te beperkt en al uitgeput

Ondanks de forse lokale inzet van de politie en gemeente én ondanks eerdere maatregelen van het Rijk (verhogen van boetes en het aanscherpen van de marges op rollerbanken) is gebleken dat de problemen met snorscooters alleen maar groter worden. Snorfietzers blijken niet vatbaar voor overheids campagnes en zijn niet onder de indruk van de instrumenten die de politie heeft om te handhaven¹.

¹ Snelheidsmetingen op tien verschillende fietspaden binnen de ring A10 van Amsterdam wijzen uit dat gemiddeld 77% van de snorfietzers harder rijdt dan de toegestane 25 km/u. In 2011 gaf 50% van de snorfietzers aan dat hun voertuig harder kan dan is toegestaan. In 2012 is dit zelfs gegroeid naar 75%.

Als we geen verdere mogelijkheden krijgen tot ingrijpen, ontstaat in Amsterdam een straatbeeld dat we kennen uit steden als Rome en Milaan. Den Haag, Rotterdam en Utrecht wacht mogelijk een straatbeeld als dat van Amsterdam. Bovendien verwachten we dat kinderen en ouderen door de op het fietspad alom aanwezige snorscooter minder gaan fietsen. Dat willen we voorkomen.

Daarom vragen wij u beiden om de G4 de twee onderstaande instrumenten te verstrekken:

1: Lokale helmplicht voor de snorfietser

Wij vragen u het mogelijk te maken in de G4 een lokale helmplicht in te voeren. In eerdere correspondentie heeft u de steden gesuggereerd snorscooters naar de rijbaan te verplaatsen zonder helm. Onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wijst uit dat uw suggestie zal leiden tot meer slachtoffers (zie bijlage). Dat kan niet de bedoeling zijn. De SWOV beaamt dat snorren op de rijbaan alleen verantwoord is met een helm op en heeft berekend dat alleen al in de hoofdstad mede door het invoeren van de helmplicht het aantal slachtoffers met snorscooters jaarlijks kan worden teruggebracht met bijna de helft.

2: Stevigere handhaving op hardrijders

Wij vragen u om het mogelijk te maken dat het kentekenbewijs van een snorfietser kan worden ingenomen op basis van een snelheidsmeting met radar- of laserapparatuur. Op dit moment kan de politie het kentekenbewijs alleen maar innemen op basis van een rollerbankmeting².

De extra mogelijkheid om het kentekenbewijs in te nemen is nodig omdat blijkt dat het uitschrijven van (al verhoogde) boetes en de huidige beperkte mogelijkheid van het intrekken van kentekenbewijzen onvoldoende effect heeft op de rijnsnelheid. Wij zijn verheugd dat u al hebt aangekondigd dat vanaf 1 juli 2014 het kentekenbewijs van een snorfietser sneller kan worden ingenomen als tijdens een rollerbankcontrole blijkt dat de snorfietser is opgevoerd. Dit is een belangrijke stap voorwaarts. Wij verwachten echter dat deze maatregel, die op landelijke schaal leidt tot een extra inname van ongeveer 10.000 kentekenbewij-

² De politie neemt het kentekenbewijs in wanneer een snorscooter met meer dan 15 km/u is opgevoerd. Betrokkene zal het voertuig moeten herstellen en opnieuw moeten laten keuren bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) voordat het kentekenbewijs weer in zijn bezit komt.

zen, onze problemen niet zal oplossen. Er zijn immers 1 miljoen brom- en snorfietsen in Nederland.

De pakkans van hardrijders met radar- en laserapparatuur is groter dan met een rollerbankcontrole. Snorfietsers kunnen (gebieden van) rollerbankcontroles namelijk eenvoudig vermijden omdat de locatie van een immobiele, opvallende rollerbankcontrole snel doorgegeven wordt via sociale media en rollerbank.nl. Radar- of laserapparatuur kan ook op opvallende wijze worden ingezet.

De extra mogelijkheid om het kentekenbewijs in te nemen kost geen extra politiecapaciteit en kan zelfs een besparing op de politiecapaciteit betekenen als door automatisering efficiënter wordt gehandhaafd.

De colleges van de G4 doen met deze brief een klemmend beroep op u om ons in staat te stellen de snorfietsplaag in de grote steden in goede banen te leiden. Daarom vragen wij u om beide instrumenten te verstreken. We zien uw reactie graag spoedig tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Mede namens de andere wethouders van de G4 Verkeer en Vervoer,

Eric D. Wiebes
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Gemeente Amsterdam