

Aan : **Overheid.nl**
Van : **Prof. dr. Martijn B. Katan**
Datum : **17 December 2016**
Betreft : **RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan**

Onderstaand geef ik als deskundige aan wat het belang is van de ‘scooterkwestie’ en waarom het Concept-besluit geen deugdelijke wetgeving behelst.

1. Belang voor de volksgezondheid
Ik ben emeritus hoogleraar Voedingsleer aan de Vrije Universiteit en deskundige op het gebied van obesitas en gezondheid. Wereldwijd wordt fietsen door deskundigen gezien als een effectieve en weinig kostende manier om obesitas te verminderen. In Amsterdam wordt fietsen echter onaantrekkelijk en gevaarlijk gemaakt door ‘snorfietsen’. (Een ‘snorfiets’ snort niet en is geen fiets; de juiste naam is scooter.)
2. Belang voor het klimaat
Binnen de Koninklijke Nederlandse Akademie van Wetenschappen KNAW houd ik mij bezig met het probleem van klimaat en broeikasgas (www.knaw.nl/nl/actueel/publicaties/visiedocument-biobrandstof). Ook daarvoor is het vervangen van autoverkeer door fietsen van groot belang.
3. Tekortkomingen van het besluit
Het besluit stelt voor om per fietspad via borden te regelen of ‘snorfietsen’ naar de rijbaan moeten. Dat is onwerkzaam om meerdere redenen.
 - a. Op een route door Amsterdam zal een ‘snorfietser’ van het fietspad af moeten en een helm opzetten, en bij een volgend fietspad mag de helm weer af en moet hij terug op het fietspad. Dat gaat hij niet doen, en het is niet te handhaven.
 - b. Zelfs op 1 fietsroute is het besluit al onwerkbaar. Neem de hoofdfietsroute Schinkel-Amstel, die ik vaak fiets. Op sommige plaatsen is deze smal en druk. Bijvoorbeeld langs de Parnassusweg en de Gustav Mahlerlaan gaat een grote stroom fiets- en scooterverkeer over breedtes van soms 1 meter. In het Beatrixpark aangekomen lopen er twee parallele stukken fietspad van elk 4 tot 8 meter breed en met veel minder verkeer. Voorbij de RAI wordt het weer smal en druk. Is dit een ‘druk’ fietspad? Bovendien is een groot deel van deze fietsroute vrijliggend, er lopen geen wegen langs waar de scooters naar toe kunnen worden geleid.
 - c. Ook op rustige fietspaden zijn scooters een gevaar. Voorbeeld is het fietspad aan de westkant van de Parnassusweg. Nominaal is dat een éénrichtingsfietspad, maar door de werkzaamheden aan de oostkant is het in de praktijk een tweerichtingsfietspad geworden. Op een breedte van 2 x 1 meter rijden fietsers, waaronder veel scholieren, van noord naar zuid, maar zo nu en dan komt er van zuid naar noord een scooter aanscheuren die alles opzij dringt, de stoep op. Dit is een ‘rustig’ fietspad waarop zo nu en dan ineens een scooter aankomt met 40-50

km per uur, een gevaarlijke situatie. De oplossing: alle scooters naar de weg, daar is ruimte genoeg.

4. Hoe hard rijden 'snorfietsen'?

Het besluit gaat uit van de fictie dat 'snorfietsers' niet meer dan 25 km/u rijden. In werkelijkheid rijden ze veel harder. Al het onderzoek - van Rijkswaterstaat, gemeente Amsterdam, Fietsersbond Amsterdam, TNO - toont aan dat veruit de meeste snorfietsen te hard rijden. Percentages variëren van 78 tot 96 (!) % te hard. TNO constateerde in het rapport Brommers in de stedelijke leefomgeving van mei dit jaar: "De gemiddelde snelheid van de snorfietsen (33 km/h) ligt maar iets lager de gemiddelde snelheid van de bromfietsen (36 km/h).

Er is dus geen verschil tussen 'snorfietsen' en 'brommers' behalve de kleur van het kenteken. Om dezelfde reden berusten de zorgen over de lage snelheid van snorfietsen tussen het gemotoriseerde verkeer op een fictie (Nota Van Toelichting 2.3). Zodra een 'snorfiets' de ruimte krijgt rijdt hij even hard als een auto.

5. Conclusie

Dit Concept-Besluit is onwerkzaam, niet effectief en niet te handhaven. De Gemeente Amsterdam dient de mogelijkheid te krijgen om voor de gehele stad één uniforme regeling in te voeren, te weten: alle 'snorfietsen' de weg op en het fietspad af. Dit in het belang van de veiligheid, het klimaat en de gezondheid van de jeugd (obesitas).