

Geachte Minister van Infrastructuur en Milieu,  
Geachte medewerkers van het Ministerie,

Al jarenlang geeft de allergrootste groep verkeersdeelnemers zijnde de honderdduizenden fietsers in Amsterdam, zeer ernstige signalen af als het gaat om de ernstige scooteroverlast/gevaren/intimidatie, de veroorzakers van scooterongelukken, hun ziekmakende giftige uitlaatgassen, en hun directe constante aantasting van de fietsverkeersveiligheid en volksgezondheid van alle fietsers op onze fietsinfrastructuur.

Dat dit de landelijke politiek nu eindelijk tot een aanpassende maatregel noopt, is na jarenlang vragen meer dan de hoogste tijd en derhalve een eindelijke stap in de goede richting waar honderdduizenden Amsterdamse fietsers u uit onze eigen ernstig aangetaste veiligheid + volksgezondheid voor willen danken.

Echter de enige terechte en breed gedeelde kritiek betreft de tekortschietsing en afwijking met de aanpak die de Gemeente Amsterdam, de honderdduizenden fietsers en de Fietsersbond voorstellen, namelijk om de maatregel zonaal in de drukste zone in te stellen.

De term "snorfietsen" is volledig uit de tijd / achterhaald en misleidt ernstig. Het zijn volledige scooters die Amsterdam zeer snel toenemend bezetten en die enkel met een blauw kentekenplaatje ook de fietsinfrastructuur dagelijks intimiderend innemen en ernstig verkeersonveilig maken.

De snelheidsverschillen van de snorscooters met de fietsers (14,4 km/u) zijn enorm, ze hebben enorme afmetingen, veroorzaken statistisch zeer veel ongelukken, blazen al dan niet voor fietsstoplichten ziekmakende giftige uitlaatgassen en -stoffen direct in de longen en gezichten van alle fietsers en intimideren al claxonerend de Amsterdamse fietsers op terroriserende wijze van onze eigen fietspaden en -stroken af.



Omdat sinds de bromfietsen op de rijbaan moesten, hun 'voordeel' wegviel om langs het overige verkeer te kunnen scheuren, gebeurt dat nu met blauwe kentekenplaatjes uitgeruste scooters op onze fietspaden en -stroken, terwijl ze daarbij al toeterend fietsers van het fietspad tot angst toe intimideren.

Door geldzuchtige verkopers is er een cultuur van constant en grootschalig misbruik van fietspaden en fietsstroken gecreëerd, namelijk door massaal scooters uit te rusten met blauwe kentekenplaatjes. Omdat fietsers kwetsbare weggebruikers zijn, zijn wij makkelijk te intimideren en/of terroriseren, wat dan ook dagelijks op onaflatende wijze en zeer ernstig verkeersonveilig, in grove mate gebeurt.

Oudere mensen en kinderen durven daardoor niet meer te fietsen. Jonge ouders durven hun kinderen (de nieuwe generatie) niet meer op de fietspaden/-stroken te leren en laten fietsen.

Snorscooters zijn m.b.t. veroorzaken van ongelukken dan ook statistisch ernstig oververtegenwoordigd en veroorzaken op dagelijkse basis voor alle honderdduizenden fietsers deze heftige onveiligheid op onze fietspaden en -stroken. Op AT5 zijn ongelukken door snorscooters op constante basis terug te lezen.

Hoe de meest kwetsbare verkeersdeelnemers van fietspaden en -stroken voor de kwetsbare fietsers en langslpende of overstekende voetgangers, op constante basis van onze fietspaden en -stroken, worden geïntimideerd / verdrongen door brede snorscooters (zonder helm) is op de bijgevoegde video te zien.

Om al deze en alle onderstaande redenen wil de Gemeente Amsterdam terecht, en gesteund door alle honderdduizenden Amsterdamse fietsers, voetgangers en de Fietsersbond, de maatregel derhalve zonaal instellen op alle fietspaden en -stroken binnen de meest drukke zone in Amsterdam.

Waarom het zonaal instellen zoals de Gemeente Amsterdam beoogt wel werkt, en waarom de maatregel die een verbod voor enkel een fietspad hier en daar beoogt, ernstig tekortschiet:

A. Fietsers zijn de allergrootste groep verkeersdeelnemers in Amsterdam: Alle fietspaden+stroken binnen de zone zijn derhalve enorm druk en worden voor hun veiligheid zeer massaal gebruikt door deze zeer kwetsbare en zeer omvangrijke groepen van honderdduizenden fietsers / fietsende verkeersdeelnemers.

B. Enkel voor de enorme fietsersstromen in Amsterdam zijn de fietspaden en -stroken al behoorlijk gebrekkig in ruimte, maar voor enkel fietsers kan het wellicht net.

Om daar ook nog eens grote en toenemende aantallen snorscooters, inclusief windschermen, breed uitstaande spiegels en dergelijke, tussendoor te laten rijden is uiterst problematisch gevaarlijk, brengt alle fietsers direct ernstig in gevaar en benadeelt de volksgezondheid van alle fietsers in grove mate.

In de meest drukke zone is er dehalve geen enkel fietspad of -strook waar dit laten jakkeren/rijden van snorscooters tussen fietsers door om verkeersveiligheid of gezondheidsredenen rationeel toe te staan is.



C. De honderdduizenden fietsers als allergrootste en tevens meest kwetsbare groep verkeersdeelnemers dienen, vanwege kwetsbaarheid, gezondheid en verkeersveiligheid, beschermd te worden op haar eigen daarvoor aangelegde fietsinfrastructuur, tegen de enorm snel ontwikkel(en)de snorscooters.

D. Heel misschien dat een paar fietspaden of -stroken soms ietwat minder druk is gedurende bepaalde verkeersluwere tijdsintervallen, maar dan zorgen de snelheidsverschillen tussen snorscooters en fietsers (14,4 km/u) voor dezelfde ernstig gevaarlijke en verkeersonveilige dagelijkse verkeersomstandigheden.

E. Hierdoor zijn reeds heel veel ouderen en kinderen al van de Amsterdamse fietspaden en -stroken afgejaagd en geïntimideerd door de snorscooters.

F. Amsterdam wordt met de dag toenemend drukker, dus hierdoor zal ook de drukte op de fietspaden en -stroken alleen nog maar nog verder toenemen, waardoor het zonaal inzetten van de maatregel voor het terugbrengen van de veiligheid op alle fietsinfrastructuur in Amsterdam gewoonweg uiterst noodzakelijk is.

De fietsonveiligheid, ernstige gevaren, ongelukken, intimidatie/overlast, misbruik en gezondheidsgevolgen worden alleen nog maar ernstiger dan thans reeds, als de maatregel niet zonaal ingesteld wordt.

G. Het zonaal instellen van de maatregel dient eveneens om een wirwar en gevaarlijke onduidelijkheden te voorkomen. Door de wirwar en het niet zonaal invoeren kan onveiligheid toenemen.

H. Ook i.v.m. de gekoppelde helmplicht en om chaos van helmpje-op-helmpje-af en rijbaan-op-rijbaan-af te voorkomen, is ook de verkeersveiligheid zonaal ingesteld derhalve daadwerkelijk vele malen groter.

I. Het zonaal instellen voorkomt eveneens dat snorscooters zich gaan verplaatsen om voor “zonder helm voordelen” verkeersonveilig door kindvriendelijke tussendoor straten en buurten te gaan scheuren.

J. Behalve eenduidig vele malen verkeersveiliger, drukt het zonaal instellen ook veel minder op de maatschappelijke kosten.

K. Ook dient de zonale instelling de begripvolle, heldere en eenduidige handhaafbaarheid.

L. Alsmede het eenduidig en autonoom naleven ervan.

M. Daarmede doorbreekt het zonaal instellen een massaal toenemende en gecreëerde cultuur van onveiligheid, ongelukken, gevaren op en vervuiling en misbruik van de fietsinfrastructuur waarbij de veiligheid van de fietsers constant ernstig geschaad wordt en op constante wijze dagelijks ernstig onder druk staat.

N. Ook de directe en grove aantasting van de volksgezondheid van alle fietsers wordt enkel zonaal in één stap opgelost. Op elk fietspad, fietsstrook en voor elk fietsstoplicht krijgen alle fietsers (die zelf nota bene een schoon milieu creëren) dagelijks ziekmakende giftige uitlaatgassen en -stoffen direct in de longen gepompt en geblazen door de directe uitstoot van de snorscooters langdurig voor alle fietsstoplichten en gedurende elke gehele reis op alle fietspaden en fietsstroken. Ook dit is enkel zonaal in één stap opgelost.

O. Het zonaal instellen kan ervoor zorgen dat de zeer ernstige en enorm aangetaste fietsinfrastructuur die sinds de jaren 70 opgebouwd is, weer gemaakt wordt tot een veilige en gezonde infrastructuur, waar alle honderdduizenden Amsterdamse fietsers inclusief alle ouderen en kinderen als allergrootste en kwetsbaarste groepen verkeersdeelnemers weer op veilige en gezonde wijze gebruik van moeten kunnen maken.

Om al deze gegronde verkeersveiligheid- en gezondheidsredenen wil de Gemeente Amsterdam de maatregel terecht, en gesteund door alle Amsterdamse fietsers, voetgangers & Fietsersbonden, zonaal instellen. Om al deze gegronde redenen deel ik derhalve de terechte kritiek dat de AMvB dit zonaal instellen om al deze gegronde verkeersveiligheid en gezondheidsredenen gespecificeerd dient te ondersteunen.





Mevr. P. Kenter,  
Amsterdam.