

Geachte heer, mevrouw,

Het is goed om te horen dat het Ministerie van I&M erkent dat snorscooters op het fietspad zorgen voor overlast en gevaar opleveren voor voetgangers en fietsers. Fietsen in steden als Amsterdam en Utrecht is op dit moment stressvol en gevaarlijk. Maatregelen op korte termijn zijn niet alleen noodzakelijk om de fietser te beschermen, ook de voetgangers zijn vogelvrij vanwege het feit dat de snorscooter het voetpad gebruikt indien het fietspad te druk is. Met alle gevolgen van dien....

<http://www.at5.nl/artikelen/157185/scooterrijder-laat-voetganger-zwaargewond-achter-na-aanrijding>.

Dankzij de combinatie van een te hoge snelheid, breedte en massa is het dankzij de snorscooter voor de fietser in de Randstad niet langer mogelijk om veilig gebruik te maken van het fietspad. Het feit dat de snorscooters te hard rijden is niet het enige probleem. Zelfs als de snorscooter bestuurders zich houden aan de maximumsnelheid, dan nog blijft het probleem bestaan, dat het voertuig te breed is voor het fietspad. De meeste snorscooters zijn inclusief de spiegels gemiddeld ruim 100 cm breed, sommige zelfs 120 cm. Door het asociale gedrag van het merendeel van deze nep-brommers durven met name kinderen en ouderen niet meer op de fiets door de stad (zie ook de vele reacties op de AMvB). Dit is voor een fietsland als Nederland onbegrijpelijk en ronduit beschamend.

Waarom zou iemand nog kiezen voor de e-bike of het gele kenteken als je ook kunt kiezen voor een vervoersmiddel dat alleen maar voordelen heeft t.o.v. van bovengenoemde vervoerscategorieën. Als snorscooter bestuurder kun je zonder helm en fysieke inspanning gebruik maken van de fietspaden en je wordt aanzienlijk minder gehinderd door stoplichten dan op de rijbaan. Daarnaast kun je overal gratis parkeren en is de handhaving op je gedrag en snelheid minimaal. Er zijn simpelweg teveel voordelen voor deze vervoerscategorie en dat is de reden waarom het gebruik en de populariteit de laatste jaren alleen maar is toegenomen. Op dit moment heeft ruim 80% van de verkochte scooters een blauw kenteken. In het jaar 2007 werden er in Amsterdam 8.000 geteld, in 2016 waren dat er al 35.000. Meer dan vier keer zoveel in 9 jaar tijd! En die groei gaat nog steeds door, gemiddeld met 20% per jaar.

Een zeer kwalijke rol is weggelegd voor de scooterlobby van de RAI Vereniging en de BOVAG. Ondanks het verplaatsen van de brommer naar de rijbaan in het jaar 2000 is er met betrekking tot de verkeersveiligheid op het fietspad weinig verbeterd. De afgelopen jaren is deze zelfs verslechterd omdat de branche vol heeft ingezet op de promotie van deze vervoerscategorie. De oorspronkelijke snorfiets was bedoeld voor mensen die om lichamelijke redenen niet konden fietsen en kon niet harder dan 20 km/h. De huidige snorscooter is een compleet ander voertuig, heeft een vermogen gelijk aan dat van bromfietsen en is feitelijk een nep-brommer.

Recent onderzoek van de PVDA bracht onlangs opnieuw schokkende resultaten boven tafel. Maar liefst 74% bij de door BOVAG erkende bedrijven gaven aan bereid te zijn mee te helpen bij het opvoeren, met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid. Na jaren van overleg en verschillende convenanten blijkt dat de bovenstaande organisaties niets anders doen dan politiek Den Haag gebakken lucht verkopen. Hiermee blijken deze organisaties onbetrouwbaar als partner voor de overheid en zijn zij indirect verantwoordelijk voor vele verkeersslachtoffers op het voet- en fietspad.

Extra handhaven is niet langer een optie, daarvoor zijn er simpelweg teveel snorscooter bestuurders die zich niet aan de regels en maximum snelheid van het fietspad houden. Maar liefst 81% van snorfietsbestuurders rijdt te hard en 16% van de verkeersgewonden in Amsterdam kan worden gerelateerd aan een ongeval waarbij een snorscooter is betrokken. Dit terwijl deze vervoerscategorie maar 2 procent van de verkeersbewegingen voor hun rekening nemen. Maar liefst 20% van de capaciteit die de politie Amsterdam beschikbaar heeft voor de verkeerscontroles op straat, gaat op aan het controleren en handhaven van snorscooters. (Bron Telegraaf, Gemeente Amsterdam).

Het voorstel om de brommer naar de rijbaan te verplaatsen werd eind jaren '90 net als nu door de branche als zeer gevaarlijk bestempeld. Nadat de brommer daadwerkelijk naar de rijweg werd verplaatst bleek echter het omgekeerde het geval. De effecten waren direct positief, de verkeersveiligheid verbeterde voor alle weggebruikers op alle soorten wegen. Een jaar na de invoering daalde het aantal bromfietslachtoffers met 15%! Aangezien de snorscooter van nu met dezelfde snelheid op het fietspad rijdt als de bromfiets eind jaren '90 (= pas in 2008 is dit verhoogd naar 45 km/uur) zal de verplaatsing van de snorscooter een zeer positief effect hebben op de verkeersveiligheid. Daarnaast zijn automobilisten inmiddels al meer dan 15 jaar gewend aan scooters op de rijbaan en de gemiddelde snelheid van de auto binnen de A10 is met 17 km per uur laag.

Het huidige voorstel - een invoering per straat - is in Amsterdam te ingewikkeld, kostbaar, bureaucratisch en onmogelijk om te handhaven. Voor de herinrichting van de openbare ruimte worden de kosten op €2.6 mln geraamd en het aantal verkeersbesluiten dat hiervoor genomen moet worden kan oplopen tot 1.000 stuks (bron: Gemeente Amsterdam). Uit het experiment in de De Jan Pieter Heijestraat in Amsterdam-West is al gebleken dat ondanks een oerwoud aan verkeersbordjes maar 50% van de snorscooters daadwerkelijk op de rijbaan gaat rijden. Dit toont aan dat de maatregel om per fietspad een verschillend regiem in te stellen niet gaat werken.

De unieke Nederlandse fietscultuur zoals we die nu nog kennen zal op korte termijn verdwijnen ten koste van de snorscooter als we deze asociale vervoerscategorie nog langer de hand boven het hoofd houden. Om deze reden vraag ik het Ministerie om Gemeenten de mogelijkheid te geven om de maatregel zonaal in te voeren. Op deze manier is de maatregel eenvoudig in te voeren en makkelijk te begrijpen voor elk type verkeersdeelnemer. Alleen deze oplossing draagt bij aan een verbetering waardoor kinderen en ouderen ook weer veilig gebruik kunnen maken van het fietspad.

Met vriendelijke groet,

Tim Blank

Eén van de initiatiefnemers Actiegroep "Fietspad Terug" - www.fietspadterug.nl