



## Feiten over de scooteroverlast 20 september 2017



Fietsersbond

# Feiten over de scooteroverlast

## 1. Internetconsultatie en steun voor het voorstel

Op de internetconsultatie over de verplaatsing met helmplicht reageerden 1816 mensen. Een overgrote meerderheid van 86% (!) liet weten het voorstel te steunen. Velen hadden zelfs liever een verdergaand voorstel voor een heel gebied gezien.

De grote steun kwam eerder tot uiting in de snelle en massale ondertekening van een internetpetitie. Ook College van Burgemeester en Wethouders en vrijwel de gehele gemeenteraad van Amsterdam hebben bij herhaling aangedrongen op het mogelijk maken van een lokale helmplicht om de snorfiets naar de rijbaan te kunnen verplaatsen.

## 2. Snelheid

De snorfiets mag wettelijk 25 kilometer per uur rijden. Uit alle onderzoeken blijkt dat verreweg de meeste snorfietseren (veel) harder rijden. Het laagste percentage is 77%, het hoogste 96%. De meest recente meting van de gemeente Amsterdam uit 2016 kwam uit op 87% te hard rijdende snorfietseren. Volgens TNO is de gemiddelde snelheid 33 kilometer per uur. Snorfietseren kunnen eenvoudig harder rijden dan 25 kilometer door het uitschakelen van de snelheidsbegrenzing. Het is dus niet een minderheid die het verpest voor de meerderheid, maar andersom de meerderheid die het verpest voor de minderheid. De fiets met trapondersteuning is in de loop der jaren een vermomde bromfiets geworden, die zo populair is omdat je geen helm op hoeft en op het fietspad mag rijden. Voor berijders die niet hard willen rijden is er overigens met de elektrische fiets inmiddels een goed alternatief.

## 3. Verplaatsing naar rijbaan gevaarlijk?

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid onderschrijft niet de mening dat verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan levensgevaarlijk is. Integendeel: de voorlopige conclusie uit het Swov-rapport uit 2013 is: "De maatregel SOR met helmdraagplicht geeft naar schatting een jaarlijkse reductie van 261 slachtoffers. Dit is een reductie van 38% ten opzichte van de situatie in 2012 waarbij het aantal 689 betrof." (zie <https://www.swov.nl/publicatie/educated-guess-van-gevolgen-voor-verkeersslachtoffers-door-maatregel-snorfiets-op-de>).

Let wel: deze reductie betreft berijders van de snorfiets. De schatting is gebaseerd op een vergelijking met de eerdere verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan. Verplaatsing naar de rijbaan betekent vooral een afname van het aantal botsingen op kruisingen van fietspad en rijbaan.

Ongevallen tussen snorfietseren en fietsers op het fietspad worden helaas niet geregistreerd. Ongevallen en bijna-ongevallen komen echter frequent voor, getuige berichten in de (social) media en de klachten en

verhalen die de Fietsersbond bereiken. Onze inschatting is dat er dagelijks meerdere niet-geregistreerde ongevallen zijn met letsel voor de fietser. Huisarts, eerste hulp en medisch specialisten registreren dit niet of niet expliciet als snorfiets gerelateerd.

De impact en nasleep van een botsing met een snorfiets ontnemt fietsers van een onbevangen fietsplezier. Kwetsbare fietsers of hun ouders kiezen daarna minder of niet meer te fietsen, zo horen we van leden en hun kennissen.

#### **4. Uitstoot**

Onderzoeken van onder meer TNO en GGD-Gelderland Midden tonen aan dat snorfietsen op het fietspad hoge concentraties fijnstof en ultrafijnstof uitstoten en daarmee zeer ongezond zijn voor fietsers. Veel longpatiënten mijden bepaalde fietspaden of fietsen helemaal niet meer. De snorfiets is extra milieuvriendelijk door de onvolledige verbranding als gevolg van het afknijpen van de motor. Dat geldt in tegenstelling tot wat velen denken niet alleen voor tweetaktvoertuigen, maar ook voor viertaktmodellen. Voor staatssecretaris Dijkema was dit aanleiding om te onderzoeken of de categorie snorfiets kan worden afgeschaft. Het resultaat van dit onderzoek wordt rond de jaarwisseling verwacht.

#### **5. Onvoldoende handhaving?**

Voorstanders van de snorfiets zeggen dat Amsterdam meer aan handhaving op snelheid zou moeten doen. De gemeente heeft echter aangetoond een kwart van de verkeershandhaving aan snorfietsen te besteden. Verhogen van dat aandeel gaat ten koste van onder meer de alcoholcontroles. Amsterdam kan bovendien niet zelf beslissen meer aan verkeershandhaving te doen ten koste van andere politieprioriteiten.

Amsterdam schreef aan de minister: "In 2013 is 4.000 van de 16.000 uur van het verkeershandhavingsteam van de regio Amsterdam ingezet op handhaving op brom- en snorfietsen. In 2012 is 50% van alle snorfietsers één of meer keer staande gehouden. In 2013 was dit percentage opgelopen tot 56%." Het aantal te hard rijdende snorfietsen steeg echter desondanks van 77 naar 81%. In 2016 liep het percentage te hard rijdende snorscooters op tot 87%. De intensieve handhaving is dus dweilen met de kraan open.

#### **6. Procedure in Tweede Kamer**

Op 26 januari 2016 verwierp de Kamer bij meerderheid een motie van het lid Van Helvert van het CDA. Daarin werd voorgesteld het voorstel van minister Schultz om de snorfiets met helmplicht naar de rijbaan te verwijzen op te schorten en eerst nader onderzoek te verrichten. In 2015 had de Kamer in een motie van de leden Hoogland en van Veldhoven de minister juist gevraagd te komen met een voorstel voor een veilige verplaatsing. De minister kwam met haar voorstel in november 2015 en de Kamermeerderheid vond dat ze daarmee verder mocht gaan. De motie Van Helvert werd verworpen.

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietsersbond heeft 35.000 leden, 150 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietsersbond 2017.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

**Fietsersbond**

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

Telefoon 030-2918171

E-mail [info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)

