

## VERSLAG EXPERTMEETING SCOOTERS (COMMISSIE BEHEER EN VERKEER)

Datum: 30 november 2017  
Plaats: nieuwe raadzaal  
Tijd: 19.30 – 22.00 uur

**Aanwezig: de heer D.J. van der Meide (PvdA, voorzitter)**, de heren T. Rustebiel (D66), D.S. Ruddijs (PvdA), W.B. Leemhuis (GroenLinks), M.D. Blom (VVD), R.F.M. Lamers (CDA), R.J. Lammers (Student en Stad), J. ten Hoove (100% Groningen)

**Namens de griffie:** de heer W.T. Meijer (commissiegriffier)

**Experts:** Martin Eggens (GGD Groningen), Douwe Dirk van Dijken en Bas Abdul Rahim (politie Groningen), Maurice van Oosten (Scooterbelang), Wim Borghols (Fietsersbond afdeling Groningen), Martijn van Eikenhorst (RAI Vereniging), Christa Grootveld (BOVAG), Marc van Gemert en Jeroen Loijen (gemeente Amsterdam)

**Afwezig m.k.:** de SP-fractie, de heren A. Sijbolts (Stadspartij), B. Dijkhuizen (100% Groningen)

**Verslag:** de heer J. Bosma

---

### De voorzitter:

- Opent de expertmeeting om 19.30 uur en heet iedereen hartelijk welkom.
- Licht toe dat het onderwerp veiligheids- en gezondheidsaspecten rond fietspaden in brede zin betreft. Aanleiding is het onderzoek van GGD Midden-Gelderland over de invloed van brommers en scooters op luchtkwaliteit rond fietspaden. De vraag is echter ook hoe veilig de snorscooter op de rijbaan is.
- Meldt dat het ministerie besloot niet in te gaan op de uitnodiging vanwege lopende onderhandelingen en de gevoeligheid van de zaak.
- Geeft aan dat bepaalde soorten brom- en snorfietsen vanaf 1 januari 2018 niet meer verkocht mogen worden. De staatssecretaris vindt eventuele uitfasering van snorfietsen interessant omdat er alternatieven voorhanden zijn. Een ontwerpbesluit is naar de Tweede Kamer gestuurd waarmee het mogelijk wordt voor gemeenten snorfietsers naar de rijbaan te verwijzen inclusief helmplicht.
- Vat de visie van de afwezige Milieudefensie samen: het verbaast dat milieuvriendelijke speed pedelecs naar de rijbaan verbannen worden vanwege hun mogelijk hoge snelheid, auto's kunnen 200 kilometer per uur halen en mogen ook in gebieden met lagere maximumsnelheden. Vervuilende snorfietsen mogen wel op het fietspad blijven, terwijl ze vaak zijn opgevoerd. Milieudefensie pleit voor herinvoering van de traplicht op fietspaden.

### **Blok 1 – De stand van zaken**

#### *Gezondheid*

**Dhr. Eggens (GGD Groningen)** houdt een presentatie over gezondheidsaspecten. Gemiddeld besteden mensen een tot anderhalf uur per dag in het verkeer, het meest in de spits wanneer de concentraties uitstoot verhoogd zijn. 20% van de dagelijkse blootstelling wordt dan gehaald. Fietsers hebben een twee tot vier keer hogere blootstelling vanwege hun hogere ademvolume. Langdurige levenslange blootstelling krijgt de meeste aandacht omdat het ook de meeste negatieve effecten oplevert, maar kortdurende blootstellingen zijn niet minder belangrijk. Er zijn behoorlijke correlaties gevonden tussen hartinfarcten en blootstelling aan fijnstof op het niveau van dagen en zelfs uren. Meer onderzoek is nodig voor blootstellingen van seconden en minuten, toch is er reden tot zorg. Bij luchtverontreiniging is er namelijk geen veilige ondergrens, omdat het gezondheidseffect nooit nul is tenzij de blootstelling nul is. Dit geldt voor fijnstof, stikstofdioxide en roet. TNO heeft berekend dat de invloed van brommers op landelijke gemiddelden niet groot is. Toch blijkt uit het gerichte onderzoek van GGD Gelderland-Midden lokaal op fietspaden wel een behoorlijke bijdrage door brommers aan de concentraties met behoorlijke korte zeer hoge pieken. Ook is de afstand tussen brommer en fietser kort. De afstand van fietspad tot weg levert een reductie van 10 tot 15% op, brommers op het fietspad komen echter heel dichtbij. Bij een onderzoek is navraag gedaan bij mensen met longklachten. 25% heeft besloten niet meer te fietsen, 50% ervaart klachten tijdens het fietsen en mijdt bepaalde routes om

blootstelling te minimaliseren. De gezondheidswinst van fietsen weegt op tegen de gezondheidsrisico's, maar het kan toch beter. Aanbevelingen zijn een milieuzone, brommervrije fietsroutes en snorfietsen naar de rijbaan. Hoe beter de luchtkwaliteit, hoe hoger de gezondheidswinst.

#### *Vragenronde*

##### **Dhr. Rustebiel (D66):**

- Vraagt of data uit Gelderland te extrapoleren zijn naar Groningen.

##### **Dhr. Eggens (GGD Groningen):**

- Vindt dat lastig. Er zijn ook data uit Amsterdam, maar het is niet bekend hoe de aantallen brommers tussen verschillende gebieden zich verhouden.

##### **Dhr. Ten Hoove (100% Groningen):**

- Wijst erop dat vervuilende tweetakt verboden wordt, de emissie van viertakt is veel schoner. Is er onderzoek geweest naar de emissies?

##### **Dhr. Eggens (GGD Groningen):**

- Meent dat geen grote verschillen zijn gevonden tussen beide motoren. Met de scherper wordende emissie-eisen is het een kwestie van tijd tot brommers die niet voldoen verdwijnen. Per 1 januari 2018 moeten brommers al aan scherpere emissienormen voldoen.

##### **Dhr. Blom (VVD):**

- Verwacht dat vervuiling door auto's vele malen hoger ligt. Wat helpt een milieuzone alleen voor brommers?

##### **Dhr. Eggens (GGD Groningen):**

- Wijst erop dat veel maatregelen genomen zijn om auto's schoner te krijgen, zoals katalysatoren en roetfilters. Het aandeel van brommers in emissies zal hierdoor stijgen, ook al zijn er meer auto's.

##### **Dhr. Blom (VVD):**

- Heeft zelf een brommer met katalysator, die zijn er ook.

##### **Dhr. Lamers (CDA):**

- Is benieuwd wat het verschil in fijnstofuitstoot ongeveer is tussen auto's en brommers.

##### **Dhr. Eggens (GGD Groningen):**

- Antwoordt dat een brede range wordt genoemd met 4% van de fijnstofuitstoot en 24% van vluchtige organische koolwaterstoffen als benzeen. Brommers zijn vervuilender dan auto's.

##### **Dhr. Leemhuis (GroenLinks):**

- Is benieuwd welk verschil het uit zou maken wanneer snorfietsen op de rijbaan rijden wat betreft kortdurende blootstelling aan fijnstof en andere schadelijke stoffen.

##### **Dhr. Eggens (GGD Groningen):**

- Weet dat concentraties het hoogst zijn op de rijbaan. Het hangt ook af van de wind en de hoeveelheid verkeer, maar afstand is een belangrijke factor om blootstelling te verminderen.

##### **Dhr. Ruddijs (PvdA):**

- Zou verwachten dat een grotere afstand van 4-5 m al een veiliger zone op zou leveren. Is dit onderzocht? Het zou een argument zijn om snorfietsen te verplaatsen naar de rijbaan.

##### **Dhr. Eggens (GGD Groningen):**

- Lijkt het interessant na te gaan of dat zo is, wellicht heeft Amsterdam hier meer ervaring mee.

#### *Veiligheid*

**Dhr. Van Dijken (teamchef afdeling Infrastructuur politie Noord-Nederland)** levert kennis en expertise op het gebied van verkeer. De politie gaat over handhaving van wet- en regelgeving; het is jammer dat het ministerie er niet is om beleid nader toe te lichten.

**Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland, afdeling Infrastructuur)** houdt een presentatie. Een snorfiets heeft een blauw nummerbord, kent geen helmplicht en mag maximaal 25 km/u. Een bromfiets heeft een geel kenteken, kent wel een helmplicht en mag maximaal 45 km/u. Beide hebben vaak de vorm van een scooter. Een speed pedelec wordt juridisch gezien als bromfiets. Een verplicht fiets/bromfietspad houdt in dat brommers binnen de bebouwde kom meestal op de rijbaan moeten rijden, buiten de bebouwde kom op het fiets/bromfietspad. Een bromfiets mag binnen de bebouwde kom op het bromfietspad 30km/u, buiten 40 km/u en op de rijbaan 45 km/u. Een verplicht fietspad is voor fietsers en snorfietsers. Een onverplicht fietspad is voor beide niet verplicht. Een elektrische snorfiets zonder trappers mag op het fietspad, een

variant met motor zonder trappers niet. In 2005-2009 waren er 304 ongevallen met een snor- of bromfiets, slechts elf keer was de bestuurder van een andere vervoersmodaliteit het dodelijke slachtoffer. Bestuurders vormen dus vooral een gevaar voor zichzelf. Over de periode 2010-2015 zijn geen betrouwbare cijfers beschikbaar. In Groningen waren er 383 ongevallen met brom- of snorfietsers, de meeste in de stad. Het aandeel snorfietsers is niet te onderscheiden in de cijfers. Vooral jonge mannen van 16-23 jaar zijn betrokken. Ze zijn onervaren, overschatten vaak hun eigen kunnen, voeren hun apparaat op, hebben te weinig controle en schatten situaties slecht in. In Nederland en Denemarken is uitgebreid onderzoek gedaan naar oorzaken van ongevallen met snorfietsen. Vaak is de snelheid te hoog in relatie tot de verkeerssituatie doordat de brommer harder rijdt dan mag of te hard om tijdig een juiste beslissing te kunnen nemen. Er is sprake van interne conditionering en voorrang nemen. Vermoeidheid, alcohol en drugs spelen een rol, vooral bij jongeren. Onervarenheid en verkeerde positie kiezen op het fietspad zijn ook factoren. De tegenpartijen in de ongevallen zijn ook bevraagd, vaak gaven zij aan slecht zicht te hebben en dat de inrichting van kruispunten te wensen overlaat. Het gedrag van snorfietsers wordt vaak genoemd. Duurzaam veilig gaat uit van vijf pijlers om Nederland verkeersveilig in te richten, waaronder de functionaliteit van wegen. Homogeniteit van massa, snelheid en richting van voertuigen is belangrijk. Vanuit dit oogpunt is het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan onwenselijk vanwege de grote impact bij een botsing met een bus of een auto. Herkenbaarheid is belangrijk, het wegbeeld moet niet verschillen tussen gemeenten en wegen moeten hetzelfde gedrag uitlokken, fouten mogelijk corrigeren en de mogelijkheid geven tot correctie zoals uitwijken. Statusonderkenning door verkeersdeelnemers is cruciaal: weet wat je wel en niet kan. De politie voert testen uit met rollerbanken, maar mag pas beboeten vanaf 35 km/u. Fabrikanten houden rekening met deze marge. Met de lasergun geldt een grens voor boetes van 28 km/u. Mogelijkheden bij overtredingen zijn boetes, inbeslagname en een WOK-melding, waarbij RDW een opgevoerd voertuig pas weer goedkeurt nadat deze in goede staat is teruggebracht. De politie surveilleert dagelijks en houdt ook grote controles. Jongeren stappen deels over op elektrische scooters, die ook al opgevoerd worden. Ook neemt autogebruik toe doordat jongeren vanaf 16,5 jaar mogen beginnen met autorijden via 2toDrive.

#### *Vragenronde*

##### **Dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Vraagt of dodelijke ongevallen met brom- en snorfietsen ook voorkomen wanneer zij op de rijbaan rijden.

##### **Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland):**

- Kan dat niet uit de cijfers halen. Vaak remmen bestuurders hard of wijken ze uit, waarna ze hard in aanraking komen met een boom, lantaarnpaal of stoep.

##### **Dhr. Ten Hoove (100% Groningen):**

- Mist scootmobielen in het verhaal, die ook 25 km/u op het fietspad mogen rijden.

##### **Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland):**

- Weet dat hier regels voor zijn, maar heeft ze niet zo paraat. Vaak ontstaat verwarring, omdat er blauwe verzekerings- én kentekenplaatjes bestaan.

##### **Dhr. Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Ziet een toename van ongelukken met scootmobielen, waarbij de bestuurders voor een scootmobiel kozen als alternatief voor een auto omdat zij zijn afgekeurd voor een rijbewijs. De handelingsbekwaamheid laat dan te wensen over. De kreukelzone is nihil.

##### **Dhr. Leemhuis (GroenLinks):**

- Ziet weinig verschil in massa tussen snorfietsen en brommers, terwijl de een op de rijbaan moet en de ander op het fietspad mag. Wat is het verschil?
- Is benieuwd welk percentage gecontroleerde snorfietsen is opgevoerd, hoeveel net onder de 35 km/u vallen en hoeveel daarboven.

##### **Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland):**

- Antwoordt dat brommers op de rijbaan helmplicht hebben. Een snorfiets is 20 km/u minder snel en zou bij verplaatsing naar de rijbaan ook een helmplicht krijgen.
- Legt uit dat collega's die controleren een zesde zintuig hebben en opgevoerde snorfietsen er snel uit kunnen pikken met hun ervaring. Dit vertekent het beeld, vrijwel elke controle levert een overtreding op. Landelijk blijkt dat 30% sneller kan dan 34 km/u.

**Dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Is benieuwd of ongelukken met de haast even snelle speed pedelec ernstiger zijn. Een scooter biedt bescherming voor de benen.
- Vraagt of scooters qua opbouw identiek kunnen zijn, terwijl de een een snor- en de ander een bromfiets is.

**Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland):**

- Verwacht dat de kwetsbaarheid van speed pedelecs groter is. Grondslag voor verplaatsing naar de rijbaan is alleen het verschil in snelheid met andere fietsen. Vanuit het oogpunt van veiligheid is het de vraag of dit een verstandige keuze is.
- Beamt dat dezelfde scooter een brom- en snorfiets kan zijn. Een snorfiets is een brommer die in snelheid is teruggebracht. Nederland en Denemarken zijn de enige landen die dit fenomeen kennen.

**Blok 2 – De belangen***Scooterbelang*

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang)** werkt aan het bevorderen van verkeersveiligheid, imago en rijplezier. Onderweg vanaf het station naar de Grote Markt waren bij een open brug geen scooters te zien, maar wel honderdvijftig dringende fietsers. Het snelheidsverschil tussen snorfietsen en auto's is veel te groot, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Het rapport van SWOV (Nationaal Instituut voor Verkeersveiligheidsonderzoek) onderschrijft dit. Het invoeren van de helmplicht in Amsterdam leidt tot verschillende situaties, de helm mag weer af wanneer Amsterdam verlaten wordt. Dit leidt tot onduidelijkheid. Handhaving is uitermate lastig. Een mogelijk nadeel is dat 10% van de snorfietsers weer kiest voor de auto. Het gedeeld gebruik van fietspaden leidt volgens SWOV niet tot veel letselongevallen en de drukte op het fietspad speelt hierbij geen rol van betekenis. Scooterbelang pleit ervoor snorfietsen op het fietspad te houden. Het is belangrijk maximumsnelheden te handhaven met strenge sancties. Een Groningse scooterrijder gaf aan nog nooit gecontroleerd te zijn. Gevaarlijk rijgedrag van fietsers moet aangepakt worden, een filmpje met voorbeelden wordt aan het eind van de vergadering vertoond. Obstakels moeten verwijderd worden van fietspaden en de inrichting moet conform de richtlijnen zijn om doorstroming te verbeteren. De enige manier dat een snorfiets veilig op de rijbaan kan rijden, is door de snelheid terug te brengen naar 30 km/u. Veel merken hebben niet eens meer een tweetaktvariant in hun gamma, sinds 2005 vindt een omslag plaats. Vanaf 2018 moeten scooters aan de strenge Euro IV-norm voldoen, belangrijk is ook dat deze scooters veel lastiger op te voeren zijn. In 2020 wordt de Euro V-norm van kracht met nog lagere uitstoot. Onderweg van het station naar het stadhuis heeft de heer Van Oosten geen enkele tweetakt gezien en enkele viertakts. Het is belangrijk de uitfasering van tweetakt te stimuleren met een substantiële premie, Rotterdam zet te laag in met 300 euro omdat een tweetakt nog wel meer oplevert. Er zijn veel mythes over scooters in omloop, bijvoorbeeld dat ze tachtig keer zo vervuilend zouden zijn dan een bestelbus. Er zijn fabrikanten die tweetakt op de markt brengen die voldoet aan de Euro IV-norm, dus zo vervuilend hoeven ze niet te zijn. Vaak wordt gezegd dat iedereen maar over moet stappen op elektrisch, maar die kosten gemiddeld 3000 euro tegenover 1600 euro voor een gewone. Het aanbod is ook veel kleiner. Het grootste percentage fijnstof blijkt afkomstig van remmen en banden. Het verbruik van een scooter is laag met 1l/40km, tegenover een auto (1:11) of een stadsbus (1:2,5).

*Vragenronde***Dhr. Leemhuis (GroenLinks):**

- Is benieuwd of scooterbelang ook opkomt voor elektrischescooterrijders.

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Komt op voor alle scooterrijders. Het aandeel elektrisch is op dit moment nog klein.

**Dhr. Rustebiel (D66):**

- Vraagt of onderzocht is hoeveel snorfietsers overstappen op de auto als zij naar de rijbaan moeten.

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Antwoordt dat SWOV dat aandeel inschat op 10%.

**Dhr. Ruidijs (PvdA):**

- Informeert of er doelgroepen te onderscheiden zijn.

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Antwoordt dat veruit de grootste groep 55+'ers zijn. De groep 16-20-jarigen is 15-20%.

**Dhr. Lamers (CDA):**

- Vraag of Scooterbelang inzicht heeft in veel voorkomende oorzaken van ongelukken.

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Stelt dat SWOV vaak de oorzaak ook openlaat. Een bekend probleem is de afstelling van verkeerslichten, waardoor scooters te maken krijgen met afbuigende auto's.

**Dhr. Leemhuis (GroenLinks):**

- Is benieuwd of Scooterbelang twijfelt aan het GGD-onderzoek. Zo zou de meeste fijnstof vrijkomen door remmen en banden.

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Antwoordt dat het ene onderzoek het andere niet is.

**Dhr. Eggens (GGD Groningen):**

- Stelt dat beide onderzoeken waar kunnen zijn. Het onderzoek dat een uitspraak deed over remmen en banden baseert zich op grote gemiddelden, het GGD-onderzoek richt zich specifiek op fietspaden.

**Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland):**

- Vult aan dat de constatering van remmen en banden over de rijbaan gaat.

*Fietsersbond*

**Dhr. Borgmans (Fietsersbond afdeling Groningen)** stelt dat fietsen veel voordelen heeft, het is fijn, gezond, goedkoop, goed voor het milieu en zonder vervuiling of geluidsoverlast. Een fiets neemt weinig ruimte in en veel plaatsen zijn bereikbaar. Er komen steeds meer klachten over snorfietsen op fietspaden. Ze zijn breed, rijden vaak te hard en de impact bij een botsing is groot. Veel rijgedrag levert onprettig gevoel op. Ook zijn scooters vervuilend en lawaaierig. Snorscooters zijn technisch gelijk aan bromscooters, ze zijn gemakkelijk op te voeren. Uit RWS-onderzoek in Woerden, Apeldoorn en Den Haag blijkt dat 96% te hard rijdt: 34 km/u met uitschieters naar 60 km/u. In Amsterdam rijdt 87% te hard. Overlast komt dus niet van een minderheid. Snorscooters halen veel fietsers in, de snelheid en breedte zorgen voor onveiligheid. Met name jonge bestuurders rijden roekeloos. Op fietspaden bevindt zich een flinke hoeveelheid fijnstof. Het RIVM raadt aan afstand te houden tot bronnen van fijnstof, maar dat gaat lastig wanneer je rakelings hard wordt ingehaald of wanneer een scooter voor je blijft rijden. Tweetakt is het smerigst, maar ook viertakt stoot veel uit. Een bromscooter stoot twintig keer zoveel ultrafijnstof uit als een personenauto. De Fietsersbond pleit ervoor scooters zo snel mogelijk naar de rijbaan te verplaatsen. Het Longfonds, Natuur en Milieu en Milieudefensie steunen dit pleidooi. Een kwart van de ultrafijnstof op fietspaden komt van brom- en snorfietsen, in tunnels zelfs 40%. Dat aandeel is fors gezien het aandeel van scooters in het verkeer. Het is verstandig te stoppen met verbrandingsmotoren en om snel milieueisen, milieuzones en goede handhaving in te voeren. Elektrische scooters en fietsen zijn prima alternatieven. De speed pedelec is een andere doelgroep, bestuurders verplaatsen zich met spierkracht en er is geen uitstoot en de breedte en het gewicht zijn niet problematisch. Speed pedelecs rijden wel hard, het is aan te raden fietspaden te verbreden en binnen de bebouwde kom een snelheidslimiet in te voeren. Verbannen naar de rijbaan frustrert deze schone en gezonde oplossing voor woon-werkverkeer die ook nog files bestrijdt. Elektrische fietsen zijn zeer kwetsbaar op de rijbaan, zeker bij snelheden boven de 30 km/u. Maatwerk is noodzakelijk.

*RAI Vereniging*

**Dhr. Van Eikenhorst (RAI Vereniging)** benadrukt het belang van feiten tegenover onderbuikgevoelens. De populariteit van snorfietsen ten opzichte van bromfietsen is enorm toegenomen omdat het een volwaardige mobiliteitsvorm is. Fietsen is gezond, maar de fiets is niet voor elke vervoersbeweging de perfecte oplossing. De grootste groep snorfietsgebruikers is ouder dan 55 jaar. Ook bij jongeren neemt het gebruik van snorfietsen toe ten opzichte van bromfietsen. Vanaf 1 januari 2017 wordt tweetakt niet meer verkocht in verband met een Green Deal met het ministerie. Belangrijker dan de techniek is of een scooter voldoet aan de Euro IV-norm. Het aandeel elektrische scooters groeide in 2011-2012 7% maar zwakte daarna af. Het product is duur en technisch complex omdat scooters compact zijn. Ook zijn er containeraanbieders geweest die slechte producten op de markt brachten waardoor de consument teleurgesteld raakte. Retourstromen, garantie en logistiek zijn kostbaar voor de industrie. Komend jaar volgen meer elektrische producten en zet de groei hopelijk door. Vanaf 2005 is een eigen kenteken verplicht. In 2003 gaat de Euro I-norm in waardoor katalysatoren verplicht zijn. In 2006 wordt Euro III verplicht, maar alleen voor motorfietsen. Scooters lopen één Euro-norm achter. In oktober 2016 zijn de regels voor de testfase voor Euro IV pas gepubliceerd, toen

pas kon de industrie gaan ontwikkelen. Per 1 januari 2018 wordt Euro IV verplicht. Daarna volgt versneld invoering van Euro V. Vanaf dan is deeltjesmassa aan de orde als eis. Het zou goed zijn hier ook op te gaan controleren. Het is belangrijk de huidige vervuulende exemplaren die rondrijden zo snel mogelijk uit te faseren. Handhaving is ook belangrijk wat betreft geluidsnormen. Een scooter rijdt 1:40. In Nederland rijden 100.000 diesels rond met een slecht roetfilter, hier valt veel meer winst te behalen. Het klopt dat scooters makkelijk zijn op te voeren, handhaven is hier cruciaal. Er is meer onderzoek nodig naar techniek en slimme handhaving. Bij ontmoedigingsmaatregelen is het belangrijk te beseffen dat de doelgroep veel groter is dan jongeren die het om fun en snelheid gaat, het is gewoon een mobiliteitsvorm. De markt financiert Scooters Recycling Nederland met opdrachten per scooter, is voor versneld invoeren Euro IV, steunt via BOVAG een landelijke campagne tegen opvoeren, onderzoekt alternatieve brandstoffen en denkt graag mee.

#### *BOVAG*

**Mw. Grootveld (BOVAG)** is blij met de toenemende verschoning, ook in de scooterbranche. Lange tijd was dit wettelijk niet verplicht. Iedereen voelt de maatschappelijke druk, maar voor de 1,2 miljoen gebruikers is het ook echt een mobiliteitsoplossing die helpt bij verplaatsing. Het is zaak een integrale oplossing te vinden. Veel mensen zullen wellicht verplaatsing naar de rijbaan toejuichen, de achtduizend snorfietsrijders in Groningen zullen minder blij zijn. Het fietspad blijft ook druk met veel verschillende soorten voertuigen, dat blijft toenemen. De infrastructuur is niet meegegroeid met de huidige vraag. BOVAG pleit ook voor strengere handhaving, veel zit in gedrag. Verplaatsing naar de rijbaan is slecht voor de verkeersveiligheid. Het snelheidsverschil met andere weggebruikers is te groot, zij raken geïrriteerd en verward van een zo traag rijdend voertuig. Er zullen echt gevaarlijke situaties gaan ontstaan, want een helm voorkomt geen ongevallen. Veel snorfietsrijders zijn minder vermogend, bijvoorbeeld ouderen en minima. Zij raken financieel gedupeerd wanneer ze gedwongen een ander voertuig aan moeten schaffen. Ruim een derde zal overstappen naar de auto, ook voor de stadse mobiliteit is dat onwenselijk. Het aantal soorten tweewielers op fietspaden blijft toenemen. De uitstoot is nu hoog, maar er is een grote ontwikkeling op het gebied van verschoning en elektrificatie. Een integrale toekomstbestendige mobiliteitsvisie is noodzakelijk met ook fysieke herinrichting. De ANWB heeft een mooi onderzoek gedaan naar verschillende voertuigfamilies en hun plek op de weg. Het is goed dit integraal aan te pakken in plaats van alleen de snorfiets eruit te lichten. Een scooter is echt een mobiliteitsoplossing die vaak een (tweede) auto voorkomt, met name in de stad. De scooter zorgt voor minder autoverkeer, minder parkeerproblemen en hij is wendbaarder.

#### *Vragenronde*

##### **Dhr. Ruddijs (PvdA):**

- Is benieuwd naar trends om geluidsoverlast technisch terug te brengen.

##### **Dhr. Van Eikenhorst (RAI Vereniging):**

- Stelt dat alle producten die op de markt gebracht worden voldoen aan de eisen.
- Erkent dat het makkelijk is een Chinese uitlaat te plaatsen zonder katalysator, dit heeft ook effect op het geluid. Handhaving is hier de crux.

##### **Dhr. Leemhuis (GroenLinks):**

- Stelt dat Euro IV en V nog toekomstmuziek zijn. Wat is nu het aandeel van Euro I, II en III?

##### **Dhr. Van Eikenhorst (RAI Vereniging):**

- Antwoordt dat tussen Euro IV en V maar twee jaar zit. Dat zijn forse investeringen, de industrie staat hierachter. Er is geen registratie op Euronormen. In Groningen rijden 12.500 voertuigen waarvan 395 volledig elektrisch. Euro IV gaat in per 1 januari 2018.

##### **Dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Hoort dat de grootste doelgroep ouder dan 55 jaar is, hoe valt dat te rijmen met de omvang van opvoeren?

##### **Mw. Grootveld (BOVAG):**

- Antwoordt dat sinds 2015 de WOK-status is toegevoegd, waardoor bij significant te hard rijden de kentekenpapieren ingenomen worden en nieuwe keuring nodig is na terugvoering. Dit is een effectieve maatregel tegen het opvoeren, omdat handhaving zeker in de Randstad toeneemt.
- Hoort van dealers dat veel scooterrijders uit zichzelf hun scooter laten terugvoeren.
- Wijst erop dat snorfietsrijders het niet leuk vinden door elektrische fietsen te worden ingehaald, dit geldt ook voor 55+'ers.

- Probeert scooterdealers constant te doordringen van hun maatschappelijke verantwoordelijkheid, want opvoeren is de doodsteek voor deze productcategorie.

**Dhr. Ten Hoove (100% Groningen):**

- Is benieuwd of het klopt dat de politie niet van plan is meer te gaan handhaven.

**Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland):**

- Legt uit dat de burgemeester, het college en het OM de prioriteiten bepalen. Het mogelijk verdwijnen van driehonderd agenten in Noord-Nederland draagt niet bij aan de capaciteit.

**Dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Lijkt het verplichte praktijkexamen het beste middel om gedrag te beïnvloeden. Heeft deze maatregel de gewenste effecten opgeleverd?

**Mw. Grootveld (BOVAG):**

- Ziet dat jongeren door 2toDrive al eerder beginnen met rijlessen, wat de afname van scooterrijders in deze leeftijdscategorie en de afname van opgevoerde scooters mogelijk verklaart. Rij-instructeurs besteden echt aandacht aan rijgedrag.

**Dhr. Leemhuis (GroenLinks):**

- Proeft in een presentatie dat een deel van de 55+'ers geen alternatief zou hebben voor de snorfiets, maar dat is toch de elektrische fiets?

**Mw. Grootveld (BOVAG):**

- Denkt dat veel mensen de snorfiets kiezen vanwege financiële overwegingen.

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Vult aan dat elektrische fietsen variëren van 700 tot 4000 euro.
- Benadrukt dat mensen kiezen voor het voertuig dat het best past bij hun behoefte. In Groningen kan een elektrische fiets misschien heel goed passen, om van Alphen aan de Rijn naar Amsterdam te rijden voldoet het een stuk minder. De keus voor modaliteit verschilt per situatie.

**Publieksdeelnemer:**

- Stelt dat Amsterdam fors investeerde in handhaving zonder significante verbetering. Dit geld kan beter besteed worden aan boeven vangen.

**Blok 3 – De gemeente**

**Dhr. Looijen (gemeente Amsterdam)** maakt onderscheid tussen het project Milieuzone waarbij scooters van voor 2011 per 1 januari 2018 de bebouwde kom niet meer in mogen en het project SNOR, dat snorfietsen naar de rijbaan zal verplaatsen. In 2009 deed een GroenLinks-raadslid het verzoek de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Hier bleken landelijke wetgeving en een helmplicht voor nodig en in 2011 concludeerde het college dat het op dat moment niet haalbaar was. In 2013 had een pilot met borden in de 30km-zone Jan Pieter Heijestraat weinig effect te sorteren, snorfietsers bleven op het fietspad. In 2014 sprak burgemeester Van der Laan zich uit in Buitenhof dat hij in datzelfde jaar nog snorfietsers op de rijbaan wilde hebben. Dit bracht de bal aan het rollen bij het ministerie en in 2015 ging de Tweede Kamer akkoord om gemeenten de mogelijkheid te geven snorfietsers in combinatie met helmplicht naar de rijbaan te verplaatsen. Eind 2016 volgt een kabinetsvoorstel, gemeenten moeten per wegvak hardmaken dat verplaatsing naar de rijbaan nodig is. Binnenkort behandelt de Tweede Kamer dit voorstel. Snorfietsbezit nam in Amsterdam sterk toe van 11.000 in 2008 naar 35.000 in 2016. Bromfietsen stegen minder en dalen sinds 2011 licht. Een derde van de verplaatsingen in Amsterdam gebeurt per fiets. Brom- en snorfietsen vormen slechts 1%, maar de druk op fietspaden is dus fors toegenomen. De meeste snorfietsers rijden te hard. Bij veel voertuigsoorten houdt ongeveer 80% zich aan de maximumsnelheden, bij snorfietsers overtreedt 80% de maximumsnelheden. De gemiddelde snelheid is 32 km/u. Het aantal verkeersdoden per miljard gereden kilometers is voor snorfietsen 172 tegenover 3 gemiddeld. En kwart van de ernstige verkeersgewonden is snor-, brom- of motorfietser, terwijl ze goed zijn voor slechts 1% van de verplaatsingen. SWOV berekende in 2013 dat verplaatsing naar de rijbaan in combinatie met helmplicht 260 verkeersslachtoffers per jaar zou schelen in Amsterdam. De helm verkleint kans op letsel. De positie op de rijbaan vergroot zichtbaarheid voor automobilisten, zoals dat ook gebeurde bij bromfietsen. Veel gevaarlijke situaties ontstaan nu door afslaand verkeer die rechtdoor rijdende snorfietsers niet zien en scheppen. Na invoering is de inschatting dat een derde snorfiets blijft rijden, een derde overstapt naar de bromfiets en een derde kiest voor ander vervoer. In 2017 concludeerde SWOV dat 75% van de ongevallen met snorfietsen niet hadden plaatsgevonden wanneer zij op de rijbaan hadden gereden.

**De heer Van Gemert (projectleider SNOR, gemeente Amsterdam)** licht toe dat de commissie van de Tweede Kamer op 14 december 2017 debatteert over de Algemene Maatregel van Bestuur waar Amsterdam zo hard voor gelobbyd heeft en die gemeenten de bevoegdheid zou geven snorfietsers onder bepaalde voorwaarden naar de rijbaan te verplaatsen, helmplicht dan regelt en gemeentelijke boa's in staat stelt te handhaven. De ambitie van het college is om direct na invoering van de wet de maatregel in te laten gaan. Invoering heeft betrekking op openbare ruimte, afspraken met politie, OM en boa's over handhaving; een voorlichtingscampagne; dienstverlening; en serieuze monitoring en evaluatie. Het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers met 260 is al voldoende reden. De wet verplicht om per wegvak te beargumenteren dat de snorfietser met goed fatsoen naar de rijbaan kan. Amsterdam wil een situatie van 'helmpje op, helmpje af' voorkomen en een zo groot mogelijk areaal onder project SNOR laten vallen zodat het duidelijk en uitlegbaar is. Gekozen is voor het gebied binnen de A10. Uitgangspunt is om niet te faseren, maar het ineens duidelijk in te voeren voor het hele gebied. Het budget bedraagt 5,5 miljoen euro. Met een methodiek uit de marketingwereld is onderzoek gedaan naar de verschillende persona's die snorfietsen. De grootste groep is ouder dan 30 jaar en hoogopgeleid (30%). Andere groepen zijn rond de 10% en betreffen mensen met een laag inkomen en jongeren, die dus zeker niet de grootste groep vormen. De gemiddelde afstand die snorfietsers rijden is 7 km. Op basis van drukte en breedte van fietspaden is gekozen voor drie typen maatregel: fietspaden waar snorfietsers naar de rijbaan gaan, bromfietspaden waar de snorfiets blijft en uitgezonderde fietspaden. De binnenring S100 is een uitzondering waar verplaatsing naar de rijbaan mogelijk te grote gevolgen heeft voor verkeersdoorstroming. Het aantal uitzonderingen is zo minimaal mogelijk gehouden. Het blijkt dat er vierduizend borden en dertig doorsteekjes moeten komen. Besloten is verkeersbesluiten te centraliseren en niet over te laten aan wegbeherende stadsdelen, waardoor duizend besluiten en wellicht een jaar proceduretijd nodig zouden zijn in plaats van één overkoepelend besluit. Zodra er groen licht is van het Rijk wordt het besluit in het college gebracht en volgt de procedure van inspraak en zienswijzen. De verwachte inwerkingtreding van de wet is 1 juli 2018. Een gespecialiseerd bedrijf uit Breda verzorgt een nulmeting en drie vervolgmetingen. Met belangenorganisaties is gesproken over ontheffingen, die de wet toestaat. De gesprekken leidden niet tot algemene richtlijnen, maar een besluit om een commissie in te stellen van een arts, een jurist en een cliëntenbelangenbehartiger om zowel aanvragen voor ontheffing te beoordelen als over een jaar beleidsvoorstel op te stellen. Er is al nagedacht over alternatieve routes die voor snorfietsers opportuun kunnen zijn; kaartmateriaal wordt meegenomen in de voorlichtingscampagne. In overleg met BOVAG, politie, RDW en het Verbond voor Verzekeraars werkt de gemeente aan voorstellen om ombouw naar bromfiets te stimuleren. Het idee is om de ombouw voor eigen rekening te brengen, maar de gemeente de keuringskosten en het kentekenplaatje te laten vergoeden. De RDW-kosten kunnen fors naar beneden wanneer niet alleen in Lelystad, maar op elke keuringsstation ombouw mogelijk te maken. De voorlichtingscampagne is cruciaal, niet alleen voor snorfietsers maar voor alle weggebruikers. Automobilisten zullen vaak het verschil tussen brom- en snorfiets niet zien, omdat 80% van de snorfietsen het model scooter heeft. Er is een handhavingsstrategie opgesteld. In de eerste fase helpen verkeersregelaars weggebruikers te wennen met aanwijzingen en folders. In de tweede fase volgen controles zonder boetes, maar met folders. In de derde fase volgen controles met boetes. Na de actieperiode wordt handhaving onderdeel van het regionale jaarlijkse handhavingsprogramma. De gemeente blijft experts uitnodigen en in gesprek gaan. Voor aanvang van het project pitchten belangenorganisaties hun verhaal. De heer Van Oosten heeft een rondtocht met snorfietsers georganiseerd om te voelen hoe het werkt. Verder zijn er rondetafelgesprekken en dwarskijsessies om tunnelvisie te voorkomen. De gemeente Utrecht heeft serieuze belangstelling, de gemeente Amsterdam staat open om kennis en ervaring te delen.

#### *Vragenronde*

##### **Dhr. Rustebiel (D66):**

- Is benieuwd wat het betekent voor berijders van speed pedelecs in Amsterdam.

##### **De heer Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Antwoordt dat het aandeel speed pedelecs nog klein is, maar wel groeit.
- Richt zich met SNOR alleen op snorfietsen, maar onderschrijft het pleidooi voor een integrale aanpak met oog voor toekomstige modaliteiten. De afwegingen zullen per stad verschillen.

##### **Dhr. Ruddijs (PvdA):**

- Vindt de aanpak gedegen, maar vermoedt dat het veel geld kost. Hoeveel?

##### **De heer Van Gemert (gemeente Amsterdam):**



- Specificeert dat van de 5,5 miljoen euro 15% opgaat aan inrichting van de openbare ruimte. De rest zit in onderzoek en voorlichting, zowel ambtelijke capaciteit als uitbesteed werk.
- Vindt de kosten laag vergeleken met de 350 miljoen euro aan investeringen in het fietsplan.

**Dhr. Eikenhorst (RAI Vereniging):**

- Vraagt of de 5,5 miljoen euro ervoor zorgt dat iedere fietser zonder fileproblemen blij door Amsterdam zal rijden. Wat lost dit uiteindelijk op?

**De heer Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Beweert niet dat de heilstaat uit zal breken, de groei van de stad en de druk op de binnenstad zullen blijven toenemen. Havenstad met 70.000 woningen is bijvoorbeeld aanstaande.
- Verwacht wel effecten op drukte op het fietspad, al zal dat deels gecompenseerd worden door snorfietzers die gaan fietsen.
- Vindt alleen al de terugloop van 260 verkeersslachtoffers reden genoeg de maatregel te nemen.

**Dhr. Eikenhorst (RAI Vereniging):**

- Stelt dat SWOV een educated guess van 260 slachtoffers baseert op overstap naar auto.

**De heer Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Bestrijdt die interpretatie.

**Mevrouw Grootveld (BOVAG):**

- Citeert uit het SWOV-rapport dat de daling van 261 verkeersslachtoffers (38%) met name komt door andere voertuigkeuze vanwege de helm draagplicht. Ook stelt het rapport dat verplaatsing naar de rijbaan alleen geldig is bij een snelheidsregime van 30 km/u.

**Dhr. Lammers (Student en Stad):**

- Is benieuwd naar de overwegingen waar snorfietzers precies wel en niet de weg op moeten. Is dat op basis van veiligheid of gebruik?

**Dhr. Loijen (gemeente Amsterdam):**

- Licht toe dat op de uitzonderingswegen het belang van SNOR is afgewogen tegen het belang van doorstroming van belangrijke corridors. Daarom is gekozen het hier voorlopig niet in te voeren, afhankelijk van monitoring kan dit opnieuw overwogen worden.

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Wijst erop dat het SWOV-rapport stelt dat drukte op het fietspad eigenlijk geen factor is. Fietzers en snorfietzers gaan eigenlijk vrij goed samen. SWOV waarschuwt ook voor het verplaatsen van snorfietzen naar de rijbaan zonder snelheidsaanpassing. Is het wel zeker dat de Tweede Kamer akkoord gaat?

**Dhr. Loijen (gemeente Amsterdam):**

- Reageert dat er verschillende conclusies in het laatste SWOV-rapport staan. Driekwart van de ongevallen bij een onderzoek in Den Haag was er niet geweest met snorfietzers op de rijbaan.
- Beamt dat SWOV wijst op gevaarlijke situaties met 50 km/u, maar die gevaarlijke situaties zijn er nu ook al bij 50 km/u-wegen en fietspaden. Het effect van verplaatsing naar de rijbaan is niet onderzocht.

**Dhr. Leemhuis (GroenLinks):**

- Is benieuwd naar dwarsverbanden tussen de Milieuzone, project SNOR en het al dan niet invoeren van 30km-regimes.

**Dhr. Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Legt uit dat de doelen verschillen (uitstoot/veiligheid), maar dat Milieuzone en SNOR de snorfietsergebruiker gemeen hebben. De kans is groot dat beide projecten leiden tot vermindering van het aantal snorfietzen, al is de behoefte best groot en is dit mogelijk tijdelijk.
- Werkt aan het uitbreiden van fietsstraten, die het invoeren van 30km-regimes vergemakkelijken.
- Deelt met belanghebbenden die vanavond ook aanwezig zijn het lonkend perspectief van veel meer 30km-zones in binnensteden. Realisatie zal jaren kosten.

**Blok 4 – Debat**

**Publieksdeelnemer:**

- Hoopt dat alle aspecten van scooter gebruik bekeken zullen worden.
- Woont in het Ebbingekwartier en heeft veel last van bezorgscooters die door de wijk razen.

Amsterdam is al verder met bezorgen per fiets.

- Verzoekt het stadsbestuur bedrijven te stimuleren ook alternatieven voor bezorging te gebruiken.

**Publieksdeelnemer:**

- Verwacht niet dat mensen massaal overstappen op de auto, snorfietsers kunnen files omzeilen.
- Hekelt het afknijpen van motoren om snorfietsen in de markt te zetten, onvolledige verbranding leidt tot meer uitstoot.
- Woont in de Oosterparkwijk bij een doorgaande route en heeft 's zomers helaas altijd de ramen dicht tegen de stank en het lawaai van scooters. Bezorgscooters zorgen ook voor overlast.
- Is van plan te verhuizen, maar hoopt dat de gemeente deze problematiek aan zal pakken.
- Heeft in twaalf jaar tijd slechts één politiecontrole meegemaakt.

**Publieksdeelnemer:**

- Wijst erop dat de doorstroming op de binnenring van Amsterdam vaak dusdanig is dat snelheden van 45 km/u positief zijn, soms is de fiets sneller.
- Roept op de snorscooter in het voetgangersgebied hetzelfde te behandelen als auto's, om parkeerplaatsen aan het Zuiderdiep af te schaffen en het hele centrum een 30km-zone te maken.
- Vindt dat handhavers op viertakt niet het goede voorbeeld geven.

**Publieksdeelnemer:**

- Vraagt zich af wat de snorfiets nou zo uniek maakt, het is een afgeknepen bromfiets. Is onderzocht waarom gebruikers juist voor een snorfiets kiezen?

**Dhr. Van Oosten (Scooterbelang):**

- Wijst op het gevoel van vrijheid te rijden op twee wielen met een motortje. De snorfiets biedt meer bescherming dan een fiets en ook opslagruimte onder het zadel voor de boodschappen.

**Dhr. Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Is bezig de overwegingen van snorfietsers verder in kaart te brengen.
- Merkt dat het ontbreken van helmplicht een belangrijke rol speelt, vooral bij mannen.
- Verwacht dat ouderen veel aanvragen voor ontheffingen zullen doen, omdat ze graag maximaal 25 km/u rijden op het fietspad. Gekeken zal worden of er voldoende grond is voor ontheffing of dat er andere keuzes via Wmo of subsidiepremies mogelijk zijn.

**Dhr. Abdul Rahim (politie Noord-Nederland):**

- Is benieuwd of het beeld van Holleeder op een scooter invloed heeft op de populariteit.

**Dhr. Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Vermoedt van wel, maar heeft dit nooit onderzocht.

**Publieksdeelnemer:**

- Complimenteert Amsterdam met de prachtig uitgewerkte plannen.
- Leest dat D66 Amsterdam een volledige scooterban in het verkiezingsprogramma op zou nemen. Hoeveel zou dat kosten? Een petitie pleit voor afschaffing van het blauwe kenteken.
- Is benieuwd naar de mogelijkheden en kosten van (mobiele) camera's en kentekenherkenning.

**Dhr. Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Antwoordt dat een scooterban landelijk beleid is, gemeenten kunnen daar niet toe besluiten. In afgebakende gebieden als parken is het wel mogelijk.
- Weet dat alleen de ChristenUnie geen voorstander is van het project SNOR.
- Hangt camera's op om de Milieuzone te handhaven, maar doet geen voorstellen voor project SNOR. Camera's zijn technisch niet in staat helmen te herkennen, bovendien zou de hele stad volgehangen moeten worden.

**Mw. Grootveld (BOVAG):**

- Vult aan dat de branche met het ministerie in gesprek is over een uitfaseringsstrategie voor snorfietsen, gezien het feit dat Nederland en Denemarken de enige landen zijn met dit fenomeen en dat er genoeg alternatieven zijn. Een tijdlijn is nog niet bekend.

**Publieksdeelnemer:**

- Stelt dat snorfietsen wat betreft homogeniteit van snelheid en massa tussen de rijbaan en het fietspad in vallen. De impact van een botsing van een snorfiets van 100 kg met een fiets van 20 kg is ook groot.

**Dhr. Rustebiel (D66):**

- Vraagt of de gemeente Amsterdam bij project SNOR de luchtkwaliteit helemaal buiten beschouwing heeft gelaten. Worden de effecten hierop wel gemonitord?

**Dhr. Van Gemert (gemeente Amsterdam):**

- Werkt als gemeente zeker vanuit de overwegingen gezondheid en veiligheid en monitort beide uitgebreid.

**De voorzitter:**

- Geeft gelegenheid het filmpje over fietsgedrag van Scooterbelang te tonen.
- Dankt iedereen voor de bijdragen en geeft de sprekers een klein aandenken.
- Sluit de expertmeeting om 22.30 uur.