

Onderwerp Informerende brief over 'De eerlijke brommer'

Steller W. de Boer

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 86 74 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 5201958

Datum **17 SEP 2015** Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In januari 2014 hebben de fracties van GroenLinks en de Partij van de Arbeid een initiatiefvoorstel ingediend met als titel '*De eerlijke brommer: scooterbeleid in Groningen*'. De raad heeft op 19 februari 2014 ingestemd met dit initiatiefvoorstel nadat het dictum hiervan was aangepast. In dit besluit draagt de raad het college op een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen waarbij de suggesties worden betrokken uit het initiatiefvoorstel voor zover deze haalbaar en proportioneel worden geacht.

Samenvatting

Het sterk toenemende gebruik van snorscooters, die vaak zijn opgevoerd, brengt risico's met zich mee voor de verkeersveiligheid van de scootrijders zelf en vooral ook van fietsers. Daarnaast veroorzaken oude en/of opgevoerde snorscooters overlast door de uitstoot van fijn stof en lawaai.

Het gaat hier om een landelijk probleem, dat primair vraagt om nationale maatregelen. De discussie hierover in de Tweede Kamer is nog gaande. Het ontwikkelen van een specifiek scooterbeleid voor Groningen is niet opportuun. Voor zover maatregelen op gemeentelijk niveau zinvol zijn, zoals verkeerseducatie, wordt hieraan reeds aandacht besteed. Maatregelen zoals een opkoopregeling, een verbod op de verkoop of een milieuzone voor tweetaktscooters of een Groningse 'schone scooterregeling' zijn niet mogelijk, niet effectief en/of te duur.

Uit oogpunt van schoon, duurzaam en vooral ook gezondheid van de gebruiker zelf gaat er niks boven fietsen. Vandaar dat wij met onze Fietsstrategie maximaal inzetten op het stimuleren en faciliteren van fietsen, inclusief e-bikes.

I. Inleiding

De fracties van GroenLinks en de Partij van de Arbeid stellen in "De eerlijke brommer" dat het toenemende gebruik van scooters onevenredig veel problemen oplevert voor de leefomgevingskwaliteit, de verkeersveiligheid (op fietspaden) en de gezondheid (gebrek aan lichaamsbeweging voor de gebruiker en schadelijke uitlaatgassen en lawaai voor anderen). Hoewel de fracties een betere landelijke regelgeving nastrevenswaardig vinden, is de gemeente volgens hen goed in staat om zelf een groot deel van de problemen

effectief op te lossen. De fracties doen hiervoor een achttal concrete suggesties en verzoeken ons op basis hiervan een Gronings scooterbeleid te ontwikkelen. In reactie hierop van onze kant het volgende.

II. Verkeersveiligheid

De maatschappelijke en politieke discussie gaat vooral over (opgevoerde) snorscooters. Het sterk toenemende gebruik hiervan levert problemen op voor de verkeersveiligheid, óók in Groningen. Het gaat hierbij niet alleen om risico's voor de scootrijder zelf, maar vooral óók om risico's voor fietsers op drukke en/of relatief smalle fietspaden. Door de hoge snelheid en/of slecht rijgedrag van opgevoerde snorscooters komen fietsers

regelmatig letterlijk en figuurlijk in de verdrukking en soms erger.

De beschikbare cijfers op provinciaal en gemeentelijk niveau geven niet een goed beeld van de ongevallen met brom- en snorscooters en de betrokkenheid hierbij van fietsers. Maar landelijk en bijvoorbeeld ook vanuit het UMCG zijn er signalen, dat er zich in toenemende mate ongevallen voordoen met of vanwege snorscooters met vaak zeer ernstige letselschade als gevolg.

De vier grote steden (de G4) hebben eind 2013 een brandbrief aan het Rijk gestuurd waarin zij aandringen op betere instrumenten om de problemen vanwege (opgevoerde) snorscooters aan te pakken. Om te beginnen is een betere handhaving op hardrijders nodig. Daarom vragen de G4 in hun brandbrief aan de betrokken ministers het mogelijk te maken om het kentekenbewijs van een scooter in te nemen op basis van een snelheidsmeting met radar- of laserapparatuur. Nu is hiervoor een rollerbankcontrole voorgeschreven, die voor de politie nogal bewerkelijk is en door scootergebruikers makkelijk kan worden omzeild. Daarnaast dringen de G4 in hun brandbrief aan op het invoeren van een helmplicht voor snorscooters zodat deze waar nodig en mogelijk gebruik kunnen/moeten maken van de rijbaan.

Mede door de brandbrief van de G4 staat dit onderwerp sinds vorig jaar hoog op de politieke agenda van de Tweede Kamer. De voorstellen van de G4 vereisen een zorgvuldige afweging en besluitvorming op nationaal niveau. De discussie hierover in de Tweede Kamer is nog gaande. Van gemeentezijde heeft Amsterdam het voortouw in deze discussie.

Minister Schultz van Haegen (IenM) heeft bij brief van 24 juni 2015 aan de Tweede Kamer laten weten, dat zij op korte termijn zal reageren op de motie Hoogland die pleit voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in combinatie met een lokale helmplicht.

Het gaat hier om een landelijk probleem dat primair vraagt om nationale maatregelen. De G4 hebben hiervoor goede voorstellen ingediend, waar wij ons graag bij aansluiten. We zullen de verdere besluitvorming in de Tweede Kamer moeten afwachten.

Onderscheid brom- en snorscooters

- Een **bromscooter** (ofwel een bromfiets) heeft een **geel** kenteken, mag maximaal 45 km/uur en maakt in de bebouwde kom in principe gebruik van de rijbaan.
- Een **snorscooter** (ook wel snorfiets genoemd) heeft een **blauw** kenteken en mag maximaal 25 km/uur. Voor snorscooters geldt geen helmplicht. Ze moeten gebruik maken van fietspaden.

III. Aanpak tweetaktscooters vanwege fijn stof en lawaaihinder

Overlast (inclusief stank en lawaai) door scooters is over het algemeen heel lokaal en kortdurend van aard. Deze overlast wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door het gebruik van opgevoerde (snor)scooters. Zoals gezegd is dit een landelijk probleem, dat primair vraagt om nationale maatregelen. De voorstellen van G4 zijn een effectieve manier om niet alleen de verkeersveiligheid te verbeteren, maar ook om overlast van scooters (zoals uitstoot fijn stof en lawaai) te voorkomen of te verminderen.

In het initiatiefvoorstel staan verschillende suggesties voor vergaande maatregelen om met name de uitstoot van fijn stof en lawaaihinder door tweetaktscooters aan te pakken. Naar onze mening zijn deze suggesties niet haalbaar of proportioneel.

In de afgelopen zes jaar (2009-heden) hebben wij in totaal circa 150 meldingen ontvangen over brom- en snorscooters. Het gros hiervan ging over te hard rijden en over scooters op voet- en fietspaden. Er zijn nauwelijks meldingen geweest over fijn stof of lawaai. Overigens lijkt het erop dat door de populariteit van nieuwe (elektrische) scooters het gebruik van oude tweetaktscooters met alle overlast van dien vanzelf aan het afnemen is.

Ten aanzien van een aantal voorgestelde maatregelen wijzen wij op het volgende:

- Een verbod op de verkoop van tweetaktscooters is juridisch niet mogelijk. Nieuwe tweetakt- en viertaktscooters zijn standaard voorzien van een katalysator, zijn daarom relatief schoon en voldoen aan de EU-typekeuringseisen. Een Lidstaat, laat staan een gemeente kan de verkoop hiervan niet verbieden. Een verbod op de verkoop van oudere c.q. tweedehands scooters (vaak opgevoerd en zonder katalysator) is praktisch niet uitvoerbaar;
- Het instellen van een milieuzone voor tweetaktscooters is een te zwaar middel en zou onevenredig hoge kosten vergen voor handhaving;
- Een slooppremie voor scooters met een fossiele brandstofmotor staat op gespannen voet met het principe 'de vervuiler betaalt'. Om oneigenlijk gebruik te voorkomen, zou zo'n (gemeentelijke) slooppremie gepaard gaan met hoge uitvoeringskosten. Een slooppremie voor oude scooters en/of een subsidie voor e-scooters levert niet of nauwelijks een bijdrage aan een betere verkeersveiligheid; ook e-scooters kunnen worden opgevoerd. Een Groningse 'schone scooterregeling' is daarom doeltreffend noch doelmatig. Hier komt bij dat ondernemers al gebruik kunnen maken van de mogelijkheden die de MIA/Vamil biedt voor de aanschaf van e-scooters voor zakelijk gebruik.

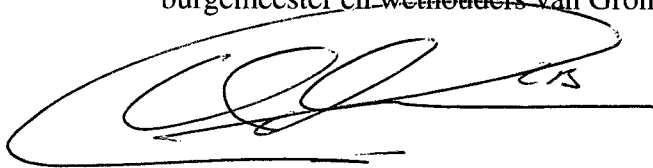
In dit verband willen wij tevens wijzen op de brief dd. 6 juli 2015 van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Mansveld, aan de Tweede Kamer. Hierin schrijft zij dat uit overleg met de sector duidelijk is geworden dat een generieke financiële impuls naar verwachting niet effectief is om de overgang naar e-scooters te versnellen. Wat dit betreft zal voorlichting aan consumenten over de voordelen van e-scooters volgens de brief beter werken. Daarom zal hiervoor een landelijke campagne worden voorbereid.

IV. Tot slot

Uit oogpunt van schoon, duurzaam en vooral ook gezondheid van de gebruiker zelf gaat er niks boven fietsen. Vandaar dat wij met onze Fietsstrategie maximaal inzetten op het stimuleren en faciliteren van fietsen, inclusief e-bikes.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke at the end. The initials 'CS' are visible at the end of the signature.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, starting with a large circular loop, followed by a vertical stroke and a horizontal stroke, and ending with a long, wavy horizontal stroke.

de secretaris,
Peter Teesink

GRIFFIE
reg.nr. <i>GR14.411633</i>
ingek. <i>24 JAN. 2014</i>
class. <i>-2-07-51</i>
te beh. door: <i>S. B. Cool</i>
kopie gez. aan:

Geen preadvies

*Geen preadvies gevraagd.
Uiterste datum: 11 maart 2014.*

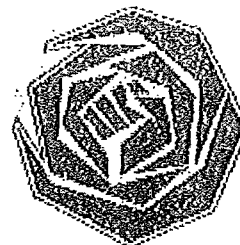
DE EERLIJKE BROMMER Thans bij RO/EZ SCOOTERBELEID IN GRONINGEN



Initiatiefvoorstel

BESTUURSDIENST
reg.nr. <i>Ro14.4151383</i>
ingek. <i>27 JAN 2014</i>
class.
te beh. door: <i>Ro</i>
kopie gez. aan: <i>Bureau 11</i>

GROENLINKS



PVDA

DE EERLIJKE BROMMER SCOOTERBELEID IN GRONINGEN

Initiatiefvoorstel

Inhoudsopgave

0. SAMENVATTING	3
PROBLEMATIEK	
EUROPEES EN LANDELIJK BELEID	
INITIATIEFVOORSTEL	4
1. PROBLEMATIEK	5
1.1 LUCHTVERVUILING	
FIJNSTOF	6
1.2 VERKEERSVEILIGHEID	
1.3 SCOOTER VS. FIETSER	7
PASSEREN	
1.4 HANDHAVING SNELHEID	
1.5 GELUID	8
1.6 GEZONDHEID	
2. OPLOSSINGEN	9
2.1 ELEKTRISCHE SCOOTERS	
SCHONE SCOOTER REGELING	
BRANCHE-ORGANISATIES	10
STRAATINRICHTING	
2.2 NALEEFGEDRAG	
EDUCATIE	11
2.3 VERKEERSVEILIGHEID	12
BREDERE FIETSPADEN	
SCHEIDEN VAN DE SNELHEDEN	
LANDELIJK BELEID	13
3. VOORSTEL	14
BESLUIT	15
BIJLAGE 1 Scooters	
BIJLAGE 2 Verkeersborden	

DE EERLIJKE BROMMER

0. SAMENVATTING

Het aantal scooters schiet de laatste jaren omhoog. De afgelopen vijf jaar zijn er in Nederland bijna 350.000 bijgekomen. Volgens CBS zijn het er nu ruim een miljoen. In de provincie Groningen rijden ca. 30.000 scooters rond waarvan naar schatting ruim 10.000 in de Stad. De scooter heeft daarmee het straatbeeld definitief veranderd.

Scooters zijn uitermate populair, met name onder jongeren en bezorgdiensten. Ze zijn snel, handig voor wat langere afstanden en wie geen auto hoeft maar wel onafhankelijk van anderen en het OV wil zijn, koopt een scooter om zich hip en/of snel te verplaatsen. Voor snorscooters is een helm niet verplicht. Naast dit gebruiksgemak dankt de scooter zijn populariteit aan het feit dat je overal gratis mag parkeren.

PROBLEMATIEK

Maar niet iedereen is enthousiast. Scooters veroorzaken onevenredig veel overlast en gevoelens van onveiligheid, door de hoge snelheid, het ruimtebeslag, de verkeersonveiligheid en het lawaai. Opgevoerde scooters versterken veelal die klachten. En wie naast een ronkende scooter staat te wachten of daarachter rijdt, ademt vieze uitlaatgassen en zeer schadelijke stofdeeltjes in. Deze problematiek mag niet worden onderschat. Steeds meer publicaties tonen de schadelijkheid aan van de uitstoot door scooters. TNO schreef er rapporten over in 2009 en 2013. De Fietsersbond toonde aan dat scooters meer fijnstof uitstoten dan vrachtwagens.

Veel scooterrijders houden zich niet aan de maximum rijsnelheden. Ook verdringen scooters andere weggebruikers van het fietspad. En ze zijn bij meer verkeersongevallen betrokken dan welke andere categorie weggebruikers dan ook. Scooters kunnen gemakkelijk opgevoerd worden terwijl een effectieve handhaving op snelheid, geluidsproductie en de uitstoot van vervuillende en giftige stoffen ontbreekt. Daardoor rijden er helaas ook in onze stad heel veel scooters die te hard kunnen, én te veel lawaai produceren én te veel roet en fijnstof uitstoten.

De grootste bron van de vervuiling door scooters is de ouderwetse 2-takt motor. De gebrekkige loopcultuur, het lawaai, de stank en de blauwe walm van dit type motor is bekend van de Trabant. Een 2-takt motor is weliswaar goedkoop maar ook ongeveer 10 keer zo vervuillend als een 4-takt motor. In het Verenigd Koninkrijk is de verkoop van 2-takt scooters daarom inmiddels geheel uitgebannen. Ook in sommige Italiaanse steden zijn ze niet meer welkom wegens de buitenproportionele bijdrage die ze leveren aan luchtvervuiling. Hoewel nieuw verkochte scooters, ook in Nederland, vrijwel allemaal 4-takt zijn, blijven de lawaaiige en uiterst schadelijke 2-takt scooters vooralsnog gewoon rondrijden. Onderzoek uit Amsterdam laat zien dat 44% van scooters nog steeds een tweetaktmotor heeft.¹ Dat betekent dat dit type scooter nog jarenlang aanzienlijke schade toebrengt aan het milieu, onze gezondheid en de leefomgeving.

EUROPEES EN LANDELIJK BELEID

Pas vanaf 2017 zullen in Europa strengere eisen gelden voor de praktijkprestaties en de duurzaamheid van scooters. Ook wordt dan de verantwoordelijkheid van importeurs, fabrikanten en toezichthouders beter vastgelegd. Staatssecretaris Mansveld (Infrastructuur en Milieu) heeft medio 2013 aangekondigd dat fabrikanten extra controles kunnen verwachten van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Die moeten erop toezien dat fabrikanten niet in overtreding gaan en dat de uitstoot van het model op papier niet te veel afwijkt van de praktijk.²

¹<http://www.parool.nl/parool/nl/224/BINNENLAND/article/detail/3537187/2013/11/01/Aantal-zeer-vervuillende-scooters-in-stad-veel-hoger-dan-verwacht.dhtml>

²<http://www.rijksoverheid.nl/nieuws/2013/07/11/mansveld-pakt-vervuillende-brom-en-snorfietsen-aan.html>

DE EERLIJKE BROMMER

INITIATIEFVOORSTEL

De fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid willen niet wachten op de trage Europese beleidsontwikkelingen noch op de beperkte ambities in het landelijk beleid. Praktijkervaringen in andere Nederlandse steden laat zien dat met gericht lokaal beleid véél resultaat is te behalen.

Daarom stellen GroenLinks en PvdA een nieuw scooterbeleid voor in de gemeente Groningen. De fracties willen de onevenredige overlast, vervuiling en onveiligheid door het gebruik van scooters terugdringen. Daartoe wordt het college verzocht een maatregelenpakket uit te werken dat gericht is op:

1. stimuleren en vergroten het gebruik van elektrische of viertakt scooters.
2. mogelijkheden van een slooppremie voor 2-takt scooters.
3. effectievere controle en handhaving op opgevoerde scooters (naleefgedrag).
4. minder ongevallen met letselschade waarbij scooters betrokken zijn.

Elk van de vier sporen wordt toegelicht en onderbouwd.

DE EERLIJKE BROMMER

1. PROBLEMATIEK

'Scooter' is de verzamelnaam voor een vervoermiddel op twee wielen met een kleine motor. Vroeger spraken we over bromfietsen of snorfietsen, volgens de wet een zogenaamde 'fiets met hulpmotor'. Veruit de meeste scooters hebben een tweetakt- of viertaktmotor; het aandeel van elektrische scooters is nog uiterst beperkt. Bromscooters hebben een geel kenteken met zwarte letters en rijden het snelst. De langzamere variant ('snorscooter') heeft een blauw kenteken en witte letters en mag zonder helm worden bereden.

Scooters zijn populair, want relatief goedkoop, wendbaar en makkelijk in gebruik. En ze zijn hip, vooral de retro modellen met chromen spiegels en brede, leren zetels. Wie geen auto heeft maar ook niet afhankelijk wil zijn van het OV, kan met een scooter prima uit de voeten op de korte en middellange afstand. Je kunt 'm overal gratis parkeren en voor snorscooters heb je geen helm nodig.

De problemen die samenhangen met het scootergebruik bestaan uit hun negatieve effect op de luchtkwaliteit en gezondheid, hun geluidsproductie, de ruimte die zij nodig hebben op het fietspad (en in parkeerde toestand), hun snelheid en daarmee onveiligheid op de weg. Deze problemen nemen toe door hun gestaag groeiende aantal. Vanaf 2008 en 2012 is het aantal scooters in Nederland met meer dan 30% gegroeid tot 1,1 miljoen. In de gemeente Groningen zijn het er naar schatting inmiddels ruim 10.000.

1.1 LUCHTVERVUILING

Vreemd genoeg zijn de emissienormen voor bromscooters al jaren minder streng dan voor personenauto's. Volgens de geldende Europese emissienormen mogen bromscooters zes keer zoveel giftig koolmonoxide (CO) uitstoten als personenauto's. Voor koolwaterstoffen (HC, verdampte benzine), stikstofoxiden en fijnstof is zelfs 'the sky the limit' want daarvoor zijn helemaal geen normen vastgelegd. Europa werkt weliswaar aan voorstellen tot aanscherping van de eisen, maar tot op heden is daarvan alleen een concept gepresenteerd.

Europese normen voor auto's en tweewielers³

mg / km uitstoot	Personenauto's		Bromscooters		Bromscooters Benzine
	Benzine	Diesel	<150 cc	>150cc	
koolmonoxide (CO)	1000	500	2000	2000	6000
koolwaterstoffen (HC)	100	-	800	300	-
stikstofoxiden (NOx)	60	180	150	150	-
HC + NOx	-	230	-	-	3000
fijn stof (PM)	5	5	-	-	-

Scooters kennen een typegoedkeuring. Dat is een norm voor de toegelaten uitstoot van schadelijke stoffen, bepaald bij de fabricage- en/of in de groothandelsfase. Er zijn echter geen zogenaamde permanente eisen voor de werkelijke gebruiksfase. Het bevoegd gezag, zoals de gemeente of de inspectie, heeft geen handvatten om de luchtvervuiling te toetsen en handhaven.

Wat in ieder geval vaststaat is dat scooters veel meer schadelijke stoffen uitstoten dan ze volgens de typegoedkeuring mogen doen. In 2008 startte de Fietsersbond een campagne tegen de buitengewone overlast voor voetgangers en fietsers (en brommerrijders zelf) door brommers en scooters. Rondrijdende tweetaktscooters werden op basis van metingen getypeerd als ware fijnstof-kanonnetjes: 'Een vrachtwagen stoot per seconde 30.000 deeltjes per kubieke centimeter uit, en een scooter 35.000 deeltjes!' aldus de woordvoerder van de landelijke Fietsersbond.

³ http://documentatie.leefmilieubrussel.be/documents/Lucht_62.PDF

DE EERLIJKE BROMMER

Ook uit TNO-onderzoek blijkt dat brom- en snorscooters in de praktijk bij lange na niet aan de Euro 3 norm voldoen die verplicht is bij typegoedkeuring. Ze overschrijden deze norm met een factor 6 tot 10. Vooral 2-takt scooters kunnen zelfs met aanpassingen niet meer aan de norm voldoen waarmee ze toegelaten zijn als type. Dat betekent dat juist dit type scooter een groter gevaar vormt voor de volksgezondheid dan tot nu toe werd herkend en erkend.

Techniek

De scooter is de meest vervuillende vorm van vervoer in de stad. Een scooter stoot per gereden kilometer meer vervuillende stoffen uit dan een vrachtwagen. Daarbij is de 2-takt scooter nog eens extra vervuillend en lawaaiig. Bij deze verouderde techniek wordt de mengsmering samen met de benzine in de motor gebracht. Daar verbrandt de mengsmering dus ook. Dit levert veel extra fijnstof en vooral roet op. Doordat de verbrande olie via de uitlaat naar buiten komt zie je vaak een blauw rookpluimpje. Dit wordt versterkt door de snelheidsbegrenzers op snorscooters. Omdat een tweetakt bovendien meer krachten ontwikkelt dan een viertakt, heeft het blok meer te lijden en slijt het sneller. Hierdoor nemen de onbalans, verbruik, uitstoot en geluidsproductie verder toe. Het snel uifaseren van 2-taktscooters ten gunste van elektrische- en 4-taktscooters is een essentiële maatregel voor het verbeteren van de leefomgevingkwaliteit.

Tegen deze achtergrond is de groeiende verkoop van viertakt scooters al een belangrijke vooruitgang. Een (moderne) viertaktscooter stoot gemiddeld 90% minder CO en HC uit dan de oudere tweetaktscooters. De meest schone oplossing is echter het gebruik van elektrische alternatieven. Net als andere volledig elektrische voertuigen stoot een elektrische scooter of brommer niets uit op locatie en bespaart een elektrische variant 68% in CO₂-ketenuitstoot ten opzichte van een benzinevariant (TNO, 2011). De luchtvervuiling vindt dan plaats bij het opwekken van elektriciteit, maar dat is per eenheid energie vele malen schoner dan in de twee- of viertakt scootermotor. Rijden op groene stroom is natuurlijk nog veel schoner en efficiënter, en resulteert in een CO₂-ketenuitstoot die verwaarloosbaar laag is.

FIJNSTOF

Bijzondere aandacht vraagt fijnstof. Fijnstof bestaat uit schadelijke deeltjes die zo klein zijn dat je ze inademt, maar niet meer uitademt. In het lichaam kan fijnstof leiden tot ongeneeslijke longziekten als astma en COPD. Bovenop de metingen van de Fietzersbond toont nieuw onderzoek van TNO (2013) naar twee- en viertakt scooters aan, dat langzamere snorscooters door de snelheidsbegrenzers maar liefst vier keer zoveel fijnstof uitstoten als bromscooters. Deze stoten op hun beurt weer vier maal zoveel fijnstof uit als Euro 5 dieselauto's. Omdat snorscooters op fietspaden moeten rijden, ondervinden fietsers hier nog eens extra hinder van, temeer omdat fietsers vanwege fysieke inspanning vaak dieper inademen.

1.2 VERKEERSVEILIGHEID

Intussen groeit het aantal scooters gestaag verder. Waar bromscooters met name populair zijn op het platteland, zijn snorscooters vooral favoriet in de stad, aldus het CBS. BOVAG en RAI gaven in 2010 aan dat er tweemaal zoveel scooters werden verkocht ten opzichte van 2005. Vooral de verkoop van zogenoemde 'retro' snorscooters, waarmee op het fietspad en zonder helm mag worden gereden, is enorm gestegen. De verkoopexplosie en het opvoeren van scooters is van invloed op het aantal verkeersongevallen met scooters, aldus Consument en Veiligheid. Het aantal verkeersongevallen met scooters nam in de periode 2005 tot 2010 toe met maar liefst 87%.⁴

De vier grote steden stuurden eind vorig jaar⁵ een brandbrief over scooters aan minister Schultz van Haegen (Verkeer). Volgens de brief was in 2013 bijna de helft van alle verkeersdoden in

⁴ Van de 9800 slachtoffers die jaarlijks in deze periode op een spoedeisende hulpafdeling (SBH) van een ziekenhuis zijn behandeld, is 15% in het ziekenhuis opgenomen.

⁵ http://nieuwsuur.nl/documenten/briefamsterdam_1.pdf

DE EERLIJKE BROMMER

Amsterdam een snorfietser. De G4 constateren dat 77% van de snorscooters harder rijden dan de toegestane 25 kilometer per uur. De meeste slachtoffers zijn vrij jong, in de leeftijdsfase 15-19 jaar. Bij 88 procent van de ongevallen is de bestuurder of een mede passagier ook slachtoffer.

Ook de Europese Commissie waarschuwt dat het aantal dodelijke en letselongevallen door scootergebruik significant hoger ligt dan van andere vervoerscategorieën. Waar de twee- en driewielige motorvoertuigen in de Europese Unie slechts 2 procent van het totale aantal kilometers over de weg aflegt, zijn zij betrokken bij 16 procent van alle dodelijke ongevallen. Het aantal dodelijke ongelukken ligt zelfs 18 maal hoger dan onder automobilisten. Deels zijn de cijfers te verklaren door roekeloos rijgedrag en weinig verkeerservaring. Jongeren zien volgens de Europese Commissie het gevaar van spookrijden, slingeren en (te) hard rijden vaak onvoldoende in. Of zij maken zich er niet druk over en denken 'dat overkomt mij toch niet'. Dat er nu een scooter praktijkexamen is gesteld, doet daar weinig aan af. Er ligt een duidelijke relatie tussen de letselcijfers en het feit dat een helm dragen niet verplicht is op snorscooters.

Het aantal verkeersongevallen met lichte materiële schade wordt in Groningen vanaf 2011 niet meer geregistreerd. Wel weten we dat brom- en snorscooters in trek zijn: diefstal van deze scooters staat op nummer één in de top tien van veel voorkomende criminaliteit in district Groningen/Haren.⁶

1.3 SCOOTER VS. FIETSER

Op het fietspad ervaren fietsers overlast van scooters vanwege het ruimtegebrek. Het gaat naast de objectieve onveiligheid ook om schrik- en onveiligheidsgevoelens. Omdat scooters zwaarder en sneller zijn vormen zij al gauw een overmacht tegenover de lichtere fietsen op het fietspad. Volgens de Fietsersbond durven daardoor met name ouderen en ouders met kleine kinderen soms niet (meer) te fietsen. Terwijl een fiets gemiddeld 50 cm breed is, nemen scooters met hun brede spiegels gemakkelijk 100 – 110 cm in beslag. Wettelijk mogen snor- en bromscooters 1 meter breed zijn, exclusief de spiegels. Op een fietspad van 2 meter breed kunnen twee fietsers elkaar nog wel passeren, maar deze maat volstaat niet op druk bereden routes.

Naast het ruimtegebrek vormt het grote snelheidsverschil tussen snorscooters en fietsen een groot probleem. De verkeersoverlast en onveiligheid hangen samen met de snorscooters die de maximumsnelheid (fors) overschrijden en met bromscooters die ongeoorloofd gebruik maken van het fietspad. Het 'gevoel' van onveiligheid werd verder versterkt door het snel naderende geluid van een opgevoerde scooter of het toeteren op het fietspad.

PASSEREN

Het grote snelheidsverschil geeft bij een beperkt aantal brommers al veel passeerbewegingen op het fietspad. En hoe hoger de snelheid van brommers op het fietspad, des te hoger het aantal passeerbewegingen. Fietsers –zeker als zij naast elkaar fietsen- kunnen niet of moeilijk opzij voor scooters, tenzij zij elke keer dat er een achteropkomende scooter passeert uitwijken naar de stoep. Door het grote verschil in gewicht, ruimtebeslag en rijnsnelheid (van wel 20 tot 25 km per uur verschil) leidt dit vaak tot gevaarlijke situaties. Het leidt ertoe dat fietsers een grotere zijwaartse afstand willen bewaren tot achteropkomende scooters. Maar het is ook gevaarlijk voor de scooterrijder zelf, die bij het passeren met (te) hoge snelheid over een smalle schampstrook langs lantaarnpalen, fietsrekken of geparkeerde auto's moet rijden.

1.4 HANDHAVING SNELHEID

Scooters mogen maximaal 25 km per uur rijden op het fietspad. Deze limiet is er om grote snelheidsverschillen tussen de verschillende gebruikers van het fietspad te voorkomen. Snorscooters kunnen echter over het algemeen met gemak 40 km per uur rijden. En ze doen dat ook als ze de kans krijgen. Opgevoerde snorscooters kunnen zelfs 70 km per uur halen. Onderzoek van Rijkswaterstaat toont aan dat 96% van de snorscooters te hard rijdt.

⁶ Lokaal criminaliteits- en veiligheidsbeeld 2011 gemeente Groningen, april 2012.

DE EERLIJKE BROMMER

De wettelijke maximumsnelheden voor snor- en bromscooters van 25 respectievelijk 45 km per uur zijn constructiesnelheden. Deze worden gemeten op een rollerbank. Vanwege marges voor meetfout en handhaving, beboet de politie snorscooters echter pas vanaf een gemeten snelheid op de rollentestbank van 39 km per uur ofwel een snelheidsoverschrijding van 56%. Ter vergelijking: dat is alsof op de autosnelweg pas vanaf 205 km/uur wordt beboet waar een maximum geldt van 130 km/uur. Er is in de praktijk dan ook sprake van een exceptionele gedoogsituatie. De meeste snorscooters blijken ook al bij voorbaat (in de winkel) rond de 35 km per uur te kunnen rijden. Een nog hogere snelheid is eenvoudig mogelijk door het verwijderen van een begrenzer en het opvoeren.

1.5 GELUID

Hoewel de bijdrage van scooters aan de totale geluidsbelasting door het verkeer laag is (er zijn immers 10 x zoveel auto's), wordt de lokale geluidshinder wél als groot ervaren. Het Compendium voor de Leefomgeving (PBL, CBS, WUR) zegt daarover:

"In 2003 ondervond 29% van de Nederlanders ernstige hinder door geluid van één of meerdere wegverkeersbronnen. (...) Wegverkeer is de belangrijkste bron van geluidshinder in Nederland, gevolgd door burens en vliegverkeer (12% ernstige hinder). Van alle bronnen van wegverkeer veroorzaken brommers de meeste ernstige geluidshinder. Met 19% staan ze op de eerste plaats in de top tien van meest hinderlijke geluidsbronnen, gevolgd door motoren (11% ernstige hinder) en vrachtauto's (10% ernstige hinder). Het percentage ernstige geluidshinder door deze bronnen is tussen 1998 en 2003 verder toegenomen".

Het aandeel van ernstige geluidsoverlast door brommers / scooters is na 2003 verder gestegen, vanwege de grote toename van het aantal scooters in Nederland. Scooteroverlast wordt niet apart geregistreerd en gerapporteerd bij het Meldpunt Overlast en Zorg. Wel wordt het gemeld, vaak als onderdeel van (jongeren)overlast, waarbij ook sprake is van ander overlastgevend gedrag; zoals schreeuwen, samscholen en rotzool.

Overmatige geluidsproductie is in de meeste gevallen het gevolg van opvoeren of gebrekkig onderhoud, zoals bijvoorbeeld een defecte uitlaat. In 2007 reed in Nederland van de staande gehouden brom- en snorscooters 22% op een opgevoerd voertuig. Voor Groningen zijn geen cijfers bekend.

1.6 GEZONDHEID

Naast de problemen die scooters voor anderen veroorzaken, veroorzaakt het rijden van een scooter ook problemen voor henzelf en bijrijders. Los van de blootstelling aan hoge concentraties roet en fijnstof, krijgen veel scooteraars (te) weinig lichaamsbeweging doordat ze niet fietsen of wandelen. Overgewicht en scooterrijden gaan niet zelden hand in hand. Waar een stadsmens in 30 minuten per dag op de fiets voldoende beweging opdoet, verplaatsen scooterrijders zich passief in de eigen ongezonde scooteruitlaatgassen.

Het genoemde onderzoek van de Fietzersbond heeft aangetoond dat een fietser een piek aan viezigheid binnenkrijgt als een scooter of een vrachtwagen hem rakelings passeert. Of als een fietser naast of achter een scooter staat te wachten bij een stoplicht. Maar het goede nieuws is, zo verzekerden de wetenschappers van de Universiteit Utrecht: de gezondheidswinst van de lichaamsbeweging weegt bij fietsen nog op tegen de gezondheidsschade van de luchtvervuiling.

DE EERLIJKE BROMMER

2. OPLOSSINGEN

Voor de problemen die scooters veroorzaken is een breed pallet aan oplossingen voor handen. De gemeente Groningen is daarmee goed in staat zelf een groot deel van de problemen effectief op te lossen.

2.1 ELEKTRISCHE SCOOTERS

Elektrische brommers zijn schoon, heerlijk stil en zuinig en bovendien ruimschoots beschikbaar op de markt. Bovendien zijn de techniek en betrouwbaarheid ruimschoots bewezen. En in prijs zijn elektrische scooters inmiddels concurrerend met benzinescooters. Daarom vinden GroenLinks en Partij van de Arbeid het de hoogste tijd om de omschakeling naar elektrische scooters en e-bikes sterk te gaan bevorderen en het aandeel (oude) benzinescooters te verkleinen. Het aandeel elektrische scooters in de totale verkoopcijfers is nog klein, maar stijgt wel significant. In 2009 werden er in Nederland 552 elektrische brommers en 2623 elektrische snorscooters verkocht. Dat was het dubbele van het jaar daarvoor.

En steeds meer Nederlandse gemeenten stimuleren de overstap naar elektrisch vervoer. De voordelen van elektrisch vervoer zijn dan ook evident. Mits gebruik gemaakt wordt van groene stroom, draagt elektrisch vervoer bij aan een schone lucht en een klimaatneutrale stad. Elektrische scooters maken geen geluid en zijn goedkoper in het gebruik. Ook de industrie boekt snel voortgang in de ontwikkeling van elektrische voertuigen.

SCHONE SCOOTER REGELING

In navolging van de BOVAG bepleiten GroenLinks en Partij van de Arbeid de invoering van een Groninger 'schone scooter regeling'. Zo kunnen fossiele brandstofrijders worden gestimuleerd om hun oude, vervuulende brom- of snorscooter te vervangen door een schoon en stil exemplaar: hetzij met trappers ofwel met groene stroom aangedreven. Deze regeling heeft enkele consequenties. Zo zijn elektrische scooters zo stil dat je ze veelal niet hoort aankomen, waardoor vormen ze juist weer een extra gevaar op het fietspad vormen. Daarnaast moet het voor scooterrijders mogelijk zijn op veel plekken in de stad op te laden.

Een aantal Nederlandse gemeenten heeft al stappen gezet om de verkoop van elektrische brom- en snorscooters te promoten. Daarbij gaat het vooral om het gelijktijdig vervangen van een zwaar vervuulende twee-taktscooter. Zaanstad heeft daarom als eerste gemeente een algemene sloopregeling ingevoerd voor brom- en snorscooters op benzine of mengsmering. Inwoners van Zaanstad werden beloond als zij hun (vuile) scooter inleverden en/of een nieuwe elektrische scooter aanschafte. Bewoners die hun oude tweetakt inleverden ontvingen een premie van € 200,-. Aanschaf van een nieuwe elektrische scooter werd tot maximaal de helft van de aankoopprijs gesubsidieerd. Deze regeling was een succes en heeft in een jaar tijd geresulteerd in 63 aangeschafte elektrische scooters en 29 ingeleverde en vernietigde tweetakt brommers en scooters.

Ook andere Nederlandse steden nemen maatregelen tegen vervuulende scooters. Utrecht is bezig met het realiseren van 300 oplaadpunten om het gebruik van elektrische scooters en auto's aantrekkelijker te maken. Rotterdam werkt aan een sluitend netwerk van oplaadpunten. Arnhem heeft in 2013 een stimuleringsregeling voor e-scooters ingevoerd die speciaal op ondernemers was gericht, zoals pizza-koeriers. In Groningen heeft de gemeentelijke organisatie enkele e-scooters aangeschaft terwijl ook de 'uitrol' van e-laadpalen in de openbare ruimte langzaam maar zeker van de grond komt.

TNO concludeerde in 2009 al dat een slooppremie voor oude brom- en snorscooters een effectief middel is tegen de uitstoot van schadelijke stoffen en het terugdringen van geluidshinder. Het betreft dan vooral oude tweetaktbrommers, die een factor 10 meer vervuilen dan modernere motoren.

DE EERLIJKE BROMMER



Groningen, juni 2012
– Wethouder Ton Schroor, maakte al in de zomer van 2012 gebruik van een elektrische scooter. De zogenaamde e-scooter is stil en heeft geen vervullende uitstoot. Daarnaast levert de gemotoriseerde tweewieler tijdwinst op. De e-scooter past daarmee prima binnen de ambitie van de gemeente Groningen om in 2035 CO2-neutraal te zijn

BRANCHE-ORGANISATIES

Door overleg met de scooterbranche kan ook veel worden bereikt. Al eerder sprak het stadsbestuur op instigatie van de fractie van Groen Links met de Groninger City Club (GCC) en de Kamer van Koophandel over het gebruik van schone scooters door maaltijdbezorgers. GroenLinks en Partij van de Arbeid stellen voor dat gesprek met nieuw elan op te pakken. Daarnaast stellen GL en PvdA voor dat het college in gesprek gaat met de lokale tweewielerbranche over samenwerking om rond een veiliger verkeerssituatie, minder lawaai en een schonere lucht. Ook het opzetten van een netwerk aan oplaadvoorzieningen voor elektrische scooters of het opzetten van een OV e-bike verhuur heeft meer kans van slagen wanneer de markt erbij betrokken wordt.

Veel maatregelen, zoals afspraken over een uitsterfbeleid voor de verkoop van fossiele brandstofscooters of een schone scooterregeling, zullen alleen werken wanneer dit samen met scooterverkopers tot stand wordt gebracht. Daarbij hoeft terechte kritiek niet te worden ingeslikt. Want als snorscooters al 35 km per uur kunnen rijden als ze de fabriek uitkomen, ligt het probleem van veel te snelle snorscooters echt niet uitsluitend bij het opvoeren door jongeren. Hier is de branche aan zet.

STRAATINRICHTING

Om de omschakeling naar milieuvriendelijke, elektrische scooters te stimuleren is een goede oplaadinfrastructuur onontbeerlijk. Met het inrichten van elektrische oplaadpunten op plekken zoals bij scholen, winkelcentra, stations en bioscopen wordt tegemoet gekomen aan de wensen van gebruikers. De beleidsnotitie *Schoon Rijden* is bedoeld om elektrisch rijden beter te faciliteren, onder meer met behulp van elektrische oplaadpunten. Deze ambitie kan een onderdeel worden van het Groningse scooterbeleid.

2.2 NALEEFGEDRAG

Voornaamste middel om overtredingen te voorkomen is voorlichting, preventieve controles en handhaving. Bewustwording door voorlichting vraagt een gerichte communicatie strategie. De doelgroep ziet het gevaar niet goed en is -in zijn algemeenheid- weinig ontvankelijk voor een kruistocht tegen lawaai en luchtvervuiling. Een appel op verantwoordelijkheid jegens derden sorteert weinig effect. Een directere en meer confronterende campagne lijkt daarom op zijn plaats om het naleefgedrag te verbeteren.

In gemeenten als Haarlem en Haarlemmermeer heeft de invoering van scootercontroles en intensievere handhaving binnen één jaar vruchten afgeworpen. Zo zijn er minder opgevoerde

DE EERLIJKE BROMMER

brommers en wordt het rijgedrag als veiliger beschouwd en ervaren. Door scootercontroles en het uitdelen van groene, oranje en rode kaarten bij rollertestbanken, werden scooterrijdende jongeren bewust gemaakt van hun gedrag. Bij een uitgedeelde rode kaart werden ook de ouders meteen op de hoogte gesteld.

De fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid bepleiten een beter handhaven op de maximumsnelheid voor scooters vanwege de forse effecten op de verkeersveiligheid. De grens waarbij wordt bekeurd moet veel minder afwijken van de wettelijke maximumsnelheid dan nu het geval is.

Het belang van naleving voor de scootrijder wordt groter omdat de sancties bij overtredingen waarschijnlijk flink worden aangescherpt; zie het bericht in het kader hieronder.

Den Haag, 20 november 2013 – Minister Opstelten van Justitie en Veiligheid heeft de Tweede Kamer laten weten dat hij de boetes voor het opvoeren van een brom- of snorfiets gelijk wil trekken met die voor snelheidsovertredingen. Daarnaast stelt de bewindsman voor om bij een overschrijding van de maximum constructiesnelheid sneller over te gaan tot invorderen van het kentekenbewijs. Bij het bepalen van de overschrijding van de constructiesnelheid middels een rollentestbank wordt rekening gehouden met een meetmarge van enkele kilometers per uur. Daarnaast wordt de op het kentekenbewijs vermelde maximale constructiesnelheid altijd vermeerderd met 5 km/u.

Opstelten wil dat bij overschrijding (rekening houdend met de marges) direct wordt overgegaan tot invorderen, daar waar nu alleen een boete wordt opgelegd. Op basis van de huidige controles verwacht de politie op jaarbasis de kentekenbewijzen van 8.000 brom- en snorfietsen in te gaan vorderen, die vervolgens allemaal bij de RDW voor herkeuring op kosten van de eigenaar moeten worden aangeboden.

BOVAG is tevreden met de voorgestelde aanpassingen, stelt woordvoerder Tom Huyskens. 'Op deze manier worden de sancties voor opvoeren van brom- en snorfietsen drastisch verzwaaard. Consumenten zullen zich twee keer bedenken alvorens hun tweewieler op te voeren tot illegale snelheden, terwijl er met de wettelijke correctie wel ruimte blijft voor logische verschillen in prestaties. Dat kan immers, door de montage van accessoires, verschil in bandenspanning en gewicht van de bestuurder en eventuele passagier' (Bron: BOVAG-krant)

EDUCATIE

In de leeftijdsvase van 12 tot 24 jaar nemen jongeren veel meer zelfstandig deel aan het verkeer; en niet alleen te voet of op de fiets. Ze stappen ook op de scooter of in de auto. Jongeren zijn kwetsbaar en zoeken hun grenzen op, ook in het verkeer. Dat komt niet zozeer door gebrek aan verkeerskennis of door hun ontwikkeling, als wel door hun gedrag. Gebrek aan ervaring, stoer gedrag, het experimenteren met alcohol en drugs zorgen ervoor dat het aantal slachtoffers onder 12- tot 24-jarigen erg hoog is. Zelfs zo hoog dat het verkeer de belangrijkste doodsoorzaak is onder jongeren in de leeftijd van 15 tot 24 jaar. Dit geldt voor zowel Europa als Nederland. Juist daarom is het zo belangrijk dat verkeerseducatie niet stopt bij het behalen van het Verkeerseexamen in groep 8. In het voortgezet onderwijs kan bijvoorbeeld aandacht worden besteed aan de gevolgen van groepsgedrag in het verkeer, de gevaren van fietsen met een walkman op, hoe veilig brommer- of scooterrijden en de dode-hoek bij grote voertuigen.

Bewustwording van gevaren speelt zich bij jongeren voor een deel af op straat, in het verkeer. Onderzoek toont aan dat jongeren wel degelijk oog hebben voor knelpunten en verkeersonveilige situaties, mits het hen gevraagd wordt. Inzicht in leerstijlen leert ons als volwassenen dat het wijzen op risico's alleen vaak niet afdoende is. Voor jongeren staat 'ervaren', met alle zintuigen, centraal in het verwerken van informatie.

DE EERLIJKE BROMMER

Landelijk en regionaal zijn en wordt er van alles gedaan om jongeren veilig aan het verkeer te laten deelnemen. Maar ook om vrienden aan te spreken op onverantwoord gedrag. Voorbeelden zijn campagnes, voorlichtingsbijeenkomsten, gastlessen, rolmodellen, theatervoorstellingen, verkeersmarkten en maatschappelijke stages. Gemeenten bieden in samenwerken met educatiebureaus, Veilig Verkeer Nederland en andere organisaties dergelijke projecten aan.

Hoewel op verkeerseducatie bij de vaststelling van de begroting voor 2014 is bezuinigd; stellen de fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid voor de mogelijkheden voor educatie en voorlichting te onderzoeken. Zowel op de korte als op de lange termijn; gelet op het grote belang van het werken aan inzicht en bewustwording bij jongeren.

2.3 VERKEERSVEILIGHEID

Uiteraard is de verkeersveiligheid enorm gebaat bij beter naleefgedrag op snelheid. Daarnaast kan de verkeersveiligheid in relatie tot scooter gebruik worden verbeterd door de volgende maatregelen:

BREDERE FIETSPADEN

Scoters zijn te breed voor overgrote deel van de Groningse fietspaden, omdat het inhalen van fietsers op een fietspad van 2 meter breed niet veilig kan. De door fietsers gewenste 'schuwafstand' door passerende brommers en scooters leidt tot de aanbeveling van verkeerskundigen om fietspaden waarop ook brommers worden toegelaten standaard 50 cm breder te maken. Om met een scooter van 100-110 cm breed met 35 km per uur veilig een fietser die 20 km per uur rijdt te kunnen passeren, is een fietspad van ten minste 2.50 meter breed vereist.

SCHEIDEN VAN DE SNELHEDEN

Nog veel effectiever is het weren van scooters van het fietspad. Daar waar het straatprofiel onvoldoende ruimte heeft om een fietspad aan te leggen dat breed genoeg is, is de scooter op de rijbaan de aangewezen oplossing. Snorscooters lijken wel van het fietspad geweerd te kunnen worden. Gemeenten kunnen met verkeersborden regelen dat snorscooters op het fietspad niet zijn toegestaan, aldus Minister Schultz van Haegen in antwoorden op vragen van GroenLinks en SP: *'Denk bijvoorbeeld aan de plaatsing van verkeersbord Verplicht fietspad met daarbij een onderbord Snorfietsen niet toegestaan of aan plaatsing van verkeersbord Gesloten voor alle motorvoertuigen.'* Hoewel een woud van borden (zie Bijlage 2) volgens GroenLinks en Partij van de Arbeid moet worden voorkomen, is ook het langwerpige blauwe bord *Onverplicht fietspad* waardoor het verboden wordt voor brom- en snorscooters. Andere opties zijn de borden *Maximumsnelheid* of *Gesloten voor brom- en snorfietsen* met in werking zijnde motor.

Het meest effectief zou uiteraard zijn wanneer het Rijk landelijk beleid maakt, maar de Minister geeft aan dat steden zelfstandig kunnen overgaan tot het weren van snorscooters van het fietspad, door op het fietspad naast normale stadfietsen alleen nog fietsen met trapondersteuning en elektrische scooters toe te staan. *'Het is de wegbeheerder, de gemeente, die dit bepaalt.'* De vier grote steden hebben desondanks het Rijk onlangs verzocht een helmplicht in te voeren, zodat snorscooters op de gewone weg kunnen rijden. Minister Melanie Schultz van Haegen van Infrastructuur voelt niets voor een landelijke helmplicht voor snorscooters. Hoewel een experiment met zo'n plicht volgens haar juridisch onmogelijk is, kan de wet wel worden aangepast worden om een proef of plicht mogelijk te maken. De minister gaf tijdens een Kamerdebat op 15 januari jl. aan dat zij in overleg met Amsterdam gaat kijken wat de beste oplossing is om het verkeer in de stad veiliger te maken. Een lokale helmplicht voor snorscooters zou dan een van de opties kunnen zijn, maar Schultz wil samen met de Amsterdamse verkeerswethouder Wiebes kijken of de problemen breder kunnen worden aangepakt. Een van de mogelijkheden is om voor de meest gevaarlijke en verkeersonveilige straten een maximumsnelheid van dertig kilometer per uur in te voeren. De snorscooter kan dan vanwege het beperkte snelheidsverschil met auto's zonder helm op de rijbaan rijden, waardoor fietsers meer ruimte krijgen.

DE EERLIJKE BROMMER

Zo zijn er verschillende mogelijkheden om mee aan de slag te gaan. Volgens de fracties kan een begin worden gemaakt met de top tien van fietspaden waar overlast met en door scooters wordt ervaren en geconstateerd. Wanneer de raad hiervoor kiest, kan de feitelijke én de ervaren verkeersveiligheid in de stad sterk toenemen.

LANDELIJK BELEID

Naast het vaststellen en uitvoeren van eigen beleid kan Groningen in Den Haag aandringen op betere regelgeving ter beperking van overlast en verkeersonveiligheid van en door scooters. Ofschoon de minister in een brief aan de Tweede Kamer op zeer recent heeft laten weten het verzoek hiervoor uit de brandbrief van de vier grote steden niet te willen honoreren. Daarom stellen de fracties van GroenLinks en Partij van de Arbeid dat het stadsbestuur in G26- en VNG-verband blijft pleiten voor landelijke regelgeving om de problemen door scootergebruik te verminderen. Te denken valt aan:

- Opheffen van de categorie 'blauwe kentekens': dit maakt van snorscooters weer reguliere bromscooters en ze moeten dan automatisch van het fietspad naar de rijbaan.
- Betere snelheidsbegrenzers. Met snelheidsbegrenzers die niet kunnen worden omzeild, kunnen scooters niet harder dan de toegestane maximumsnelheid.
- Jaarlijkse APK keuring. Door een periodieke keuring voor brom- en snorscooters kan gecontroleerd worden of zij voldoen aan de gestelde eisen, of ze zijn opgevoerd, of de eigenaar verzekerd is en of het kenteken en het rijbewijs in orde zijn.
- Helm verplichten. Om het aantal letselongevallen te beperken is het een goed idee iedere berijder van een scooter een helm te laten dragen. Op de rijbaan is dat sowieso nodig. Daarvoor moet de wet worden aangepast.
- Puntenrijbewijs. Net zoals bij beginnende autorijders zou het puntenrijbewijs ook voor brom- en snorfietsbestuurders ingevoerd kunnen worden.
- Hogere boetes en scherpere handhavingsnorm. Boetes op overtreding van de toegestane constructiesnelheid voor brom- en snorfietsers zijn relatief laag, zeker in relatie tot de relatief lage pakkans.⁷ Verhoging van deze bedragen en het verscherpen van de handhavingsnorm kan het illegaal opvoeren van brommers sterk ontmoedigen en vergroot de pakkans.

⁷ <http://www.scooternews.nl/scooter-boetes/>

DE EERLIJKE BROMMER

3. VOORSTEL

GroenLinks en Partij van de arbeid zijn van mening dat Groningen belangrijke maatregelen kan treffen om de bovengemiddelde overlast en vervuiling van scooters te beteugelen. Hoewel de gemeente zelf al heel veel kan doen met een positief effect op de verkeersveiligheid, het milieu en de leefkwaliteit, is landelijke regelgeving nastrevenswaardig. De fracties doen hieronder een aantal concrete suggesties, en verzoeken het College deze te onderzoeken op haalbaarheid en uit te werken in concrete voorstellen te vertalen in Gronings scooterbeleid.

1. De gemeente plaatst op fietspaden en op aangewezen (delen van) straten en pleinen in Groningen verkeersborden, die de gevaarlijke en hinderlijke interferentie tussen scooters en fietsers op het fietspad verminderen.
2. De gemeente verruimt fietspaden zodat daarop veiliger met verschillende snelheden kan worden gereden c.q. gepasseerd.
3. De gemeente zorgt ervoor dat op de korte en lange termijn de mogelijkheden van verkeerseducatie in kaart worden gebracht en worden uitgevoerd.
4. De burgemeester treedt in overleg met de hoofdofficier van justitie en de korpschef, teneinde gezamenlijk en actief in te zetten op:
 - Intensievere voorlichting en preventieve scooterkeuringen, en invoering van een groene, oranje en rode kaart.
 - Invoering van stringente scootercontroles met als doel minder opgevoerde scooters en een veiliger rijgedrag.
 - Het invoeren van maximumsnelheidscontroles en een meer realistische snelheidsgrens (d.w.z. minder afwijkend van de wettelijke maximumsnelheid) waarbij wordt beboet.
5. De gemeente treedt in overleg met scooterproducenten en de verkoopbranche, en maakt afspraken over:
 - De invoering van een Groningse 'schone scooter regeling'.
 - Het opzetten van een netwerk aan oplaadvoorzieningen voor elektrische scooters in stallingen en parkeergarages, bij scholen, bioscopen en universiteitsgebouwen.
 - Een uitsterf beleid voor de verkoop van brommers, brom- en snorscooters met een fossiele brandstofmotor in de regio Groningen.
6. De gemeente dringt bij en in (het) overleg met het Rijk aan op onderzoek naar (in ieder geval) onderstaande maatregelen:
 - Het opheffen van de categorie blauwe kentekens voor brommers.
 - Het (in navolging van brommers) verplaatsen van snorscooters naar de rijbaan.
 - Het verplichten van een helm voor bestuurders van brom- en snorscooters.
 - Het aanbrengen van niet versleutelbare snelheidsbegrenzers.
 - Het invoeren van een periodieke APK-keuring.
 - Het instellen van scherpere handhavingnormen voor (snor)scootersnelheden.
 - Het verhogen van boetes voor snelheidsovertredingen.
 - Het invoeren van een puntenrijbewijs.
 - Het in Europees verband aandringen op de strengste emissie eisen en een stevig standpunt innemen in de Europese raad van ministers.
7. De gemeente stelt een verbod in op de verkoop van tweetakt scooters, zoals eerder vorig jaar is bepleit door de Fietsersbond, Milieudefensie en Natuur & Milieu. Ook kan voor het gemeentelijk grondgebied een milieuzone voor tweetakt scooters worden ingesteld met ingang van bijvoorbeeld 2017. Bestuurders van deze verouderde type scooters hebben dan tijd om een elektrische scooter aan te schaffen.
8. De gemeente voert periodieke scooterkeuringen- en controles in waarbij wordt gecontroleerd op onder meer het niet overschrijden van permanente emissie-eisen.

DE EERLIJKE BROMMER

BESLUIT

GroenLinks en Partij van de Arbeid verzoeken de raad het volgende besluit te nemen.

De raad van de gemeente Groningen besluit

- i. het college op te dragen om een scooterbeleid te ontwikkelen
 - a. waarin maatregelen worden voorgesteld om de hinder, uitstoot en verkeersonveiligheid van brom- en snorscooters te verminderen;
 - b. waarin de genoemde voorstellen in dit initiatiefvoorstel zijn uitgewerkt;
 - c. en dit scooterbeleid aan de raad te presenteren voor het zomerreces van 2014

Groningen, 24 januari 2014

GroenLinks
Kris van der Veen

Partij van de Arbeid
Jan Spakman

DE EERLIJKE BROMMER

BIJLAGE 1 | Scooters

Er zijn tal van soorten scooters met daaraan verbonden eigenschappen zoals maximumsnelheden, minimumleeftijden en regelgeving. *Scooter* is eigenlijk de verzamelnaam voor een vervoermiddel op twee wielen aangedreven door een motor. Een kenmerk is dat de voeten tijdens het rijden naast elkaar tussen het stuur en de zitplaats worden geplaatst, en dat de techniek zoveel mogelijk verborgen is achter plaatwerk. Er zijn elektrische scooters, maar vanuit de meesten mensen maken gebruik van tweetakt- en viertaktmotoren. Na de Tweede Wereldoorlog werden scooters populair als goedkoop en comfortabel transportmiddel, met types als de Vespa en de Heinkel. Toen de auto bereikbaar werd voor de gewone burger, verdwenen ze vrijwel uit het straatbeeld, om vanaf de jaren 90 terug te keren.

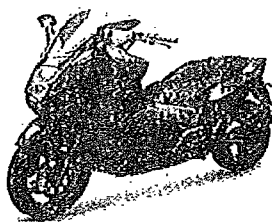
Type scooter	Rijbewijs	Minimumleeftijd	Constructiesnelheid	Helmverplicht?
Bromscooter	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	45 km/uur	Ja
Snorscooter	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	25 km/uur	Nee
Brommobiel	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	45 km/uur	Ja, zonder veiligheidsgordel
Motorfiets	A automaat, AL, AZ	18 jaar	Geen beperking	Is een motor



- Een **bromscooter of bromfiets** (geel kenteken met zwarte letters) was ooit een fiets met een motortje, maar is steeds meer motorfiets geworden. De cilinderinhoud is beperkt tot 50 cc, de snelheid moet begrensd zijn op 45 km per uur. Zonder geldig auto- of motorrijbewijs is een bromfietsrijbewijs nodig, waarvoor een theorie- en praktijkexamen verplicht is. Sinds 1999 moeten brommers in de stad op de rijbaan rijden, tenzij er sprake is van een verplicht (brom)fietspad. Het is niet toegestaan om met een bromscooter op autosnel- en autowegen te rijden.



- Een **snorscooter of snorfiets** (blauw kenteken, witte letters) is een variant op de bromscooter, maar de constructiesnelheid is beperkt tot 25 kilometer per uur. Er is geen helmplicht. Van deze vaak trendy en hippe scooters worden de laatste jaren meer verkocht.



- Een **brommobiel** is een vierwielig voertuig met een maximumsnelheid van 45 km per uur. Voor de wet is het een bromfiets, maar qua regels in de stad op veel punten gelijk aan een auto. Een rijbewijs is verplicht, net als een helm als autogordels niet aanwezig zijn. Een brommobiel mag niet op een fietspad, autoweg of snelweg. Variant is de Canta, het invalidervoertuig dat wel op het fietspad mag maar in de bebouwde kom ook op de rijbaan.
- Een **motorfiets of motorscooter** (geel kenteken, zwarte letters) is een gemotoriseerd voertuig op twee of drie wielen. Hoewel motorscooters met een kleinere cilinderinhoud volgens de wet in de categorie "bromfiets" vallen, worden ze tot motorfietsen gerekend.

DE EERLIJKE BROMMER






- Een **elektrische fiets of E-bike** is een fiets die elektrisch aangedreven wordt - al dan niet in combinatie met spierkracht. De elektrische fiets met zelfstandige aandrijving is een snorfiets en heet ook wel electric bike. Degene die werkt in combinatie met spierkracht wordt wel pedelec genoemd. De pedelec is de meest voorkomende elektrische fiets in Nederland.

Waar in dit voorstel de termen (brom)scooter, (snor)scooter, bromfiets en snorfiets worden gebruikt, worden de categorieën bromfiets en snorfiets bedoeld. Hoewel soms ook scooters genoemd, vallen brommobielen en motorfietsen buiten het thema van dit voorstel, net als bijvoorbeeld Segways. Elektrische scooters tellen alleen mee als gezond alternatief voor de scooter.

DE EERLIJKE BROMMER

BIJLAGE 2 | Verkeersborden

Hieronder een schema met daarin opgenomen verkeersborden om het langzame en scooterverkeer op het fietspad te kunnen scheiden:

Verplicht fietspad (G11)		Fiets en snorfiets moeten op het fietspad, brommer moet op de rijbaan
Onverplicht fietspad (G13)		Gesloten voor brom- en snorfietsen en scooters met in werking zijnde motor
Gesloten voor brommers en scooters (C13)		Gesloten voor brom-, snorfietsen en gehandicaptenvoertuigen met in werking zijnde motor
Maximumsnelheid (A1)		Op dit weggedeelte geldt een maximum snelheid van 25 km per uur
Onderbord (geen jur. status)		Gesloten voor brom- en snorfietsen en scooters met in werking zijnde motor

Griffie



19 februari 2014
Nr. 4a.
De eerlijke brommer

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GRONINGEN;

Gezien het initiatiefvoorstel van GroenLinks en PvdA van 24 januari 2014
(GR 14.4149633);

HEEFT BESLOTEN:

- I. het college op te dragen om, als onderdeel van het totale gemeentelijke beleidskader voor duurzame mobiliteit, een effectief en efficiënt scooterbeleid te ontwikkelen,
 - a. waarin maatregelen worden voorgesteld om de hinder, uitstoot en verkeersonveiligheid van brom- en snorscooters te verminderen;
 - b. waarbij de suggesties uit dit initiatiefvoorstel worden betrokken, voor zover ze haalbaar en proportioneel worden geacht;
 - c. en hiervoor een voorstel aan de raad te presenteren uiterlijk bij de begroting 2015.

Gedaan te Groningen in de openbare raadsvergadering van 19 februari 2014.

De griffier,

drs. A.G.M. (Toon) Dashorst.

De voorzitter,

dr. R.L. (Ruud) Vreeman