

# Expertmeeting Scooters – stand van zaken

## Maart 2017

GGD Gelderland-Midden publiceert het onderzoeksrapport 'Invloed brommers en scooters op luchtkwaliteit fietspaden'. Uit dit onderzoek blijkt dat tot bijna een kwart van alle luchtvervuiling op fietspaden is toe te schrijven aan brom- en snorfietzen, en dat terwijl de helft van alle luchtvervuiling afkomstig is van vervuiling die er sowieso al hangt (zgn. achtergrondconcentratie). Er blijkt nauwelijks verschil te zijn in bijdrage tussen twee- en viertakt scooters, omdat er in verhouding veel minder tweetakt scooters zijn. De emissie-eisen voor brommers en scooters lopen ver achter bij die van het overige verkeer. De onderzoekers pleiten ervoor brommers en scooters snel 'uit te faseren'. In de tussentijd zouden ze naar de rijbaan verplaatst moeten worden, en gemeenten moeten in de gelegenheid gesteld worden om ze uit hun centrum te weren (milieuzone).

## April 2017

De fracties van D66, GroenLinks en PvdA in de Groninger gemeenteraad stellen schriftelijke vragen over de fijnstofuitstoot van scooters, mede naar aanleiding van bovenstaand onderzoeksrapport. Dit rapport heeft diverse organisaties ertoe gebracht een pleidooi te voeren om scooters naar de rijbaan te verplaatsen. De vragenstellers verwijzen ook naar een internetconsultatie door de rijksoverheid waaruit blijkt dat 84% van de ondervraagden voorstander van een dergelijke verplaatsing is. Ze vragen hoe het college denkt over het verplaatsen van scooters naar de rijbaan en het evt. instellen van een milieuzone, en welke mogelijkheden men ziet.

Het college geeft aan dat de snorscooter (max. 25 km/h) steeds populairder wordt, maar zorgt ook voor geluid- en stankoverlast en veel fietsers voelen zich onveilig op het fietspad vanwege de vaak (te) hoge snelheid. Bromfietzen (max. 45 km/h) en vanaf 1 juli 2017 ook speed pedelecs moeten binnen de bebouwde kom in principe op de rijbaan rijden. Het ministerie overweegt wegbeheerders de mogelijkheid te geven om ook snorscooters naar de rijbaan te verplaatsen. Het college denkt hier genuanceerd over. Zo wil het snorscooters wel zoveel mogelijk verbannen van solitaire fietspaden door het plaatsen van een verkeersbord 'onverplicht fietspad', maar ziet het nog weinig in een generiek verbod van snorscooters op fietspaden, o.m. omdat dit tot veiligheidsproblemen voor de snorfietzers zelf leidt. Voor het instellen van een milieuzone ziet het college geen mogelijkheden omdat dit onvoldoende gemotiveerd én gehandhaafd kan worden. Wel wil men het gebruik van elektrische scooters door bezorgrestaurants proberen te bevorderen.

## Mei 2017

De staatssecretaris van I&M schrijft aan de Kamer dat zij voornemens is om per 1/1/2018 geen nieuwe brom- en snorfietzen met een verbrandingsmotor uit Euroklasse 2 en 3 waarvan het emissiecertificaat is verlopen meer op de markt toe te laten, conform de Europese regelgeving. Daarmee is de onderzochte Green Deal met BOVAG/RAI van tafel; deze deal zou behelzen dat de branche de import en verkoop van tweetakt brom- en snorfietzen sneller zou stoppen, mits zij ook na 1/1/18 nog een beperkte restantvoorraad viertakt brom- en snorfietzen uit Euroklasse 2 en 3 op de markt zou mogen brengen. Het effect van het eerder stoppen van de tweetakt-verkoop bleek te gering. Milieuorganisaties zijn verheugd over de aangekondigde maatregel; volgens hen is tot nu toe veel te weinig beleid gevoerd op scooters, terwijl ze grote hoeveelheden ultrafijnstof en benzeen uitstoten, en er ook nog eens gesjoemeld zou worden met de normen. De brancheorganisaties delen

het enthousiasme uiteraard niet, veel bedrijven denken flink verlies te gaan draaien omdat zij uitgingen van de te sluiten deal en al de nodige importbestellingen hebben gedaan.

#### Juni 2017

De gemeente Amsterdam kondigt twee maatregelen aan m.b.t. brom- en snorfietsen. Per 1/1/18 geldt voor vrijwel de gehele bebouwde kom een milieuzone, waardoor brom- en snorfietsen van 2010 en ouder niet meer in de stad mogen rijden. En daarnaast is het – afhankelijk van de landelijke regelgeving – de bedoeling dat snorfietsers net als bromfietsen naar de rijbaan verhuizen (met bijbehorende helmplicht). Amsterdam meldt dat snorfietsen niet alleen slecht zijn voor de gezondheid, maar ook teveel ongelukken op fietspaden veroorzaken. Ze vormen 25% van alle verkeersslachtoffers en daarnaast rijdt 80% van hen – ondanks alle handhaving – te hard.

#### Juli 2017

Per 1/7 moeten alle speed pedelecs (max. 45 km/h) naar de rijbaan. Milieudefensie verbaast zich hierover. Speed pedelecs zijn belangrijk voor de broodnodige omslag naar duurzame mobiliteit: ze vormen de ideale oplossing voor woon-werkverkeer op middellange afstand. Maar als ze moeten rijden tussen bussen en vrachtwagens zijn ze ineens veel minder aantrekkelijk. Natuurlijk is 45 km/h veel te hard op een fietspad in de stad, maar ze kunnen ook langzamer (auto die 200 km/h kan wordt ook toegelaten op 30 km/h weg). Ondertussen mogen snorfietsers gewoon op het fietspad blijven, ondanks de uitstoot van fijnstof en benzeen; ze mogen inderdaad maar 25 km/h, maar in de praktijk rijden gemiddeld tegen de 40 km/h. Milieudefensie pleit voor herinvoering van trapplicht op fietspaden i.c.m. een maximumsnelheid in de stad, en afschaffing van de categorie 'snorfiets'.

In een tweede brief van de staatssecretaris van I&M over de emissie-eisen voor brom- en snorfietsen noemt zij de suggestie om de snorfiets uit te faseren een interessante optie die past binnen de strekking van de bestaande moties (die aandringen om op het aanpakken van de emissies van brom- en snorfietsen). Zij stelt dat er voor de snorfiets, waarvan de snelheid begrensd is tot 25 km/uur, tegenwoordig prima gelijkwaardige duurzame alternatieven voor handen zijn, zoals de elektrische fiets. Ze zegt toe genoemde optie te verkennen ter uitvoering van genoemde moties. Rond de jaarwisseling worden de resultaten van deze verkenning verwacht.

De minister van I&M stuurt een ontwerpbesluit naar de Kamer dat het voor gemeenten mogelijk moet maken om te bepalen dat snorfietsen op bepaalde plaatsen op de rijbaan moeten rijden. De reden om hiertoe te besluiten moet betrekking hebben 'grote drukte'. Een onderbord onder het normale verkeersbord moet snorfietsers dan duidelijk maken dat ze de rijbaan op moeten en een helm moeten dragen. Het wordt aan de gemeente zelf overgelaten of ze maximum snelheid op de rijbaan in dergelijke gevallen op 30 km/h willen stellen. Omdat tot nu toe alleen Amsterdam zich voor een dergelijke bevoegdheid tot de minister heeft gewend, ziet zij geen aanleiding om door middel van algemeen geldende regels de snorfiets overal van het verplichte fietspad naar de rijbaan te verplaatsen. Naar snorfietsers toe vindt zij dit onwenselijk, omdat ze dan altijd een helm moeten dragen, terwijl ze vaak gekozen hebben voor een snorfiets omdat ze dan geen helm hoeven te dragen. ANWB en brancheorganisaties zijn tegen dit voorgenomen besluit, omdat het zou leiden tot problemen met de verkeersveiligheid en irritatie wekt bij andere weggebruikers.

#### Oktober 2017

SWOV publiceert een diepteonderzoek naar snorfietsongevallen op het fietspad. Hieruit blijkt onder meer dat de ongevallen vooral leiden tot slachtoffers onder snorfietsers. Verkeersdrukke is eigenlijk geen ongevalsfactor, het gaat eerder om bijv. obstakels op het fietspad, de afstand tot de rijbaan en

de breedte van het fietspad. Al eerder had het SWOV onderzocht wat het effect zou zijn als de snorfiets naar de rijbaan zou worden verplaatst. Dat zou leiden tot een reductie van 38% van de ongevallen. Dit zou m.n. komen door een veranderende voertuigkeuze als gevolg van de bijbehorende helmplicht. Het SWOV stelt nu voor om (vanwege het veelvuldig voorkomen van hoofdletsel bij ongevallen) sowieso over te gaan tot een helmplicht voor snorfietsers, zoals verder overal in Europa het geval is. Verder kan verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan alleen veilig gebeuren i.c.m. een 30 km/h norm op de desbetreffende weg. Overigens constateert SWOV dat de gemiddelde snelheid van snorfietsers aanmerkelijk hoger ligt dan de wettelijk toegestane limiet van 25 km/u. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de Fietzersbond een petitie aangeboden aan de Tweede Kamer om de voorgenomen wetswijziging te versnellen. RAI vereniging is tegen verplaatsing naar de rijbaan en ziet meer in infrastructurele maatregelen; men is bang dat snorfietsers weer de auto gaan pakken als ze naar de rijbaan moeten en een helm moeten dragen. SWOV zelf denkt eerder dat ze overgaan op bromfiets of elektrische fiets.