

Scooterverlast niet alleen door “kleine groep asociale rijders”

We zijn verheugd dat ook Scooterbelang vindt dat hardrijdende scooters niet op het fietspad horen. Maar jammer is dat ze het probleem van snorscooters die harder dan de maximaal toegestane 25 km/h rijden zo onderschatten. “Een kleine groep asociale rijders doet dat”, aldus Remas Haverkamp van Scooterbelang.

De feiten zijn heel anders. Metingen van de Fietsersbond in 2010 en 2012 geven aan dat meer dan 90% van de snorfietzers harder rijdt dan mag. De gemeente Amsterdam komt uit op bijna 80%. De veel te snelle en brede vehikels zijn ook nog eens heel intimiderend voor fietsende ouderen en kinderen.

Het programma Kassa bezocht in 2011 tien winkels met een verborgen camera om te kijken hoe gemakkelijk het is om een snorscooter te kopen die te hard rijdt. Bijstellen tot 50 km/h was geen uitzondering en werd zelfs ongevraagd aangeboden. Alleen twee van de vier Bovag-leden wilden ‘slechts’ tot zo’n 38 km/u gaan. Vrijwel alle snorscooters die de winkel verlaten, rijden met gemak tegen de 40 km/h en zijn dus volgens de wet opgevoerd.

We hebben het dus niet over “een kleine groep asociale rijders” maar over een grote meerderheid van de snorscooteraars. We zouden graag samen met Scooterbelang bepleiten dat deze dus niet op het fietspad horen.

Remas Haverkamp stelt dat vooral de automobilist een gevaar is voor de snorfietser. In de eerste plaats is de scooterrijder een gevaar voor zichzelf. Maar het klopt dat er ook veel ongelukken gebeuren tussen auto en scooter. En dat gebeurt juist omdat snorfietzers te hard over het fietspad rijden. Afslaande automobilisten kunnen de racemonsters op het fietspad niet op tijd zien aankomen, waardoor ernstige ongelukken gebeuren. Ook gaan door ongelukkige inhaalmanoeuvres van brede scooters op smalle fietspaden niet alleen fietsers, maar ook snorscooteraars nogal eens onderuit tegen stoeprandjes en andere obstakels. Dit soort ongevallen was in 1999 al reden om in de stad de **bromfiets** naar de rijbaan te verhuizen. Resultaat: het aantal ongelukken met bromfietsers nam met 31% af.

De SWOV (een gerenommeerd wetenschappelijk onderzoeksorgaan voor verkeersveiligheid) geeft aan dat de **snorfietzen** en -scooters van nu net zo hard rijden als de **bromfietsen** voordat deze in 1999 naar de rijbaan moesten. Daarom stelt ook de SWOV dat – nog afgezien van de veiligheid van fietsers – snorfietzers (met helm, en met hun echte snelheid) in de stad op de rijbaan horen. De “oplossing” van Scooterbelang voor een maximum snelheid van 25 km/h op het fietspad is een gotspe. Die maximum snelheid voor scooters bestaat namelijk al. Probleem is dat de snorfietzen- tegenwoordig zich weinig blijkt aan te trekken van regels en controles. Ook de grote voorlichtings- en handhavingscampagne “Slowriders” in 2012 zette geen zoden aan de dijk.

De meeste snorfietzen van tegenwoordig hebben weinig gemeen met de snorfietzen zoals ze bij de introductie in 1976 bedoeld zijn: een fiets met hulpmotor, zoals der Spartamet die maximaal 20 (geen 25!) km/h kon. Scooterbelang zou haar leden een dienst bewijzen als ze hen deze keuze laat: wie niet hard hoeft, maar zelf niet (teveel) wil trappen: neem een e-bike of een fiets met hulpmotor, oftewel de snorfietz zoals ie ooit bedoeld is. Wie harder wil dan 20 of 25: neem een bromfiets, dus met helm op de rijbaan

En wij voegen eraan toe: wie gezond en fit wil blijven neemt een fiets.

Gerrit Faber, Fietsersbond Amsterdam (1 januari 2014)