

AMSTERDAM



Juist omdat je er zonder helm mee mag rijden, is de snorscooter zo populair. Vooral ook onder meisjes die zich ermee in een Italiaanse film wanen

Vechten op het fietspad

In Amsterdam woedt een stadsoorlog tussen fietsers en scooters. Niet alleen hinderen ze elkaar op de fietspaden, ze vormen ook een plaag voor voetgangers

Wierd Duk Foto's Marco Hillen

Oeps, het scheelde niks of daar was weer een Amsterdamse fietser van de sokken gereden. Door een voortrazende en slingerende scooter, dat spreekt. Het blonde meisje kan, door een ruk aan haar stuur, nog net een aanrijding vermijden op het drukke fietspad achter het Centraal Station. De linker middelvinger van de fietser gaat de lucht in en ze werpt de twee jongens op de scooter nog wat ferme scheldwoorden achterna. Maar al het misbaar maakt geen indruk. De snorscooter is allang uit beeld verdwenen.

Het is een dagelijks terugkerend tafereel: scooterrijders en fietsers die elkaar in het overvolle centrum van Amsterdam in de weg zitten. Veel Amsterdammers ergeren zich een ongeluk aan de stadsoorlog tussen de twee-

wielers. Meestal krijgen de snorscooters de schuld – dit zijn de scooters met de blauwe nummerplaten, die niet sneller mogen dan 25 kilometer per uur en waarvoor geen helmplicht bestaat. Die snorscooters rijden op de fietspaden en ze maken daar, vindt bijvoorbeeld de Fietsersbond, het leven van fietsers tot een hel. Niet in het minst doordat 95 procent van die snorrende scooters een stuk harder gaat dan de toegestane 25 kilometer. 'Opvoersetjes' worden op elke straathoek verkocht, weet een beetje Amsterdammer.

'We zijn terug bij de situatie voor 1999,' zegt Gerrit Faber (50) van de Fietsersbond. In december 1999 werden in Nederland bromfietseren – Kreidlers, Puchs, Tomossen – van de fietspaden verbannen naar de rijbaan. In

1975 was al de helmplicht voor brommerrijders ingevoerd. Ditzelfde moet nu gebeuren met de snorscooters, vindt Faber. Doe de berijders een helm op en verbied die dingen op de fietspaden. Faber: 'De snorscooters

gaan net zo hard als de brommers van toen, ze zijn net zo zwaar en breed, en ze passen gewoon niet op de smalle fietspaden. Dus: stuur ze naar de rijbaan, liefst met een helm op.'

Maar dit laatste gaat niet zomaar.

Een recente Kamermotie van GroenLinks, om de helm verplicht te stellen voor alle scooters, haalde het bijvoorbeeld niet. De verkoop van de snorscooter zou door een helmplicht waarschijnlijk instorten. De snorscooter is juist zo populair – vooral onder jonge meisjes, die zich ermee in een Italiaanse film wanen en





Strengere verordeningen en mogelijk een 'fietscoach' moeten in Amsterdam orde brengen in het woud van nonchalant geparkeerde rijwielen

graag de wind door hun haren voelen gaan – doordat je er zonder helm mee de weg op mag. Vooral ook in Amsterdam, de stad met bijna de hoogste parkeertarieven ter wereld, waar de snorscooter een handig alternatief is voor de auto.

'Ik voel me op de scooter zo vrij als een vogel,' zegt Mohamed, een 19-jarige Marokkaanse Nederlander, die met z'n opgeschooren kapsel en z'n driekwart jas met bontkraag aan veel clichés over Marokkaanse scooterrijders voldoet. Al z'n vrienden hebben een scooter, vertelt hij, terwijl hij tankt bij een pompstation niet ver van de Dappermarkt. 'Logisch, je gaat toch niet fietsen?' Voor de goede orde: je hebt ook bromscooters met gele kentekens, die maximaal 45 kilometer per uur mogen en waarvoor een helm wél verplicht is. Die rijden op de rijbaan – of waar aangegeven op het fietspad. In Nederland wordt alles in cijfers vastgelegd, dus ook het aantal ongevallen met scooters. In Amsterdam veroorzaken scooters 16 procent van het aantal ongevallen, terwijl zij verantwoordelijk zijn voor nog geen 2 procent van het aantal 'verplaatsingen', zoals dit heet. Ook verontrustend: het risico voor een fietser op een ernstig ongeval met een brom- of snorscooter is tientallen malen groter dan op een aanrijding met een auto. En

als laatste: jaarlijks raken meer dan 140 scooterrijders in Amsterdam ernstig gewond, 36 procent van die slachtoffers valt in de leeftijdsgroep tussen 16 en 24 jaar. 'Ze worden vaak geschept bij het afslaan door auto's doordat automobilisten niet in de gaten hebben hoe snel die scooters gaan,' vertelt een gemeentewoordvoerder. 'Of ze rijden ergens tegenop, of ze gaan onderuit zonder dat er andere weggebruikers bij betrokken zijn.' De gemeente hoopt via de campagne *Slowriders*, die in september begon, voortjikke-

'Ik voel me op mijn scooter zo vrij als een vogel.'

Wie gaat er nou fietsen?'

rende scooterrijders te kalmeren onder het motto: 'Als jij relaxed rijdt, is de politie dat ook.' Bovendien bekijken de stadsdelen of het mogelijk is om de – vaak zeer vervuulende – scooters te weren uit parken en uit 30-kilometerzones. 'We zien de urgentie,' zegt de gemeentewoordvoerder. 'Maar het scooterprobleem laat zich niet zo makkelijk oplossen. De helmplicht bijvoorbeeld, dat moet landelijk worden geregeld. En zolang

er geen helmplicht is, kun je snorscooters niet toelaten op de rijbaan. Dan wordt het nóg gevaarlijker.'

Niet alleen fietsers en scooterrijders hebben in Amsterdam last van elkaar. Al die tweewielers hinderen op hun beurt weer de voetgangers. De hoofdstad telt zo'n zeshonderd-duizend fietsen en ongeveer vijftigduizend brom- en snorscooters – en dat laatste aantal neemt in rap tempo toe. En als ze niet worden gebruikt, staan ze overal: buiten de bestaande parkeervoorzieningen, pontificaal op de trottoirs, waar ze de doorgang versperren. Waar vroeger fout geparkeerde auto's stonden – wat door de introductie van de Amsterdammertjes werd tegengegaan – moet de voetganger zich op drukke plekken nu een weg banen door een woud van fietsen en, toenemende mate, scooters en motoren. Stadsdeel Centrum stelde daarom onlangs aangescherpte regels in voor fietsparkeren bij het Barlaeus Gymnasium en Paradiso. En ter bestrijding van de parkeerchaos moeten bij de Munt en rond het Centraal Station 'fietscoaches' komen. Het zijn allemaal pogingen om de terreur van de tweewieler in te tomen. Want scheurende scooters op het fietspad mogen een plaag zijn, die tienduizenden hinderlijk geparkeerde fietsen zijn het ook. ■