



Nieuw scooterbeleid voor Amsterdam

Fjodor Molenaar
GroenLinksfractie, januari 2011

Inleiding

Het aantal scooters in de stad schiet de laatste jaren omhoog. Scooters zijn snel, handig voor iets langere afstanden en uitermate populair, met name onder jongeren, koeriersdiensten en makelaars. Wie geen auto hoeft maar zich wel hip wil verplaatsen, koopt een scooter. De populariteit dankt de scooter aan het gebruiksgemak: een helm is niet verplicht, en je mag overal gratis parkeren. En voor wie 's nachts naar huis wil en een eind van de uitgaanspleinen woont, is de scooter een uitkomst. Inmiddels heeft één op de tien Amsterdammers een brom- of snorfiets. De scooter heeft daarmee het straatbeeld definitief veranderd.

Maar niet iedereen is enthousiast. Velen ervaren overlast en onveiligheid van scooters. Er wordt geklaagd over de hoge snelheid, het ruimtebeslag, onveiligheid en de effecten op het geluid en het milieu. Wie naast een benzinebrommer staat te wachten, ademt uitlaatgassen en stofdeeltjes in. Opgevoerde brommers veroorzaken extra geluidsoverlast. Ook ervaren veel Amsterdammers de scooters van hun stadsgenoten als een gevaar op de weg. Veel scooterrijders houden zich niet aan rijsnelheden, verdringen andere weggebruikers van het fietspad, en zijn bij meer verkeersongevallen betrokken dan welke andere categorie weggebruikers dan ook. Omdat brommers gemakkelijk opgevoerd kunnen worden en een effectieve handhaving ontbreekt, rijden er veel scooters in de stad die én te hard kunnen, én te veel lawaai produceren én te veel roet en fijnstof uitstoten. Om deze redenen vragen veel Amsterdammers om een nieuw beleid voor scooters, en een stringente handhaving.

GroenLinks wil de overlast en onveiligheid van scooters en hun gebruikers terugdringen. In september 2009 stelde de fractie daarom al schriftelijke vragen, en lanceerde tevens het voorstel om een slooppremie in te voeren voor vervuilende tweetaktbrommers, zoals Amsterdam die ook kent voor vieze auto's. Het College koos daar helaas niet voor, maar zegde wel toe om in Den Haag te gaan pleiten voor een algeheel scooterverbod op fietspaden. De wethouder wilde ervoor zorgen dat er in Amsterdam naast gewone fietsen alleen nog elektrisch aangedreven fietsen op het fietspad mogen rijden.

In december 2009 nam de gemeenteraad unaniem een motie van GroenLinks aan die het College opdraagt om binnen een jaar te komen met nieuw beleid voor scooters en brommers. Doel van het nieuwe scooterbeleid moet volgens de gemeenteraad zijn om:

- de hinder, vervuiling en overlast door (tweetakt-)brommers substantieel te verminderen;
- brommende veelrijders zoals (kranten-)bezorgers, (pizza-)koeriers en makelaars te stimuleren om vervuilende tweetaktbrommers te vervuilen voor een elektrische;
- de mogelijkheden van een slooppremie voor (tweetakt-)brommers in kaart te brengen;
- de controle en handhaving op opgevoerde brommers te intensiveren;
- het aantal ongevallen met letselschade waarbij brommers betrokken zijn te verminderen.

Sindsdien is het rond het College over dit onderwerp helaas stil geworden. Hoewel de herijking van het scooterbeleid ook in het nieuwe programakkoord werd opgenomen, laat dat nieuwe beleid nog tot eind 2011 op zich wachten. In deze notitie doet de GroenLinksfractie daarom voorstellen die invulling geven aan het nieuwe scooterbeleid van Amsterdam. Om te beginnen lopen we de problemen en overlast van scooters nog eens langs, daarna formuleren we oplossingen, en tenslotte doen we concrete voorstellen voor nieuw beleid.

Een scooter is...

We kunnen niet verder voor te hebben uitgelegd wat het verschil is tussen een scooter en ... een scooter. Er zijn namelijk tal van soorten, 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 veruit de meesten 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 sinds de jaren 90 terug te keren.

Figuur A: Eigenschappen van verschillende categorieën scooters

Type scooter	Rijbewijs	Minimumleeftijd	Constructiesnelheid	Helm verplicht?
bromfiets	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	45 km/uur	Helm verplicht
snorfiets	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	25 km/uur	Helm niet verplicht
brommobiel	AM (ook AL, AZ, B)	16 jaar	45 km/uur	Helm verplicht zonder veiligheidsgordel
motorfiets	A automatisch, 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 kilometer 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 autosnelwegen of autowegen te rijden.
- Een **snorscooter** of **snorfiets** (blauw kenteken, witte letters) is een variant op de bromfiets, maar de constructiesnelheid is beperkt tot 25 kilometer per uur. Er is geen helmplicht.
- 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. De bestuurder moet een bromfietsrijbewijs hebben en een helm is verplicht 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. De Canta mag zonder rijbewijs bereden worden.
- 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.
- 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 deze notitie 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 deze notitie, net als bijvoorbeeld Segways. Elektrische fietsen doen alleen mee als gezond alternatief voor de scooter.

A. Problematiek

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 met name het fietspad maar ook geparkeerd, hun potentiële snelheid en daarmee onveiligheid op de weg, en tenslotte hun toegenomen aantallen. Hieronder lopen we al deze zaken langs, om te concluderen dat de optelsom van alle problemen het nodig maakt fors in te grijpen.

Veel uitlaatgassen en ultra fijnstof

Vreemd genoeg zijn de emissienormen voor bromfietsen al jaren minder streng dan die voor personenauto's. Volgens de geldende Europese emissie normen (Euro 2) mogen bromfietsen zes keer zoveel koolmonoxide (CO) uitstoten als personenauto's. Voor koolwaterstoffen (HC) (verdampte benzine), stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof zijn zelfs helemaal geen normen vastgelegd. Europa werkt wel aan voorstellen tot aanscherping van de eisen, maar tot op heden is daarvan alleen een concept gepresenteerd. Hieronder worden de uitstootnormen voor verschillende categorieën voertuigen vergeleken.

Figuur B: Vergelijking van de Europese normen voor auto's en tweewielers

mg/km uitstoot	personenauto ⁴		motorfietsen ⁴		bromfietsen ⁴	
	benzine	diesel	<150 cc	>150 cc	benzine	diesel ⁵
koolmonoxide (CO)	1 000	500	2 000	2 000	6 000	1 000
koolwaterstoffen (HC)	100	–	800	300	–	–
stikstofoxiden (NO _x)	60	180	150	150	–	–
HC + NO _x	–	230	–	–	3 000	1 200
fijn stof (PM)	5	5	–	–	–	–

⁴ Dit zijn de thans voor nieuwe voertuigen geldende Europese toelatingseisen.

⁵ Diesel komt in de praktijk alleen voor bij 4-wielige «brommobielen».

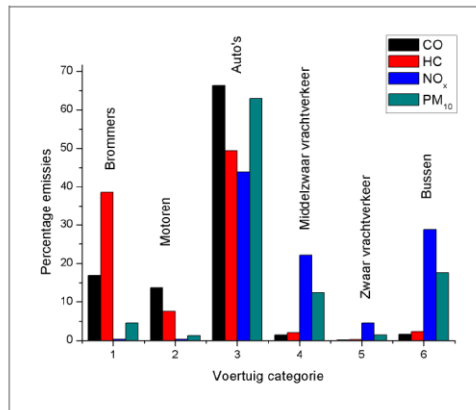
Te ruime normen zijn daarbij niet alleen het probleem, want zelfs die normen worden ook nog regelmatig overschreden. Brommers hebben vaak een hogere uitstoot van koolmonoxide en roet omdat de motoren niet goed zijn afgesteld. De discrepantie tussen de norm en de praktijk is opvallend. Bromfietsen mogen maximaal 1 gram koolmonoxide per kilometer uitstoten, maar uit onderzoek blijkt dat dit in praktijk wel 10 gram is. Bromfietsen mogen ook maximaal 1,2 gram koolwaterstoffen en stikstofoxiden per kilometer uitstoten, maar in de praktijk stoot een brommer wel 6,38 gram koolwaterstoffen uit. Dit komt dan omdat ze alleen aan de norm moeten voldoen op het moment dat ze uit de fabriek komen. Door slijtage, door te hard rijden en door het opvoeren wordt er in praktijk veel meer uitgestoten dan in laboratoriumsituaties.

“Fijnstofkanonnetjes”

De Fietsersbond begon daarom in 2008 een campagne tegen de ongezonde overlast voor voetgangers, fietsers (en brommerrijders zelf) van brommers en scooters, en bombardeerde rondrijdende tweetaktscooters tot *fijnstofkanonnetjes*: “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 in een toelichting.

Onderzoek van TNO naar de luchtvervuiling door brommers in Amsterdam (2009) bevestigde dat beeld. TNO concludeerde dat brommers en scooters, gelet op hun geringe aandeel (van 5 procent) aan het lokale verkeer, verantwoordelijk zijn voor een opmerkelijk groot deel van de lokale uitstoot door het verkeer van koolwaterstoffen (23 procent) en koolmonoxide (10 procent) in Amsterdam. Het TNO onderzoek wees uit dat de concentraties slechte lucht dichtbij brommers hoog zijn, en vermeldde bovendien dat het aandeel schadelijk ultra fijnstof naar verwachting nog veel groter is dan de gemeten waarde aan PM10 (5 procent).

Figuur C: bijdrage aan totale emissie per voertuigcategorie in de Amsterdamse binnenstad



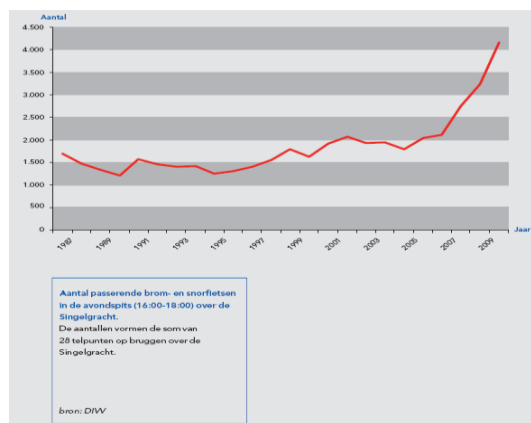
Als je bedenkt dat Amsterdam 250.000 auto's telt en maar 70.000 brommers, is de bijdrage van brom- en snorfietsen aan de uitstoot hoog. Verontrustend hoog zelfs. TNO adviseerde de gemeente dan ook om het gebruik van opgevoerde brommers tegen te gaan en de vervanging van tweetaktbrommers te stimuleren. Ook adviseerde TNO de gemeente om bij de Minister te gaan pleiten voor instelling van een APK-keuring voor brommers en scooters, het verplicht stellen van een katalysator voor brandstofbrommers of invoering van een milieuzone voor vervuilende categorieën snor- en bromfietsen. Twee jaar nadien is er nog altijd niets gebeurd met deze aanbevelingen van TNO.

Het College zegde in 2009 wel toe om professionele veelrijders zoals koeriersdiensten, pizza bezorgers en makelaars met een financiële prikkel te gaan stimuleren om over te stappen op elektrische scooters. Het inruilen van oud en vervuilend voor schoon en nieuw zou niet alleen goed zijn voor het milieu, maar ook de noodzakelijke mobiliteit van deze groepen waarborgen. Maar zelfs van dit eigen voorstel van het College is niets meer vernomen, sinds het door de wethouder werd aangekondigd.

Sterk stijgende aantallen

Intussen groeit het aantal scooters gestaag door. Nederland telt anno 2010 meer dan een miljoen brom- en snorfietsen, en in Amsterdam heeft zelfs bijna elke tiende inwoner een brommer of scooter. Het aantal verkochte scooters is ten opzichte van 2006 dan ook enorm gestegen. Volgens het Centraal Bureau voor Statistiek (CBS) werden er in 2006 landelijk 27 duizend brommers en 24 duizend snorfietsen verkocht. In 2009 waren dit er al 42 duizend resp. 56 duizend. En reden er begin 2009 nog 850 duizend brom- en snorfietsen in Nederland rond, begin 2010 waren het er al 930 duizend, een stijging van ruim negen procent. Onder scooters was de stijging nog groter: hun aantal steeg met 13 procent tot 423 duizend. Sinds 2007 is het aantal scooters met **45 procent** gegroeid, en het aantal bromfietsen met 27 procent, aldus het Centraal Bureau voor Statistiek. In 2010 zette deze lijn zich versterkt voort, en steeg het aantal scooterverkopen in het eerste halfjaar met 20 procent.

Figuur D: Singelgracht passages van snor- en bromfietsen in de avondspits 1987 - 2009

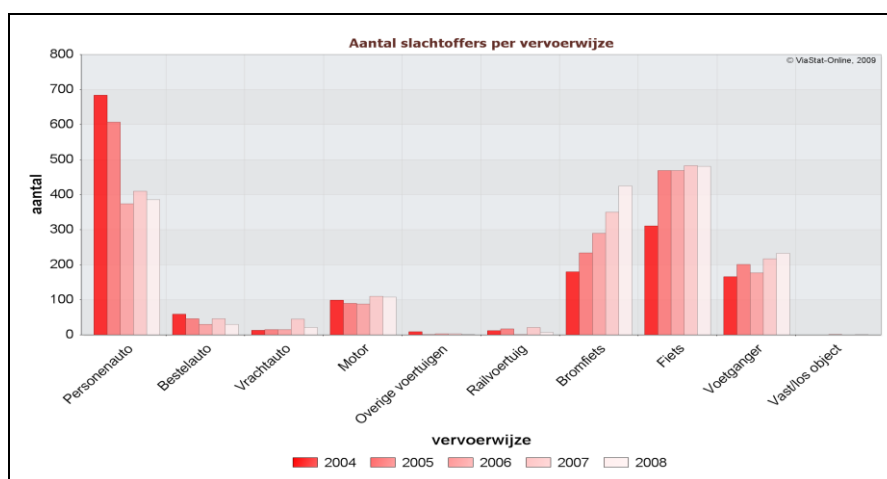


Waar brommers met name populair zijn op het platteland, zijn scooters vooral favoriet in de stad, zo blijkt uit de cijfers van hetzelfde CBS. En dat zien we terug in de Amsterdam. Waar van alle Nederlanders 3 procent een brom- of snorfiets heeft, is dat in Amsterdam bijna 10 procent. Misschien valt deze populariteit te verklaren door het stringente parkeerbeleid voor auto's. Eind 2009 reden er in Amsterdam 43.000 bromfietsen en 28.000 snorfietsen, een stijging van 27 respectievelijk 69 procent ten opzichte van twee jaar daarvoor. Scooters en brommers zijn daarmee veruit de snelst groeiende verkeerscategorie, zo blijkt uit recente cijfers van de Amsterdamse dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV).

Brokkenmakers in het verkeer...

Niet alleen is het aantal scooters in luttele jaren verdubbeld, ook het aantal letselgevallen stijgt sterk. Onder brom- en snorfietsers vallen in de jaren 2006 – 2008 in Amsterdam bijna net zo veel ziekenhuisgewonden (212) als onder fietsers (280) en automobilisten (240). Als je bedenkt dat de stad 550.000 fietsen en 250.000 auto's telt en maar 70.000 brommers, is dat een verontrustend hoog aantal. Sterker nog: terwijl brom- en snorfietsen slechts 5 procent van het Amsterdamse verkeer uitmaken, waren zij tussen 2007 en 2009 betrokken bij een kwart van de verkeersongevallen in de stad. Brommers en scooters zijn daarmee niet alleen veruit de **onveiligste vervoermiddelen** in Amsterdam, maar vormen ook de snelst stijgende categorie letselgevallen, zo valt af te lezen uit onderstaande cijfers van de dienst IVV.

Figuur E: Verdeling van het aantal slachtoffers per vervoerswijze, periode 2004 t/m 2008



De Europese Commissie waarschuwt dat het aantal dodelijke en letselgevallen significant hoger ligt. 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. De populariteit van scooters onder jongeren is waarschijnlijk debet aan het hoge aantal letselgevallen. Zij zien 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'. Met name jongeren die relatief weinig verkeerservaring hebben doordat zij niet regelmatig gefietst hebben, zijn kwetsbare verkeersdeelnemers op de scooter. Dat er nu een praktijkexamen is gesteld, neemt niet weg dat er ook een duidelijke relatie ligt met het feit dat een helm dragen niet verplicht is. Was een helm wel verplicht geweest voor alle categorieën scooters, dan had bij scooterrijders wellicht veel (hoofd)letsel voorkomen kunnen worden.

... en een gevaar op het fietspad

In Amsterdam wordt veel overlast van scooters ervaren als gevolg van het ruimtebeslag op het fietspad. Het gaat dan niet alleen om objectieve onveiligheid maar ook om schrik- en onveiligheidsgevoelens, waardoor volgens de Fietsersbond met name ouderen en ouders met kleine kinderen soms niet (meer) durven fietsen. Terwijl fietsen maximaal 75 cm breed zijn, nemen scooters gemiddeld **90 cm ruimte** in op het fietspad, exclusief de spiegels die soms nog eens 20 cm uitsteken. Wettelijk mogen snor- en bromfietsen zelfs 1 meter breed

zijn. Op een fietspad van 2 meter breed kunnen twee fietsers elkaar nog wel passeren, maar deze maat volstaat niet op druk bereden routes. Zeventig procent van de Amsterdammers zit inmiddels dagelijks op de fiets. Dit zijn zoveel fietsers dat de normen van 1,80 tot 2,25 meter niet meer voldoen om het fietsaanbod te verwerken. Laat staan om ook nog het fors gegroeide aantal scooters van een meter breed te kunnen verwerken. Omdat scooters zwaarder én sneller zijn, vormen zij al snel een overmacht tegenover de lichtere fietsen op het fietspad.

Figuur F: Fietspaden zijn te smal om zonder gevaar met een scooter in te kunnen halen



De Amsterdamse normen voor fietspaden zijn dringend aan herziening toe. Naar aanleiding van de GroenLinksnota *De Fietser Koning* en een afspraak in het programakkoord 2010 – 2014 herijkt het College momenteel de breedtenormen van trottoirs en fietspaden. Het verdient stevige aanbeveling om die breedte, in elk geval op Hoofdnet Fiets, afhankelijk te stellen van de hoeveelheid en soorten verkeer op de drukste tijden van de dag. Afhankelijk van de spitsuurintensiteit zou de breedte voor fietspaden waarop scooters niet zijn toegestaan minimaal 2,20 tot 4 meter moeten zijn. En voor fietspaden waarop ook brom- en snorscooters rijden moet de breedte variëren van minimaal 2,50 tot 4,50 meter. Overigens duurt het na vaststelling van nieuwe normen nog wel even totdat alle fietspaden in de stad breed genoeg zijn; de gemiddelde straat gaat namelijk maar eens in de 25 jaar op de schop.

Gebrekkige handhaving

Een specifiek probleem vormt het grote snelheidsverschil tussen snorscooters en fietsen. De verkeersoverlast en onveiligheid hangt samen met scooters die de maximumsnelheid overschrijden, met brommers die ongeoorloofd gebruik maken van het fietspad of het 'gevoel' van onveiligheid dat veroorzaakt wordt door het geluid van opgevoerde knalpijpen of het claxonneren op het fietspad. Gebrekkige handhaving moet dan wel problemen opleveren.

Wettelijk mogen scooters 25 km per uur op het fietspad. Dit om grote snelheidsverschillen tussen de verschillende gebruikers van het fietspad te voorkomen. Helaas is dit maximum van 25 km per uur vooral een gedroomde werkelijkheid. Scooters kunnen over het algemeen met gemak 40 km per uur rijden en doen dat ook als ze de kans krijgen. Onderzoek van Rijkswaterstaat toont aan dat van de snorscooters **96 procent te hard rijdt**. Op YouTube is zelfs te zien hoe opgevoerde snorscooters wel 70 km per uur kunnen halen. Niet veilig op fietspaden, waar de rijsnelheid van fietsers zo'n 15 tot 20 km per uur is.

De wettelijke maximumsnelheden voor brom- en snorfietsen van 45 resp. 25 km per uur zijn constructiesnelheden. Deze worden gemeten op een rollerbank. Vanwege een aantal marges voor meetfout en handhaving worden snorfietsen door de politie echter pas beboet vanaf een gemeten snelheid van 39 km per uur. In de praktijk blijkt de gedoogde maximumsnelheid dus veel hoger dan de toegestane 25 km per uur. De meeste snorfietsen blijken ook al bij voorbaat (in de winkel) rond de 35 km per uur te kunnen rijden. Een nog hogere snelheid is mogelijk door het verwijderen van een begrenzer en het opvoeren.

Iets heel anders is het bekeuren van overtredingen van de maximale rijsnelheid. Daarvoor geldt voor snorfietsen eveneens een maximum van 25 km per uur en kunnen boetes uitgedeeld worden als de gemeten snelheid 32 km per uur of hoger is. Maar aangezien de feitelijke rijsnelheid zelden wordt gehandhaafd wordt daarop ook nauwelijks beboet.

Het snelheidsverschil leidt bij een klein aantal brommers al tot zeer veel passeerbewegingen op het fietspad, zo becijfert de Fietzersbond. Fietzers kunnen niet opzij voor scooters, tenzij zij elke keer dat er een achteropkomende scooter passeert uitwijken naar de stoep. Met het grote verschil in gewicht, ruimtebeslag en rijsnelheid (van wel 20 tot 25 km per uur verschil) leidt dit veelvuldig tot gevaarlijke situaties. En hoe hoger de snelheid van brommers op het fietspad, des te hoger het aantal passeerbewegingen. Het leidt ertoe dat fietsers een grotere zijwaartse afstand (schuwafstand) willen bewaren tot achteropkomende scooters, maar het is ook gevaarlijk voor de scooterrijders die bij het passeren met (te) hoge snelheid over een smalle schampstrook langs lantaarnpalen, fietsrekken of geparkeerde auto's moeten rijden!

Knetterende knalpijpen

Hoewel de bijdrage van brom- en snorfietsen aan de totale geluidsbelasting door het verkeer laag is, wordt de lokale geluidshinder als groot ervaren. In Amsterdam staan bromfietsen met **19 procent ernstige hinder** op de eerste plaats in de top tien van meest hinderlijke geluidsbronnen, aldus TNO. Bovendien wordt de hinder vooral ervaren op rustige momenten, bijvoorbeeld in de late avond of vroege ochtend, wanneer er weinig lawaai is van ander verkeer en het (opgevoerde) brommergeluid extra opvalt.

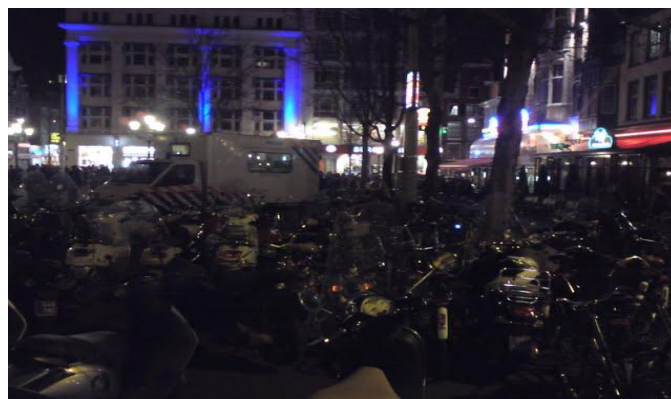
Overmatige geluidsproductie is in de meeste gevallen het gevolg van opvoeren of gebrekkig onderhoud, zoals bijvoorbeeld een defecte uitlaat. In 2007 reed in Nederland van de staande gehouden brom- en snorfietsers **22 procent op een opgevoerd voertuig**. Voor Amsterdam zijn geen cijfers bekend.

Het scooter parkeerinfarct

Het parkeren van brom- en snorfietsen op de stoep is overal in Amsterdam toegestaan. Door de toename van het aantal scooters wordt dit echter op sommige plaatsen steeds vaker als een probleem ervaren. Omdat scooters net als fietsen gratis op de stoep mogen worden geparkeerd, vormen zij met hun grote formaat regelmatig een sta in de weg op het trottoir.

Met name in de drukke binnenstad, bij winkelcentra, op en rond de uitgaanspleinen en bij bioscopen leidt het wildparkeren van fietsen en scooters in de openbare ruimte tot een parkeerinfarct, met als gevolg veel **fysieke hinder** voor andere weggebruikers, minder validen en de nood- en hulpdiensten.

Figuur G: Bromfiets parkeerinfarct op het Leidseplein



Oh besitas, ook dat nog!

Naast de problemen die scooters voor anderen veroorzaken, veroorzaakt scooterrijden ook problemen voor de berijders. Bovenop de blootstelling aan hoge concentraties roet en fijnstof, bewegen scooterrijders zich niet om zich te verplaatsen. Dit betekent dat veel scooteraars te

weinig lichaamsbeweging krijgen. Waar een stadsmens in 30 minuten per dag op de fiets voldoende beweging opdoet, zitten scooterrijders passief met hun lijf in hun eigen ongezonde scooteruitlaatgassen. Overgewicht oftewel obesitas vormt inmiddels een erkend en toenemend gezondheidsprobleem voor de 'patat' generatie. Op veel middelbare scholen zijn ze er zo uit te plukken, de jongens en meiden met van die dikke scooter konten.

“Een grote ergernis”

Tellen we alle problemen bij elkaar op, dan blijken scooters in de stad een snel groeiend, vervuilend en stinkend, fysiek ongezond en uitermate verkeersgevaarlijk probleem. Eigenlijk is het dan ook niet goed voorstelbaar dat de overheid, zowel landelijk als lokaal, niet met de grootste prioriteit nieuw scooterbeleid invoert en aanvullende regels stelt.

Dat de burgers het inmiddels zat zijn, blijkt uit alle beschikbare onderzoeken. Volgens cijfers van het ministerie van VROM vormen brommers voor veel mensen een grote, zo niet de grootste ergernis. Met name het roekeloze rijgedrag, de stank en het lawaai dat scooters produceren is velen een doorn in het oog.

Gezien de aandacht die een recente online petitie van de Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond, het Milieucentrum Amsterdam, Velo Mondial en de Stichting Doet tegen scooteroverlast in de media kreeg, blijkt het een thema dat velen raakt. De online petitie op www.scooteroverlast.nl werd binnen een paar weken al door ruim 2500 Amsterdammers ondertekend, en de teller staat na drie maanden al op meer dan **5000 ondertekenaars**.

Een kleine bloemlezing, geplukt van een internetforum:

- *Ik erger me elke dag weer aan snorscooters, hun rijgedrag en stank.*
- *Categorie snorfiets / scooter mag wat mij betreft uit de wet.*
- *De stad wordt minder aangenaam door voortjagende scooters*
- *Maak ze desnoods elektrisch, dat scheel al heel veel.*
- *Beter is nog dat mensen blijven fietsen.*
- *Fietspaden zijn er voor fietsers, niet voor hardrijders met bewegingsarmoede*
- *Uche uche uche*
- *Het is de snelheid die het a-sociale gedrag veroorzaakt*
- *De berijder is zich niet of nauwelijks bewust van de medeweggebruikers.*
- *Die jongens en meisjes krijgen allemaal een dikke reet van zo'n scooter*
- *Scooteroverlast neemt dusdanige proporties aan dat ik overweeg om te gaan verhuizen.*

Ook op diverse andere gehouden internetpeilingen blijkt dat een overweldigende meerderheid van de respondenten scooters wil weren van fietspaden en uit winkelstraten. De roep om ingrijpen door de overheid klinkt alom. Zal er dan eindelijk eens iets gaan gebeuren?

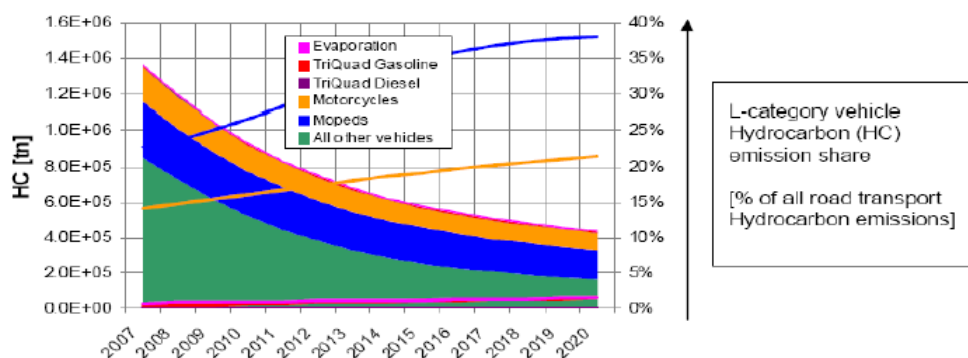
B. Oplossingen

Uiteraard zijn er voor alle problemen die scooters veroorzaken ook oplossingen aan te dragen. Nadat we ze stuk voor stuk zijn langsgelopen, eindigen we met de conclusie dat Amsterdam in staat is zelf een groot deel van de problemen effectief op te lossen.

Strengere milieunormen

In Brussel wordt al enige tijd gewerkt aan strengere emissienormen voor brommers en scooters. In oktober 2010 verscheen de ontwerpverordening van de Europese Commissie. De Commissie erkent dat de uitstoot van koolwaterstoffen (HC) door brommers, scooters en motoren significant hoger is dan voor andere motorvoertuigen. Doel van het voorstel van de Europese Commissie is om het toenemende aandeel luchtverontreinigende emissies van brommers en scooters terug te dringen. Terwijl de uitstoot van koolwaterstoffen (verdampende benzine) bij andere voertuigen fors daalt, blijft die voor brommers en scooters hoog.

Figuur H: Koolwaterstof uitstoot van verschillende voertuigcategorieën in de EU



Als er niets verandert, zijn twee- en driewielige motorvoertuigen in 2020 verantwoordelijk voor 68 procent van alle HC-uitstoot door het verkeer, aldus de Europese Commissie. Met name steden zullen dan ook profiteren van strengere normen. Het Europese Parlement zal zich er de komende maanden over buigen, wellicht volgt medio 2011 een stemming. Als het voorstel de eindstreep haalt, worden de nieuwe normen overigens gefaseerd aangescherpt: Euro 3 staat voor 2014 gepland, maar de strengste (Euro 5) normen volgen pas in 2020.

Elektrische scooters

Aangezien de uitstoot van elektrische brommers *nul* is en de techniek ver genoeg gevorderd, vindt GroenLinks het de hoogste tijd om het rijden met fossiele brandstofbrommers te gaan ontmoedigen en de omschakeling naar elektrische scooters en e-bikes sterk te gaan bevorderen. 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 snorfietsen 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 goedkoop in het gebruik, omdat de elektriciteit waar ze op rijden vrijwel gratis is. Ook de industrie boekt snel voortgang in de ontwikkeling van elektrische voertuigen. Daarom concludeerde TNO in 2009 al dat een slooppremie voor oude brom- en snorfietsen 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.

In navolging van de BOVAG bepleit GroenLinks nogmaals invoering van een Amsterdamse 'schone scooter regeling'. Het lijkt ons een goede zaak om fossiele brandstofrijders te stimuleren hun oude, vervuilende brom- of snorfiets te vervangen door een schoon en stil exemplaar, hetzij met ouderwetse trappers ofwel met groene stroom aangedreven.

Overigens moeten dan ook meteen de nadelen worden weggenomen. Dus waar wij ervoor pleiten om Amsterdammers met een 'schone scooter regeling' over te laten stappen op elektrische rijden, kan dat alleen als er gelijktijdig voor wordt gekozen om scooters op de rijbaan te laten rijden. Want elektrische scooters zijn zo stil dat je ze niet hoort aankomen, en daardoor vormen ze juist weer een extra gevaar op het fietspad.

De Admiraal van Beijing

Hoe de omschakeling naar 100 procent elektrische scooters ook kan, hebben de inwoners van Beijing de afgelopen jaren ervaren.

China was altijd fietsland nummer 1, maar met de opkomende economie zag je er ook steeds meer auto's en vervuilende scooters en brommers. Dat werden er zo veel dat je enkele jaren geleden in Beijing vrijwel niet meer kon ademen. Maar de overheid heeft dit probleem voortvarend aangepakt in de aanloop naar de Olympische Spelen van 2008. In Beijing kom je sinds enkele jaren de stad niet meer in met een scooter op een verbrandingsmotor. Steeds meer elektrische fietsen en scooters vervangen de fiets in China. Je ziet ze overal, op het platteland en in de steden. In de bebouwde kom rijden talloze elektrische scooters. Niet een paar honderd, maar het zijn er honderdduizenden.

*China, het meest vervuilde land ter wereld, is dus massaal overgestapt op elektrische fietsen en scooters. Naar schatting rijden er nu al zo'n **120 miljoen e-bikes** rond in China. Elektrische fietsen en scooters zijn er het grootste alternatief voor auto's en openbaar vervoer. Trottoirs staan er vol met elektrische scooters. E-bikes worden er inmiddels bejubeld als het milieuvriendelijke persoonlijke vervoer van de toekomst in het land met de grootste emissies van schadelijke broeikasgassen ter wereld, dus met de grootste motivatie om daar iets aan te veranderen.*

De in China geproduceerde e-bikes behalen snelheden van meer dan 35 km per uur. Volgens sommige producenten kan er met een enkele opgeladen batterij afstanden tot 50 kilometer worden gereden, ruim voldoende voor de dagelijkse ritjes van en naar school en het werk. Opladen is gemakkelijk en kan overal: de oplaadbatterijen worden simpelweg thuis aan het stopcontact gezet. De meeste e-bikes hebben overigens ook trappers, met uitzondering van de scootermodellen.

In het democratische Nederlandse politiek bestel is het uiteraard niet mogelijk om in een jaar totaal omschakelen naar elektrische scooters, maar het voorbeeld van Beijing toont wel aan dat we kunnen leren hoe een stad opknapt door de fossiele brandstof scooters volledig te weren.

Figuur 1: Er rijden nu al zo'n 120 miljoen e-bikes rond in China



Schone scooter regeling

Een aantal Nederlandse gemeenten heeft voorzichtige stappen gezet om de verkoop van elektrische brom- en snorfietsen te promoten. In Amsterdam moeten de gemeentelijke

diensten en stadsdelen bij aanschaf van nieuwe voertuigen voldoen aan (helaas minimale) milieueisen. Voor scooters en brommers gaat het dan om 4 takt. Ook moet bekeken worden of aankoop of inhuur een elektrisch alternatief mogelijk is, hetgeen de voorkeur verdient.

Zaanstad heeft als eerste gemeente een algemene sloopregeling ingevoerd. Het College reserveerde er 80 duizend euro voor het slopen van brom- en snorfietzen die op benzine of mengsmeer rijden. Deze 'schone scooter regeling' werd een succes. Inwoners van Zaanstad werden beloond als zij hun (vuile) brommer of scooter inleverden en/of een nieuwe elektrische scooter aanschafte. Bewoners die hun oude 2-takt inleverden ontvingen een premie van 200 euro. Aanschaf van een nieuwe elektrische scooter werd tot de helft van de aankoopprijs gesubsidieerd, tot maximaal 1.750 euro. Dat heeft geresulteerd in 29 ingeleverde en vernietigde 2-takt brommers en scooters, en 63 aangeschafte elektrische scooters. Omgerekend naar Amsterdamse aantallen zou het gaan om 150 vernietigde vieze brommers in één jaar tijd, en 335 nieuw aangeschafte elektrische scooters. Een prestatie.

Invoering van een 'schone scooter regeling' – in navolging van Zaanstad - is dan ook een stimulans voor de overstap naar elektrisch vervoer. En ook andere Nederlandse steden nemen maatregelen tegen vervuilende scooters. Utrecht wil in de komende twee jaar 300 oplaadpunten realiseren om het gebruik van elektrische scooters en auto's aantrekkelijker te maken. Rotterdam werkt aan een sluitend netwerk van oplaadpunten. Daarnaast kunnen bewoners van de binnenstad dit jaar een week lang gratis een elektrische scooter uitproberen om de zegeningen van het elektrisch snorren te ervaren.

Bredere fietspaden aanleggen

Scooters zijn te breed voor de Amsterdamse 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 90 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. Op de meeste drukke fietsroutes is al snel een breedte van 3,5 of 4,5 meter nodig. Aangezien veel Amsterdamse fietspaden 1.80 tot 2.25 meter breed zijn, komen zij daarvoor 50 tot 170 cm te kort.

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 sowieso de aangewezen oplossing. Het succes van de brommer op de rijbaan bewijst waarom dat werkt.

Scooters op de rijbaan

Sinds 1999 moeten brommers in de bebouwde kom al op de rijbaan rijden, tenzij er sprake is van een verplicht (brom)fietspad. Die maatregel bleek uitermate goed te werken. Het aantal slachtoffers daalde met maar liefst **31 procent**, zowel onder brommerrijders als onder andere gebruikers van het fietspad. De helft (750 minder slachtoffers) bleek het directe gevolg van de maatregel om brommers op de rijbaan te laten rijden. Dit komt omdat brommers op de rijbaan zich voorzichtiger bewegen tussen het zwaardere gemotoriseerde verkeer en bovendien voor automobilisten beter zichtbaar zijn. Niet geheel verrassend daalde vervolgens ook het aantal ongevallen tussen brommers op het fietspad en fietsers en voetgangers spectaculair.

Reden in 1999 om scooters niet ook tot de rijbaan te verplichten was dat zij een lagere constructiesnelheid hebben, namelijk tot maximaal 25 km per uur. Inmiddels is die vooronderstelling gelogenstraft: scooters gaan net zo snel als brommers, en doen dit ook waar het maar kan – zoals op het fietspad. Zeer waarschijnlijk zal de omschakeling naar stille, elektrisch aangedreven scooters tot meer gevaarlijke situaties op het fietspad leiden. Ook dat is dan weer een goede reden om snorscooters naar de rijbaan te verwijzen.






Waar het College in 2009 naar Den Haag verwees, blijken snorscooters wel degelijk van het fietspad geweerd te kunnen worden. In recente antwoorden op Kamervragen van GroenLinks en SP stelt Minister Schultz van Haegen dat gemeenten met verkeersborden kunnen regelen dat snorfietzers op het fietspad niet zijn toegestaan: "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.**”

Het beste zou uiteraard zijn als het Rijk landelijk beleid maakt, maar de Minister geeft aan dat Amsterdam ook zelfstandig mag overgaan tot het weren van snorscooters en snorfietsen van het fietspad, door op het fietspad naast normale stadsfietsen alleen nog fietsen met trapondersteuning en elektrische fietsen toe te staan. Het is de wegbeheerder, de gemeente, die dit bepaalt. Snorscooters worden op die straatsdelen verplicht om op de rijbaan te gaan rijden – net zoals sinds 1999 de brommers. Als Amsterdam daarvoor kiest kan het eveneens sterk groeiende aantal fietsers op de fietspaden meer ruimte krijgen, en zal de feitelijke én de ervaren verkeersveiligheid in de stad sterk toenemen.

Hoewel een woud van borden voorkomen moet worden, is ook het langwerpige blauwe bord **Onverplicht fietspad** mogelijk, waardoor het verboden wordt voor brom- en snorfietsen. Of de borden **Maximumsnelheid** of **Gesloten voor brom- en snorfietsen met in werking zijnde motor**. Het langwerpige witte onderbord **Dus niet brommen** kan er in alle gevallen (ten overvloede) bij worden gehangen. Al met al zijn er dus voldoende mogelijkheden om als gemeente in actie te komen!

Figuur J: De gemeente kan zelf met verkeersborden scooters van het fietspad weren

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

Inrichten van vakken en stallingen

Het toenemende aantal scooters vraagt ook om oplossing van het parkeerprobleem. Om het parkeerinfarct van brom- en snorscooters op de stoep aan te pakken moeten op het maaiveld vele honderden parkeervakken worden ingericht, moeten bestaande stallingen en garages een voorziening voor scooters krijgen en moeten de mogelijkheden om elektrische scooters op te laden sterk worden uitgebreid. En aangezien op iedere parkeerplek voor een auto maar liefst vijf scooters kunnen staan, geldt ook hier: reguleer het parkeren. Voor brommers en scooters ingerichte parkeervakken, zoals de op voorstel van GroenLinks in 2009 ingerichte stallingplaatsen voor het Centraal Station, dienen wel vrij te worden gehouden van wildparkerende fietsen, desnoods door toevoeging van een fietsparkeerverbod op die plek of de aanwezigheid van een *(brom)fietsparkeerloods* in de spits.

Tegelijkertijd moet het (brom)fietsparkeerverbod, waarvoor de aangepaste APV stadsdelen sinds begin 2010 de mogelijkheid biedt, actief worden ingezet om het wildparkeren van brommers en scooters op drukke locaties en in voetgangersgebieden te reguleren. Brom- en snorfietsen mogen wat GroenLinks betreft rond drukke pleinen en winkelstraten alleen nog op aangewezen parkeervakken of in garages en stallingen worden neergezet.

Figuur K: Scooterparkeervakken op het Centraal Station worden ook door fietsers gebruikt



Om de omschakeling naar milieuvriendelijke, elektrische brom- en snorfietsen 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.

Scootercontroles

Amsterdam zou ook de overlast van scooterrijders actiever moeten aanpakken. Het aantal opgevoerde brommers, ongevallen en verkeersovertredingen, en het aandeel scooterrijders zonder geldig rijbewijs of technisch afgekeurde brommers kan alleen omlaag als de gemeente samen met de politie inzet op voorlichting, preventieve controles en handhaving.

Vlissingen heeft als eerste gemeente een meldpunt ingesteld voor overlast door scooters en auto's. Bewoners kunnen er terecht met klachten over terugkerende geluidsoverlast en te hard of gevaarlijk rijden. Het instellen van zo'n meldpunt straalt uit dat de klachten van burgers serieus genomen worden, en kan leiden tot gerichte acties op straat.

In gemeenten als Haarlem en Haarlemmermeer heeft de invoering van scootercontroles en meer boetes binnen 1 jaar haar vruchten afgeworpen, met als resultaten minder opgevoerde brommers en veiliger rijgedrag. 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.

Frequente politiecontroles zorgen ervoor dat opgevoerde brommers sneller worden ontdekt, en dat het begaan van andere verkeersovertredingen ontmoedigd wordt. Hierbij zou de nadruk moeten liggen op de **snelheidsovertredingen** in plaats van alleen maar rollertesten,

omdat het eerste de pakkans bij overtredingen sterk vergroot. Het OM mag haar prioriteiten elders leggen, maar de lokale driehoek bestaande uit de burgemeester, de korpschef en de hoofdofficier van justitie, beslissen samen over de mate waarin specifiek wordt ingezet op bestrijding van de overlast van scooters. Ook daarin kan Amsterdam een keuze maken.

Overleg met de branche

Door overleg met de scooterbranche kan ook veel worden bereikt. Amsterdam kan in gesprek gaan met producenten en distributeurs van snor- en bromfietsen, om samen aan een veiliger verkeerssituatie en een schonere lucht te werken. Veel maatregelen, zoals afspraken over een uitsterf beleid voor de verkoop van fossiele brandstofbrommers of een schone scooterregeling, zullen alleen werken als zij samen met scooterverkopers tot stand komen. Ook het opzetten van een netwerk aan oplaadvoorzieningen voor elektrische scooters of het opzetten van een OV e-bike verhuur werkt beter als de markt erbij betrokken wordt.

Daarbij hoeft terechte kritiek niet te worden ingeslikt. Want als snorfietsen 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 ondeugende jongeren. Hier is de branche aan zet.

Landelijk beleid

Naast het vaststellen en uitvoeren van eigen beleid kan Amsterdam in Den Haag aandringen op aanscherping van de regels. Voorbeeld is het recent ingevoerde bromfietspraktijkexamen, waardoor 16-jarigen niet meer geheel onvoorbereid de weg op kunnen. Sinds invoering van het verkeersexamen is het aantal nieuwe 16-jarigen dat met een scooter de weg op gaat verminderd. Veel jongeren slagen niet in één keer, en beklagen zich dat het examen zo moeilijk is. Voor hen mag het een last zijn, maar het is evengoed een aanwijzing dat het helpt te voorkomen dat 16-jarigen zichzelf en anderen met een snelle scooter in gevaar brengen.

Amsterdam zou er in Den Haag op moeten aandringen om meer te doen. Te denken valt aan:

- **Opheffen van de categorie 'blauwe kentekens'**: dit maakt van snorscooters weer reguliere bromfietsen en ze moeten dan automatisch van het fietspad naar de rijbaan;
- **Betere snelheidsbegrenzer**: Met snelheidsbegrenzers die niet kunnen worden omzeild, kunnen scooters niet harder dan de toegestane maximumsnelheid;
- **Jaarlijkse APK keuring**: Door een periodieke APK-keuring voor brom- en snorfietsen 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 letselgevallen te beperken is het een goed idee iedere berijder van snorfiets en 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. Op dit moment gelden voor overschrijdingen de volgende boetes: t/m 10 km/u: € 40, tussen 11 - 15 km/u: € 60, en van 16 - 20 km/u: € 90,-. Verhoging van deze bedragen en het verscherpen van de handhavingsnorm zal het illegaal opvoeren van brommers sterk ontmoedigen.

Figuur L: Het blauwe kentekenplaatje voor scooters kan worden afgeschaft



C. Maatregelen

GroenLinks is van mening dat Amsterdam zelf aan zet is om maatregelen te treffen om de overlast van scooters en brommers te beteugelen. Hoewel uniforme landelijke regelgeving nastrevenswaardig is, kan de gemeente zelf al heel veel doen met een positief effect op de verkeersveiligheid, het milieu en de leefkwaliteit. Een voorttrekkersrol van Amsterdam zal een positieve impuls geven, of zelfs navolging vinden bij andere gemeenten en het Rijk.

GroenLinks doet hier een aantal concrete voorstellen, en verzoekt het College die te vertalen in het nieuwe Amsterdamse brommerbeleid:

1. Gemeente en stadsdelen plaatsen op fietspaden en op aangewezen (delen van) straten en pleinen in Amsterdam de volgende verkeersborden:
 - Op alle fietspaden tot 2.50 meter breed het verkeersbord “onverplicht fietspad” (G13) met daarbij het onderbord “dus niet brommen” of “snorfietsen niet toegestaan”;
 - Op alle fietspaden vanaf 2.50 meter breed het verkeersbord G11 “verplicht fietspad” of G12a “verplicht (brom)fietspad” het onderbord “snorfietsen maximaal 25 km/uur”;
 - Op plekken, straten en wegen waar scooters ongewenst zijn wordt een onderbord “snorfietsen niet toegestaan” geplaatst;
2. Gemeente en stadsdelen spreken af om in de komende vier jaar bij de inrichting en het beheer en onderhoud van de openbare ruimte het volgende te realiseren:
 - Er worden 1500 stallingplaatsen en parkeervakken voor scooters en brommers aangelegd;
 - Op aangewezen pleinen, trottoirs en voetgangersgebieden wordt een parkeerverbod voor brom- en snorscooters ingesteld;
 - Ingestelde scooterparkeerverboden worden effectief gehandhaafd;
3. De burgemeester treedt in overleg met de plaatselijke hoofdofficier van justitie en de korpschef, teneinde gezamenlijk en actief in te zetten op:
 - Instelling van een (digitaal) meldpunt voor klachten over terugkerende geluidsoverlast en te hard of gevaarlijk rijden;
 - Intensievere voorlichting en preventieve scooterkeuringen, en invoering van een groene, oranje en rode kaart;
 - Invoering van stringente scootercontroles met als doelstellingen minder opgevoerde brommers en veiliger rijgedrag;
 - Het invoeren van maximumsnelheidscontroles;
4. De gemeente treedt in overleg met brom- en snorfietsproducenten en -verkoopbranche, en maakt afspraken over:
 - Het versneld elektrificeren van het Amsterdamse scooter- en brommerpark door invoering van een Amsterdamse ‘schone scooter regeling’;
 - Het opzetten van een netwerk aan oplaadvoorzieningen voor elektrische scooters in stallingen en parkeergarages, bij scholen, bioscopen en universiteitsgebouwen;
 - Een uitsterfbeleid voor de verkoop van brommers, brom- en snorscooters met een fossiele brandstofmotor in de regio Amsterdam vanaf 1 januari 2013;
5. 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 snorfietsen;
 - 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.

D. Bronnen

Lijst met gebruikte bronnen:

- Aantal snor- en bromfietsen blijft groeien (CBS, 21 juni 2010)
- Aanwijzing maximum constructiesnelheid brom- en snorfietsen (Ministerie van Justitie, 2009)
- Antwoord op Kamervragen door Minister Huizinga - Heringa (Ministerie van VROM, 22 september 2009)
- Antwoord op Kamervragen door Minister Schultz van Haegen (Ministerie van Infrastructuur en Verkeer, 13 december 2010)
- Antwoorden op vragen van raadslid Molenaar van 23 juli 2009 inzake de versnelde aanpak van blackspots en redroutes (dienst IVV, Amsterdam september 2009)
- BOVAG position paper brom- en snorfietsbeleid (RAI Amsterdam, 2010)
- Brommers in de stad, hoog tijd voor een debat (Milieucentrum Amsterdam, september 2010)
- Buik vol van scooterhuftertjes (De Telegraaf, ca. 20 oktober 2010)
- De effecten van brommers op de luchtkwaliteit in Amsterdam (TNO, januari 2009)
- EU proposal for a Regulation on L-category vehicles (Europese Commissie, 4 oktober 2010)
- Evaluatie verkeersveiligheid 'brommers op de rijbaan' (Ministerie van VWS, 11 september 2001)
- Geen scooters op fietspaden (Het Parool, november 2009)
- Haarlemmermeer bestraft scooteroverlast (VNG, 10 februari 2010)
- Hans de Geus: 'Verbied de fijnstofkannonnetjes' (De Volkskrant, november 2009)
- 'Helm op en naar de rijbaan' (De Vogelvrije Fietser, januari 2011)
- Kiezen voor de stad. PvdA, GL en VVD 2010 – 2014 (Amsterdam, april 2010)
- Ton Langeler: Innoveren in China (www.nieuweproductenbedenken.nl, oktober 2009)
- David Lemereis: Elektrisch vervoer in China razend populair (www.bright.nl, 2010)
- Maatregelen verkeersveiligheid (Ministerie van VWS, 11 december 2009)
- Mobiliteit in en rond Amsterdam (dienst IVV, Amsterdam december 2010)
- Scooteroverlast! (De Vogelvrije Fietser, december 2010)
- Scooters van fietspaden af (Het Parool, 13 oktober 2010)
- Scooterterreur in vijf jaar verdubbeld (De Telegraaf, 16 oktober 2010)
- 'Strenge scootercontrole werkt' (Het Haarlems Dagblad, 18 november 2010)
- www.scooteroverlast.nl petitie tegen scooteroverlast (Amsterdam, oktober 2010)
- Smerige walm uit flitsende scooter (De Volkskrant, 29 augustus 2009)
- Verminderen bromfietsongelukken (Ministerie van VWS, 2008)
- Wikipedia – de vrije encyclopedie (www.wikipedia.org)
- Harry de Winter: 'Verbiedt tweetaktscooters' (NRC Handelsblad, 8 december 2009)
- Theo Zeegers: Over breedte van fietspaden (Fietzersbond Amsterdam, 2009)