

Actieplan

Stop Scooteroverlast Utrecht



D66 **GROENLINKS**

Actieplan 'stop de scooteroverlast in Utrecht'

Voor veel Utrechters is overlast door brommers en scooters een doorn in het oog. GroenLinks en D66 willen dat Utrecht een aantrekkelijke stad is voor voetgangers en fietsers. Daarom presenteren wij dit actieplan om deze overlast aan te pakken.

Hiervoor stellen wij vier maatregelen voor.

1. Waar mogelijk halen we de snorfietsen van het fietspad. We verminderen de conflicten tussen fietsers en snorfietsen.
2. We pleiten voor het bestrijden van parkeeroverlast van brommers en snorfietsen. Fout geparkeerde brommers en snorfietsen ontspringen niet langer de dans.
3. We zetten in op handhaving. Aanpak van opgevoerde brommers gaat geluidsoverlast tegen. Een betere naleving van de maximumsnelheid komt de verkeersveiligheid ten goede.
4. Op termijn streven we ernaar om alle vervuilende snorfietsen en brommers uit de stad te weren.

We stellen voor om deze maatregelen te ondersteunen met flankerend beleid. Ten slotte roepen we de Tweede Kamer op om het onderscheid tussen snorfietsen en brommers nog eens kritisch tegen het licht te houden.

Het actieplan zal aangeboden worden aan de Utrechtse gemeenteraad en verantwoordelijk wethouder, met als doel een meerderheid te krijgen voor de verschillende onderdelen van dit plan.

We nodigen andere partijen en de stad uit om mee te denken en samen te werken. Zo maken we samen van Utrecht een groenere, veiligere en gezondere fietsstad!

Bram Fokke (D66) en Thijs Weistra (GroenLinks)



Scooteroverlast

Utrecht wil dé fietsstad van de wereld worden¹. Fietsen is gezond, goedkoop, efficiënt, duurzaam en toegankelijk voor iedereen. Fietsen is vrijheid. De gemeente wil een mondiaal voorbeeld zijn van hoe je als stad met de fiets(er) omgaat. Deze ambitie wordt ondersteund door tal van projecten: een fietsnetwerk van goede fietspaden, minder stoplichten, meer fietsenstallingen en zelfs een fietsparkeer-verwijssysteem. In juli komt met de start van de Tour de France het grootste fietsevenement van de wereld naar Utrecht.

Er is echter een belangrijk knelpunt om van Utrecht een groene en schone fietsstad te maken: de overlast van brommers, snorbrommers en scooters. Deze fijnstofkanonnen racen tussen fietsers door op het fietspad, rijden op hogere snelheden dan toegestaan, staan te ronken voor een stoplicht en nemen op straat veel ruimte in. Ook niet-fietsers hebben last van het lawaai en de stank die deze voertuigen produceren. Regelmatig krijgen wij mails van inwoners over dit soort problemen en de onderzoeken bevestigen de overlast.²³ Op een raadsinformatieavond hebben Utrechters en organisaties dezelfde klachten geuit en ook de parkeeroverlast kwam hier naar voren⁴

Daarnaast zijn de onderzoeken ook helder over de negatieve invloed van de (snor)brommers op de volksgezondheid en op het milieu. Ze stoten veel fijnstof en giftige stoffen uit. Daarmee hebben ze een onevenredig grote invloed op de luchtvervuiling in de stad. Dit heeft schadelijke gevolgen voor de gezondheid van de Utrechters. Naast deze indirecte schade van vervuilde lucht zijn er ook meer directe gevolgen voor de gezondheid. Vooral de uitstoot van giftige stoffen als Benzene hebben een schadelijk effect.

GroenLinks en D66 willen deze negatieve gevolgen inperken en komen daarom met een actieplan om de overlast van (snor)brommers in te dammen. Het plan bevat een aantal concrete maatregelen en zet tevens een stip aan de horizon. Zo zijn vervuilende (snor)brommers in de toekomst niet meer welkom in Utrecht. Daarnaast worden (snor)brommers zo veel mogelijk van de fietspaden geweerd. Tot slot moet er strenger gecontroleerd worden op snelheidsovertredingen en parkeergedrag van scooterrijders.

Tijdens een Raadsinformatieavond is met diverse inwoners en organisaties gesproken over het rapport van TNO. Wijkraden, Milieudefensie, de Fietersbond en diverse inwoners van Utrecht hebben allen de raad aangemoedigd snel stappen te nemen. Naast de uitkomsten van het onderzoek van TNO, werd de parkeeroverlast van scootersesignaleerd als probleem. Deze input is voor ons belangrijk geweest bij het opstellen van dit actieplan.

¹ <http://www.utrecht.nl/nieuws/artikel/hoe-kan-utrecht-beste-fietsstad-ter-wereld-worden/>

² <http://www.dichtbij.nl/utrecht-en-leidsche-rijn/regionaal-nieuws/artikel/3521375/wethouder-laait-quicksand-doen-naar-vervuilende-scooters.aspx>

³ <http://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=6ff806d4-66e9-45ea-95ac-9e23cdfe7c25&ReportId=7726b370-41b9-4204-85ec-f19bb5f612e8&EntryId=1768d752-0817-4c2e-8de6-b31a43ed14f8&searchtext=&afdelingid=00000000-0000-0000-0000-000000000000>

⁴ <http://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=utrecht&agendaId=583&FoundIDs=&afdelingid=00000000-0000-0000-0000-000000000000>

Over brommers en snorfietsen

Definities

Scooters, brommers, snorbrommers: in het dagelijks taalgebruik gebruiken we de termen probleemloos door elkaar, maar het is goed hier toch een duidelijk onderscheid te maken.

Voor de wet bestaan er alleen brommers en snorbrommers.

- *Brommers* mogen maximaal 45 km/u kunnen rijden en hebben een vermogen van maximaal 4kW. De berijders zijn verplicht een helm te dragen.
- De *snorbrommer*, of snorfiets, is een categorie die bestaat sinds 1976 en maximaal 25 km/u mag kunnen.



De meeste fabrikanten bouwen geen snorfietsen, maar passen bestaande brommermodellen aan. Dit wordt bereikt door beperkingen aan te brengen bij de brommer, bijvoorbeeld bij de uitlaat. Deze restricties zijn echter eenvoudig te verwijderen.

Snorfietsen zijn erg populair omdat je in tegenstelling tot een brommer geen helm op hoeft. De snorbrommer was eigenlijk niet bedoeld als afgezwakte brommer, wat het nu in de praktijk is, maar als opgewaardeerde fiets.⁵ Scooter is slechts een naam voor een bepaald model en kan zowel brommer als snorbrommer zijn.

Brommers als snorbrommers kunnen uitgerust worden met zowel 2-takt als 4-takt verbrandingsmotor. TNO schrijft dat tweetaktmotoren goedkoper zijn om te maken en bij gelijk gewicht meer vermogen kan leveren. De verbranding is echter veel slechter, er wordt smeerolie verbrand en ze stoten meer deeltjes uit dan viertakt motoren.

⁵ http://www.goudappel.nl/media/files/uploads/De_snorfiets_in_de_grootstedelijke_omgeving.pdf

Oproep aan de Tweede Kamer

Toen de snorfiets werd ingevoerd was deze bedoeld als een opgewaardeerde fiets. In de praktijk heeft de snorfiets zich ontwikkeld tot een helmloze brommer. Intussen wordt de functie waarvoor de snorfiets oorspronkelijk was bedoeld vervuld door de e-bike. Wat betreft D66 en GroenLinks is het onderscheid weinig zinvol meer en vanuit verkeersveiligheid zelfs contraproductief. Daarom valt het te overwegen om de snorfiets als aparte categorie helemaal af te schaffen.

De situatie in Utrecht

Op basis van het onderzoek van TNO zijn uitspraken te doen over (snor)brommers in Utrecht, vanzelfsprekend met enige onzekerheid. TNO heeft op vier locaties zo'n 24.000 brommers langs zien komen, waarvan 6.300 unieke kentekens. Het aandeel van brommers in het totale verkeer is beperkt. Het gaat om 3 tot 5 procent van al het verkeer (personenauto's, bestelbussen, vrachtwagens, etc.). Toch is de bijdrage aan de totale uitstoot zeker niet verwaarloosbaar. Hoewel het gaat om kleine voertuigen, met doorgaans één berijder, zijn ze verantwoordelijk voor 1% van de NO₂ uitstoot en voor maar liefst 5% van de totale uitstoot aan fijnstof (PM₁₀). En wanneer we inzoomen op de meest vervuilende brommers, wordt het nog erger. Tweetaktbrommers vormen minder dan een kwart van de brommervloot, maar zijn verantwoordelijk voor de helft van de fijnstof-uitstoot van alle brommers. Daarnaast stoten ze andere giftige stoffen uit, zoals benzeen, omdat de smeerolie mee wordt verbrand.

TNO concludeert dat dit voor het halen van de Europese normen geen grote bijdrages zijn, maar wijst terecht op onderzoeken die aantonen dat de schade voor de gezondheid lokaal veel groter zijn, vanwege de grote uitstoot van ultrafijnstof door brommers en scooters. In het coalitieakkoord 'Utrecht maken we samen'⁶ is dan ook afgesproken te streven naar een zo groot mogelijke verbetering van luchtkwaliteit.

Snelheid in de praktijk

Het TNO-onderzoek heeft nog een interessante conclusie: qua snelheid is er nauwelijks verschil te zien tussen snorbrommers (die 25km/u mogen) en brommers (die 45 km/u mogen). Anders gezegd: ca. 37% is brommer, maar ca. 80% rijdt als een brommer. Dat leidt tot gevaarlijke situaties. Ten eerste is bij snorbrommers geen helm verplicht,



terwijl ze in de praktijk even hoge snelheden halen als brommers. Ten tweede mogen snorbrommers overal op de fietspaden rijden en is het verschil in snelheid met fietsers enorm. Dit maakt fietspaden minder aantrekkelijk, zeker voor kinderen en ouderen.

⁶ <http://www.utrecht.nl/college-van-b-en-w/utrecht-maken-we-samen/>

Tot slot concludeert TNO dat brommers de belangrijkste bron zijn van slaapverstoring in grote steden zoals Utrecht. De bijdrage aan het totaal is relatief laag, maar lokaal wordt het geluid als zeer hinderlijk ervaren. Ook hier zijn opgevoerde snorbrommers en tweetaktbrommers de grootste boosdoeners.

Bestaand beleid

In Utrecht worden al de eerste stappen gezet. Er is al jaren een subsidieregeling om zowel woon-werkverkeer als zakelijk verkeer (denk aan pizzakoeriers) te verleiden om gebruik te maken van elektrische varianten. Ook de gemeente zelf is overgestapt op elektrische scooters. De wethouder heeft tevens aangekondigd naar aanleiding van het TNO-onderzoek op zoveel mogelijk plekken brommers naar de rijbaan te sturen, waar dat veilig kan.

Natuurlijk is Utrecht niet de eerste en enige die zich druk maakt over de overlast van (snor)brommers. Vanuit Europa er namelijk ook steeds hogere eisen gesteld aan de voertuigen. Zo is vanaf januari 2014 Euro 3 verplicht voor nieuwe brommers en vanaf 2017 Euro 4. Het is een stap in de goede richting, maar nog jaren zullen er sterk vervuilende brommers verkocht mogen worden.

In Amsterdam is de overlast inmiddels zo groot dat ze toestemming gekregen heeft van de Rijksoverheid om middels een pilot te onderzoeken of een helmplicht voor snorbrommers de veiligheid op fietspaden vergroot.

Alternatieven zijn voorhanden. Elektrische fietsen en scooters zijn veel goedkoper in brandstof en onderhoud. Maar door veel doelgroepen wordt dit nog niet gezien als een alternatief.

Onderzoeksconclusies

Op basis van de onderzoeksresultaten concluderen wij dat er meer gedaan moet worden aan de overlast door (snor) brommers. De maatregelen die in Utrecht, landelijk en door Europa genomen worden, zijn goed, maar gaan te langzaam. Zonder een stip aan de horizon en een daadkrachtige aanpak tegen scooteroverlast, blijft het dweilen met de kraan open. Daarom zijn maatregelen noodzakelijk. Niet om brommer- of scooterrijders weg te pesten, maar om de overlast aan te pakken ten behoeve van de veiligheid en gezondheid van alle Utrechters: fietsers, voetgangers, maar ook de brommer- en scooterrijders zelf.

Doelstellingen

Het actieplan richt zich op de volgende punten:

- Geluidsoverlast: vooral door opgevoerde snorbrommers en tweetaktscooters.
- Luchtkwaliteit: zowel de algemene luchtkwaliteit, alsook lokale effecten van (ultra)fijnstof en ander giftige stoffen op de volksgezondheid.
- Veiligheid: met name opgevoerde snorbrommers die zonder helm op fietspaden racen.
- Ruimtegebruik: scooters en brommers nemen veel plek in, wanneer ze (fout)geparkeerd worden in de stad en handhaving is maar beperkt mogelijk.
- Gezondheid: het verminderen van (ultra)fijnstof en andere giftige stoffen.

Acties

Onze 'stip aan de horizon' bestaat uit vier kernelementen.

- Alle bromfietzers en snorbrommers op de rijbaan, waar dat veilig kan.
- Handhaven op de parkeeroverlast van brommers
- Er moet meer gecontroleerd worden op snelheid van brommers en het opvoeren van brommers.
- Op termijn vervuilende brommers en scooters niet langer toestaan in Utrecht

Daarnaast kan door middel van flankerend beleid bijgedragen worden aan deze doelen.

Actie 1: Brommers en snorbrommers naar de rijbaan

Daar waar veilig, willen wij (snor)brommers daarom zoveel mogelijk de rijbaan laten gebruiken en niet het fietspad. In Amsterdam is een pilot in uitvoering om deze maatregel te evalueren. We volgen deze pilot op de voet.



Voor brommers is deze maatregel reeds in werking gezet. Er zijn echter nog wegen waar dat niet kan, vanwege de inrichting of vanwege het feit dat er harder dan 50 km/u gereden mag worden. De snelheid van veel wegen in Utrecht wordt echter verlaagd daar waar dit veilig en geloofwaardig is (landelijke richtlijn). Dit met het oog op meer veiligheid, minder lawaai en positieve milieueffecten. Hierdoor komt er steeds meer ruimte om brommers naar de rijbaan te verplaatsen. In de 30km-gebieden kunnen ook de snorbrommers de rijbaan op.

Actie 2: Beperken parkeeroverlast

(Snor)brommers nemen veel ruimte in bij het parkeren, hoeven niet te betalen en kunnen niet weggesleept worden wanneer ze fout geparkeerd staan. Onlogisch en oneerlijk wat Groen Links en D66 betreft. Ze nemen namelijk meer ruimte in dan een fiets en hebben tevens negatieve gevolgen voor de stad. Fietzers lopen het risico dat hun fiets weggehaald wordt door handhavers. (Snor)brommers blijven echter staan, omdat de handhavers een dergelijk gewicht niet mogen tillen. De gemeente erkent dat er inderdaad niet gehandhaafd wordt en bevestigt dat het gewicht van de (snor)brommers een obstakel is. De wegsleepkosten bedragen 90 euro per stuk. Er kan dus op een vergelijkbare wijze worden opgetreden als bij auto's.

Daarnaast willen we het betaald parkeren voor (snor)brommers invoeren. Op veel plekken in de stad kun je door middel van kentekenregistratie een parkeerticket kopen. Scooters hebben ook kentekens, dus het lijkt technisch mogelijk om hen ook te laten betalen voor hun parkeerplek.

Actie 3: Controle op snelheid en opvoeren.

Een van de meest interessante uitkomsten van het onderzoek naar scooters in Utrecht is dat snelheidslimieten geen invloed lijken te hebben op de snelheid van brommers en scooters. Zo rijden snorbrommers voor het grootste gedeelte net zo hard als brommers. Het is dus noodzakelijk om veel strenger te controleren op snelheidsovertredingen en opgevoerde voertuigen. De gemeente heeft beperkt invloed op handhaving, maar moet wat ons betreft in gesprek met de politie om hier prioriteit aan te geven. Groen Links en D66 roepen het college dan ook op om dit te agenderen bij de Driehoek.



Actie 4: Vervuilende scooters en brommers weren

De meest vervuilende vrachtwagens mogen al jaren Utrecht niet meer in. De meest vervuilende personenauto's sinds januari 2015 niet meer. Gezien de vele negatieve effecten van het brommergebruik, is het niet meer dan logisch ook de meest vervuilende (snor)brommers uit Utrecht te weren.

Groen Links en D66 willen hiervoor de huidige milieuzone gebruiken en hebben daarom vragen aan het college gesteld over dit thema. Het blijkt mogelijk om deze zone te gebruiken en het verbod te handhaven. Dit verbod moet dan gaan gelden voor (snor)brommers die de norm Euro 0, 1 of 2 hebben. Een logische afbakening, aangezien (snorbrommers) met deze norm vanaf



2014 al niet meer verkocht mogen worden omdat ze teveel koolstof en stikstof uitstoten. Hiervoor is nog wel aanpassing nodig van landelijke regelgeving (RVV). De partijen verzoeken de gemeente dan ook om dit in Den Haag te agenderen.

Door de kern van Utrecht niet langer toegankelijk te maken, wordt het hebben van een vervuilende (snor)brommer erg onaantrekkelijk. Dat geldt nog meer voor de vele zakelijke rijders die uit het centrum komen, of vaak in centrum bezorgen. De verwachting is dan ook dat door deze maatregel het gebruik van vervuilende (snor)brommers sterk zal verminderen

Flankerend beleid

Met deze vier acties kan Utrecht echt een stap vooruit zetten in het verminderen van de overlast door scooters. Naast deze vier acties zijn er nog een aantal relevante instrumenten waarvan GroenLinks en D66 willen dat ze worden benut. Zo kan de gemeente inzetten op een convenant met scooterhandelaren om zo snel mogelijk over te stappen op schonere modellen. Schoner zakelijk verkeer kan gestimuleerd worden door de bijdrage aan de leaseovereenkomst te verhogen. Ook zakelijke rijders kunnen nog meer worden aangemoedigd om gebruik te maken van de beschikbare subsidieregeling.

Voor particuliere scooterbezitters kan het aantrekkelijk worden gemaakt om hun vervuilende scooter in te ruilen tegen een elektrische scooter, door middel van een sloopregeling. Een vergelijkbare sloopregeling voor personenauto's heeft voorafgaand aan de invoering van de milieuzone geleid tot de sloop van bijna de helft van de meest vervuilende auto's.

Tot slot is van belang de belangrijkste groepen scooterrijders voor te lichten: door middel van voorlichting op scholen kunnen jongeren op de hoogte gebracht worden van deze plannen en de voordelen van elektrische scooters.

Conclusie

Veel Utrechters gebruiken brommers en snorfietsen om zich door de stad te verplaatsen. Helaas gaat dit gepaard met overlast voor andere weggebruikers. GroenLinks en D66 stellen een aantal maatregelen voor om deze overlast terug te dringen. Daarmee wordt Utrecht nog gezonder, prettiger en beter bereikbaar voor iedereen.

Bram Fokke (D66) en Thijs Weistra (GroenLinks)