



Initiatiefvoorstel voor de raadsvergadering van

4 april 2012

Jaar	2012
Afdeling	1
Nummer	151
Publicatiedatum	30 maart 2012
Agendapunt	24
Datum initiatiefvoorstel	20 januari 2011

Onderwerp

Gewijzigd initiatiefvoorstel ter instemming van het raadslid de heer Molenaar van 21 maart 2012, getiteld: 'Dus niet brommen! – Nieuw scooterbeleid voor Amsterdam' en kennisnemen van de bestuurlijke reactie

Met dit initiatiefvoorstel stelt ondergetekende u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien het gewijzigd initiatiefvoorstel van het raadslid de heer Molenaar van 21 maart 2012, getiteld 'Dus niet brommen! – Nieuw scooterbeleid voor Amsterdam'; Mede gezien de bestuurlijke reactie op het oorspronkelijke initiatiefvoorstel van 20 januari 2011 en de behandeling in de raadscommissie voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (inclusief Noord/Zuidlijn en Luchtkwaliteit),

besluit:

- I. in te stemmen met genoemd gewijzigd initiatiefvoorstel;
- II. het college van burgemeester en wethouders op te dragen de hinder, uitstoot en overlast van brom- en snorfietzen substantieel te verminderen door de hiernavolgende negen voorstellen uit te voeren:
 1. er komt een grootschalige proef met scooters naar de rijbaan in 30-km-gebieden met een vrijliggend fietspad; centrale stad en stadsdelen onderzoeken in het kader van de Mobiliteitsaanpak welke straten kunnen worden toegevoegd als 30-km-gebied;
 2. centrale stad en stadsdelen zetten in het kader van de Mobiliteitsaanpak in op verbreding van fietspaden op de hoofdfietsroutes over 50-km-straten (zo mogelijk tot > 2,50 meter), zodat scooters en fietsers elkaar zonder hinder of gevaar kunnen passeren;
 3. gemeente en stadsdelen maken in het kader van het Meerjarenplan Fiets afspraken over realisatie van (extra) stallingplaatsen en parkeervakken voor brom- en snorfietzen met concrete doelstellingen voor de korte en (middel)lange termijn;

Initiatiefvoorstel voor de raadsvergadering van 4 april 2012

4. gemeente en stadsdelen maken nadere afspraken over het weren van scooters en brommers uit voetgangerszones en parken, bijvoorbeeld door plaatsing van verkeersborden 'brom- en snorfietsen niet toegestaan' en door handhaving;
 5. door diensten, bedrijven en stadsdelen, en bij aanbestedingen naar private en/of derde partijen worden (bij vernieuwing van het brommerpark) emissievrije brom- en snorfietsen voorgeschreven, en wordt bijgedragen aan vervolmaking van het netwerk van oplaadvoorzieningen voor elektrische scooters in stallingen en garages;
 6. de gemeente zet met voorlichtingscampagnes (SlowRiders) en (snelheids)controles in op substantieel minder opgevoerde brommers, veiliger rijgedrag en substantieel minder ongevallen met letselschade waarbij brommers betrokken zijn;
 7. de gemeente gaat in gesprek met de RAI, BOVAG en de verkoopbranche over een uitsterfbeleid voor tweetaktbrommers en –snorfietsen vanaf 1 januari 2014 en het verder stimuleren van de verkoop van elektrische brom- en snorfietsen aan de markt;
 8. Amsterdam dringt bij het Rijk aan op (vervolgonderzoek naar):
 - het verplaatsen van snorscooters naar de rijbaan, in combinatie met helmplicht;
 - het verplichten van niet versleutelbare snelheidsbegrenzers;
 - strengere landelijke handhavingnormen voor (snor)scootersnelheden;
 - het verhogen van boetes voor snelheidsovertredingen;
 - het in Europees verband (blijven) aandringen op de strengste emissie-eisen;
 9. een eerste evaluatie van de effecten van voormelde maatregelen wordt vóór 1 januari 2014 voorgelegd aan de gemeenteraad;
- III. kennis te nemen van het oorspronkelijke initiatiefvoorstel;
- IV. kennis te nemen van de bestuurlijke reactie op het oorspronkelijk initiatiefvoorstel.

Wettelijke grondslag

Gemeentewet art. 147a, lid 1

Initiatiefvoorstel

Aanleiding

In december 2009 nam de gemeenteraad een motie van GroenLinks aan die het college opdraagt om binnen een jaar te komen met nieuw beleid voor scooters en brommers. Doel moest 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.

Het college van burgemeester en wethouders zegde in 2009 toe om professionele veelrijders zoals koeriersdiensten, pizzabezorgers en makelaars met een financiële prikkel te gaan stimuleren om over te stappen op elektrische scooters. De herijking van het scooterbeleid is in 2010 opgenomen in het programmakkoord van PvdA, VVD en GroenLinks.

In januari 2011 heeft de GroenLinks-fractie een initiatiefvoorstel ingediend om invulling te geven aan het nieuwe scooterbeleid. Voorliggend gewijzigd initiatiefvoorstel is geschreven naar aanleiding van de behandeling in de raadscommissie Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (inclusief Noord/Zuidlijn en Luchtkwaliteit) op 9 februari 2012.

Probleemschets

De problemen die samenhangen met het scootergebruik bestaan uit hun snel groeiende aantallen, de ruimte die zij innemen op met name het fietspad maar ook geparkeerd, de snelheid en daarmee de verkeersonveiligheid, negatieve effecten op de luchtkwaliteit en gezondheid, en de geluidsoverlast.

- Aantallen: Het aantal snorfietzen is in enkele jaren verdubbeld. Eind 2009 reden er in Amsterdam 43.000 bromfietsen en 28.000 snorfietzen, een stijging van 27 resp. 69 procent ten opzichte van twee jaar daarvoor. Scooters en brommers zijn veruit de snelst groeiende verkeerscategorie, zo blijkt uit cijfers van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (dIVV).
- Opvoeren: Scooters worden massaal opgevoerd. Van de (landelijk) staande gehouden bromfietsers in 2007 reed 22 procent op een opgevoerd voertuig. Voor Amsterdam zijn geen aparte cijfers bekend.
- Snelheidsovertredingen: Terwijl snorscooters maximaal 25 kilometer per uur mogen rijden, bleek uit metingen van de fietsersbond dat 95% harder rijdt. Gemiddeld reden zij 12 km/uur te hard, maar er zijn ook uitschieters gemeten van 65 km/uur. Volgens de politie rijdt 40% te hard.
- Verkeersonveiligheid: Brom- en snorfietzen maken maar enkele procenten van het verkeer uit, maar zijn betrokken bij een kwart van de verkeersongevallen. Brommers en scooters zijn niet alleen de onveiligste vervoermiddelen maar vormen ook de snelst stijgende categorie letselgevallen, aldus cijfers van de dienst IVV.
- Luchtkwaliteit: TNO concludeerde in 2009 dat brommers en scooters verantwoordelijk zijn voor een opmerkelijk groot deel van de lokale uitstoot door het verkeer van koolwaterstoffen (23 procent) en koolmonoxide (10 procent) in Amsterdam. Hoewel niet aan de orde voor het behalen van de EU normen voor luchtkwaliteit, zijn de concentraties roet en fijnstof dichtbij brommers vaak (te) hoog. TNO adviseerde de gemeente om het gebruik van opgevoerde brommers tegen te gaan, de vervanging van tweetaktbrommers te stimuleren of een milieuzone in te stellen.

-
- Geluidsoverlast: Hoewel de bijdrage aan de totale geluidsbelasting door het verkeer laag is, wordt de geluidshinder door scooters lokaal 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.
 - Ruimtegebruik: Binnen de bebouwde kom rijden scooters op het fietspad. Scooters nemen gemiddeld 90 cm ruimte in, spiegels steken soms tot 20 cm uit. Wettelijk mogen snor- en bromfietsen 1 meter breed zijn. Een fietspad van 2 meter breed voldoet daarom niet om fietsen en scooters elkaar veilig te laten passeren. Veel ongevallen zijn het gevolg van schampen bij het inhalen op het fietspad.
 - Parkeerproblemen: Omdat scooters (net als fietsen) overal gratis op de stoep mogen worden geparkeerd, zijn zij regelmatig een sta in de weg. Rond uitgaanspleinen en bioscopen leidt dit tot een scooter parkeerinfract, met als gevolg veel fysieke hinder voor andere weggebruikers, mindervaliden en nood- en hulpdiensten.

Bovenstaande problemen worden door het college onderkend, zo blijkt uit de bestuurlijke reactie op het initiatiefvoorstel en de bespreking in de raadscommissie Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (inclusief Noord/Zuidlijn en Luchtkwaliteit) in maart 2011 en februari 2012. Het college heeft – op hoofdlijnen – aangegeven:

- positief te staan tegenover een verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan, mits een helmplicht kan worden ingevoerd; zonder helmplicht kan verplaatsing naar de rijbaan wel worden ingevoerd in 30-km-zones met vrijliggend fietspad (ca 60 km fietspad);
- in het kader van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam en het Meerjarenplan Fiets met de stadsdelen nadere afspraken te maken over de verbreding van fietspaden en over de uitbreiding van het aantal 30-km-gebieden met vrijliggend fietspad;
- het groeiende parkeerprobleem mee te zullen nemen in de uitwerking van voorstellen in het kader van het Meerjarenplan Fiets;
- voorlichting (Slowriders) en handhaving (“25 km/u is 25 km/u”) als belangrijk instrument te zien om de verkeersveiligheidsproblemen aan te pakken, daar met onder andere de politie fors op in te zetten en de effecten ervan te zullen monitoren;
- in overleg met de branche te willen komen tot een uitsterfbeleid voor de verkoop van tweetaktbrommers en -scooters;
- elektrificering van brom- en snorfietsen toe te juichen en te ondersteunen door de plaatsing van 40 oplaadpunten in de stad;
- bij het rijk aan te dringen op structurele maatregelen tegen het opvoeren van snor- en bromfietsen, bijvoorbeeld door snelheidsbegrenzers en het maken van afspraken met scooterdealers;
- bij het rijk te zullen blijven aandringen op voorspoedige aanscherping van de (EU) emissie eisen voor brom- en snorfietsen.

Stukken

Meegestuurd

- Bestuurlijke reactie op het initiatiefvoorstel van het raadslid de heer Molenaar van 20 januari 2011, getiteld 'Dus niet brommen! – Nieuw scooterbeleid voor Amsterdam'
- Oorspronkelijk initiatiefvoorstel van het raadslid de heer Molenaar van 20 januari 2011, getiteld 'Dus niet brommen! – Nieuw scooterbeleid voor Amsterdam'

Ter inzage gelegd

n.v.t.

Jaar 2012
Afdeling 1
Nummer 151
Datum 30 maart 2012

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad

R

Initiatiefvoorstel voor de raadsvergadering van 4 april 2012

Het lid van de gemeenteraad van Amsterdam

F.M. Molenaar
