



Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

Aanpak brom- en snorfietsproblematiek

Amsterdam is een fietsstad. Toch zijn naast fiets brom- en vooral snorfiets (verzamelnaam scooter) in opkomst. Dit zorgt voor problemen op straat: verkeersveiligheid en gevoelens van overlast. Het aantal brom/snorfietslachtoffers, met name onder jongeren, moet omlaag. De aanpak van de verkeersveiligheidsproblemen met brom- en snorfietsen vraagt om een gezamenlijke inspanning van de gemeente, de politie, het rijk en de branche, maar ook scholen en ouders zijn aan zet. Alleen dan is er kans op een structurele en substantiële daling.

2011



De belangrijkste middelen die de gemeente kan inzetten om het aantal scooterslachtoffers tegen te gaan zijn voorlichting en handhaving. Gemeente en politie zijn dan ook de campagne SlowRiders gestart. Verder onderzoekt Amsterdam waar de bromfietser nog naar de rijbaan kan worden verwezen en waar de snorfiets geweerd kan worden uit parken

en van vrijliggende fietspaden binnen 30km-zones. Daarnaast worden oorzaken voor enkelvoudige ongevallen op het fietspad aangepakt, zoals paaltjes en scheuren in het wegdek. Voor het veiliger maken van de brom- en snorfiets als voertuig en de aanscherping van de sancties voor verkeersovertredingen is het rijk aan zet.

Het rijk

De wethouder heeft het rijk verzocht om onderzoek te doen naar de aard en oorzaken van snorfietsongevallen en effectieve maatregelen hiertegen, zoals bijv. helmplicht. De minister van Infrastructuur en Milieu wijst op de mogelijkheid die gemeentes hebben om met bebording de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Amsterdam staat hier positief tegenover, maar alleen als er een helmplicht wordt ingevoerd. Daarnaast moet goed gekeken worden naar de gevolgen voor de manier waarop we onze wegen inrichten.

Twitter: [@_Slowriders](#)
Facebook.com/slowriders

Meer informatie bij DIVV
Johanneke Helmers,
020-5565113

Ontwikkelingen scootergebruik en verkeersveiligheid (periode 2005-2009)

- § aantal ernstig gewonden onder scooterrijders (2007 – 2009): gemiddeld 144 per jaar. In 2003 – 2005 was dit nog gemiddeld 71 ernstig gewonden per jaar.
- § aantal bromfietsen is in de periode 2007-2009 met 32% toegenomen en het aantal snorfietsen met 103%. 6% van Amsterdammers (>16 jaar) heeft een brom- of snorfiets (47.000). 75% (>12 jaar) heeft een fiets (550.000) en 37% heeft een auto (220.000)
- § 16% van het totaal aantal ernstig gewonden (2007–2009) is een brom of -snorfiets, terwijl slechts 1% van de verplaatsingen op de scooter gebeurt.
- § Circa 1/3 van de ernstige slachtoffers valt in de groep 16 – 24 jaar. Het risico voor jongens is het grootst.
- § Zeker 40% van de snorfietsers gaat 34km/u of harder (ze mogen 25 km/u)
- § Bij 11% van de brom- en snorfietsongevallen is alcohol geconstateerd (gemiddelde bij alle ongevallen in Amsterdam is 4%)
- § 14% Amsterdammers stoort zich in verkeer het meest aan brom- en snorfietsen
- § Een tiende Amsterdamse scooterrijders rijdt zonder rijbewijs¹
- § De bekendheid van de verkeersregels onder scooterrijders is beneden de maat. 51% van de snorfietsers denkt dat de maximumsnelheid op de rijbaan hoger is dan 25 km/h. Dat de maximum snelheid voor bromfietsers op een fiets- bromfietspad 30 km/h is, weet 19% van de bromfietsers niet.
- § Onder 16 en 17-jarigen heeft een vijfde (nog) geen rijbewijs
- § 64% van de ongevallen zijn veroorzaakt door weggebruikers die geen voorrang verleend hebben aan een scooter. Dit komt door de hoge snelheid waarmee scooters kruispunten naderen. Anderen zien ze dan vaak over het hoofd.
- § Bij circa 7% van de ernstige fietsslachtoffers was een scooter de tegenpartij (ter vergelijking: bij auto's is dat 62%). Bij fietsongelukken waarbij zowel ernstig als licht gewonden vielen was 13% een scooter de tegenpartij.

Geschiedenis snorfiets

- 1974: Invoering helmplicht voor de bromfiets. Snorfiets was fiets met trapondersteuning met een vereiste wielmaat van 16 inch en verplicht pedalen
- 1976: Afschaffing eis wielmaat, 1985: afschaffing eis pedalen
- 1985: start productie van het bekendste Nederlandse type snorfiets, de 'Spartamet'
- Door afschaffing wielmaats en pedaalplicht is een gat in de regelgeving ontstaan waardoor snorfietsen qua gewicht, constructiesnelheid en uiterlijk meer overeenkomsten kregen met bromfietsen.
- Een snorfiets mag met 25km/u zonder helm op het fietspad en een bromfiets moet met 45km/u en helm op de rijbaan. Op fietspaden mogen bromfietsers 30km/u.
- 1996: Invoering bromfietscertificaat
- 1999: Besluit bromfiets op de rijbaan binnen de bebouwde kom
- 2005: Invoering kentekenplicht voor brom- en snorfietsen
- 2006: Bromfietscertificaat is vervangen door het theoretisch bromfietsrijbewijs (rijbewijs AM), geldt ook voor de snorfiets
- 2010: Invoering praktijkexamen rijbewijs AM



De scooteraanpak staat in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015. Downloaden op

¹ Onderzoek van The Choice, september 2011 i.o.v. DIVV