

## Persbericht

### 25 km/u voor iedereen op het fietspad

Via verspreiding van een speciale sticker onderstreept de Stichting Scooterbelang haar pleidooi voor heldere regels op het fietspad. Voor iedereen zou een snelheidslimiet van 25 km per uur moeten gelden. Een betere scheiding van verkeersstromen op basis van maximum snelheid zal de veiligheid verbeteren van de gebruikers van de met name in steden te smalle fietspaden.

De fietspaden zijn vaak te smal om de toegenomen aantal fietsers, scooters, e-bikes, bakfietsen enz. veilig elkaar te laten passeren. Bovendien nemen de snelheidsverschillen toe. Elektrische fietsen kunnen inmiddels snelheden halen tot 45 km per uur. Scooters en fietsen worden opgevoerd. De wet bepaalt dat scooters 25 km mogen rijden en andere voertuigen op het fietspad max. 30 km per uur mogen rijden. Scooterbelang vindt dat de regelgeving onlogisch verouderd is, mede gezien de enorme groei van elektrische fietsen in allerlei vormen. In plaats van de snorscooter verbannen naar de rijbaan tussen auto's die 50 km per uur rijden pleit scooterbelang voor een toekomstbestendige aanpak, waarbij de capaciteit van de beschikbare infrastructuur beter wordt benut. Aantal, snelheid en diversiteit van tweewielers zal immers blijven stijgen.

Zowel brom- en snorfietsers als fietsers lopen een relatief groot risico om slachtoffer te worden van een ongeval. Hoge rijsnelheid in verhouding tot kwetsbaarheid blijkt een belangrijke oorzaak voor ongevallen. Dat geldt voor zowel brom- en snorfietsen alsook voor fietsen. Van alle verkeersslachtoffers is ongeveer 17% brom- of snorfietsers en 13% fietser.

De Stichting Scooterbelang wil daarom graag dat fietspaden alleen nog maar toegankelijk zijn voor tweewielers. De maximum snelheid bedraagt daar dan 25 km/u. (de door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid al vaker bepleitte ontvlechting).

Dat zal dus betekenen dat de regelgeving rond de zgn. verplichte fietspaden, onverplichte fietspaden en fiets/bromfietspaden veranderd moet worden. De minister moet anticiperen op de mobiliteitsontwikkeling en haar verantwoordelijkheid nemen voor zaken die de gemeenten niet zelf kunnen en mogen regelen. De situatie dat steden eigen manieren verzinnen om het fietspad veiliger te maken door de scooter als boosdoener te stigmatiseren is ongewenst. Bovendien komt deze aanpak niet voort uit wetenschappelijk onderzoek. Gemeenten zullen moeten erkennen dat capaciteitsgebrek de belangrijkste oorzaak is van verkeersproblemen en onveiligheid. Door in de bebouwde kom 25 km paden te maken wordt niet alleen de veiligheid vergroot door het beter scheiden van snelheden, maar ook de duidelijkheid voor weggebruikers.

Waar dat niet kan zou een gemeentebestuur moeten overwegen om over te gaan tot zones waar alle verkeer zich zal moeten houden aan een uniforme maximumsnelheid. De gehele binnenstad van Amsterdam zou in het belang van verkeersveiligheid volgens Scooterbelang tot zo'n zone uitgeroepen moeten worden. Daarmee wordt een homogeen en dus veiliger verkeersbeeld gecreëerd. Daarnaast kan er goedkoper en makkelijker gehandhaafd worden.

Scooterbelang roept de Kamer en de minister op de problemen op het fietspad serieus te nemen en de regels klaar te maken voor een toekomst waarin tweewielers (zoals scooters, fietsen en de e-bikes) een belangrijk alternatief voor de auto in de stad kunnen zijn.

De Stichting Scooterbelang bestaat sinds juni 2013 en komt op voor de belangen van de meer dan 1 miljoen scooter- en brommerrijders in Nederland.

Bronnen: SWOV en CBS.

---

Noot voor de redactie (niet voor publicatie)

Voor nadere informatie kan contact worden opgenomen met:

Drs. R.A.S. Haverkamp, voorzitter

t. 06 – 57 64 22 71

e. [r.haverkamp@scooterbelang.nl](mailto:r.haverkamp@scooterbelang.nl)

