

PvdA

ALS DE BLIKSEM

PvdA onderzoek naar het illegaal opvoeren
van scooters

Inleiding

In 1997 vergaderde minister Jorritsma al met de scooterbranche over het bestrijden van scooteroverlast. Bijna 20 jaar later is de situatie weinig verbeterd. Nog steeds rijden scooters te hard. Nog steeds worden scooters door BOVAG erkende bedrijven opgevoerd, met alle gevolgen voor de verkeersveiligheid van dien. Niet alleen voor de scooterrijder zelf, maar ook voor de andere verkeersdeelnemers. Vooral fietsers zijn vaak het slachtoffer van te hard rijdende fietsers.

De straffen voor het rijden met een opgevoerde scooter zijn verhoogd. Dat is goed, maar geen oplossing voor het probleem. Snorscooters die maximaal 25 kilometer per uur rijden mogen zonder helm op het fietspad. Maar in de praktijk rijden de meeste scooters veel harder dan 25. In grote steden zoals Amsterdam is dat maar liefst 80% van de scooters.

Scooters kunnen met gemak 40 kilometer per uur halen door ze op te voeren. Om deze praktijk tegen te gaan is in 2004 het *Akkoord Zelfregulering Bromfietsen inclusief Reclamecode* ondertekend door de RAI en BOVAG (BOVAG-RAI, 2004). In dit convenant belofde de branche dat ze geen brom- en snorfietzen meer gaat opvoeren, de klanten actief gaat informeren over de wetgeving rondom opvoeren, en geen reclame meer gaat maken voor opvoersetjes.

Desondanks krijgt de PvdA veel signalen dat BOVAG-leden gewoon scooters blijven opvoeren. BOVAG-woordvoerder Tom Huyskens noemde deze signalen op 8 december 2015 in het televisieprogramma EenVandaag "pertinente onzin". "En als er signalen over binnenkomen, dan zijn we de eerste die die leden gaan royeren." Dat was voor ons reden om een onderzoek te doen.

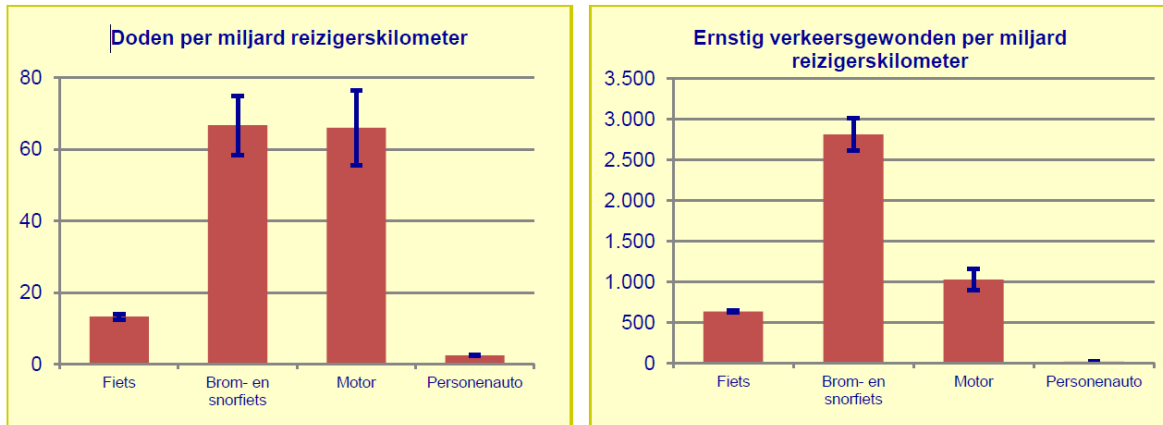
Door wie worden al die scooters opgevoerd? Is de BOVAG niet helemaal eerlijk en voeren BOVAG-leden wel scooters op? Wordt het door de BOVAG ondertekende convenant nageleefd? Om deze vragen te beantwoorden hebben wij dit onderzoek gedaan.



BOVAG woordvoerder Tom Huyskens noemt bij EenVandaag beschuldigingen 'pertinente onzin'

Verkeersveiligheid

Brom- en snorfietsers lopen een veel groter risico om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval. Vooral in vergelijking met fietsers is duidelijk dat brom- en snorscooters veel gevaarlijker zijn. Waar jongeren een verhoogd risico hebben als brom- en snorfietser, hebben ze dat niet als fietser. Fietsen is dus veel veiliger voor jongeren. In onderstaande tabel wordt het risico (per miljard reizigerskilometers) van brom- en snorfiets vergeleken met enkele andere vervoermiddelen. Helaas is het niet mogelijk onderscheid te maken tussen brom- en snorfietsers.



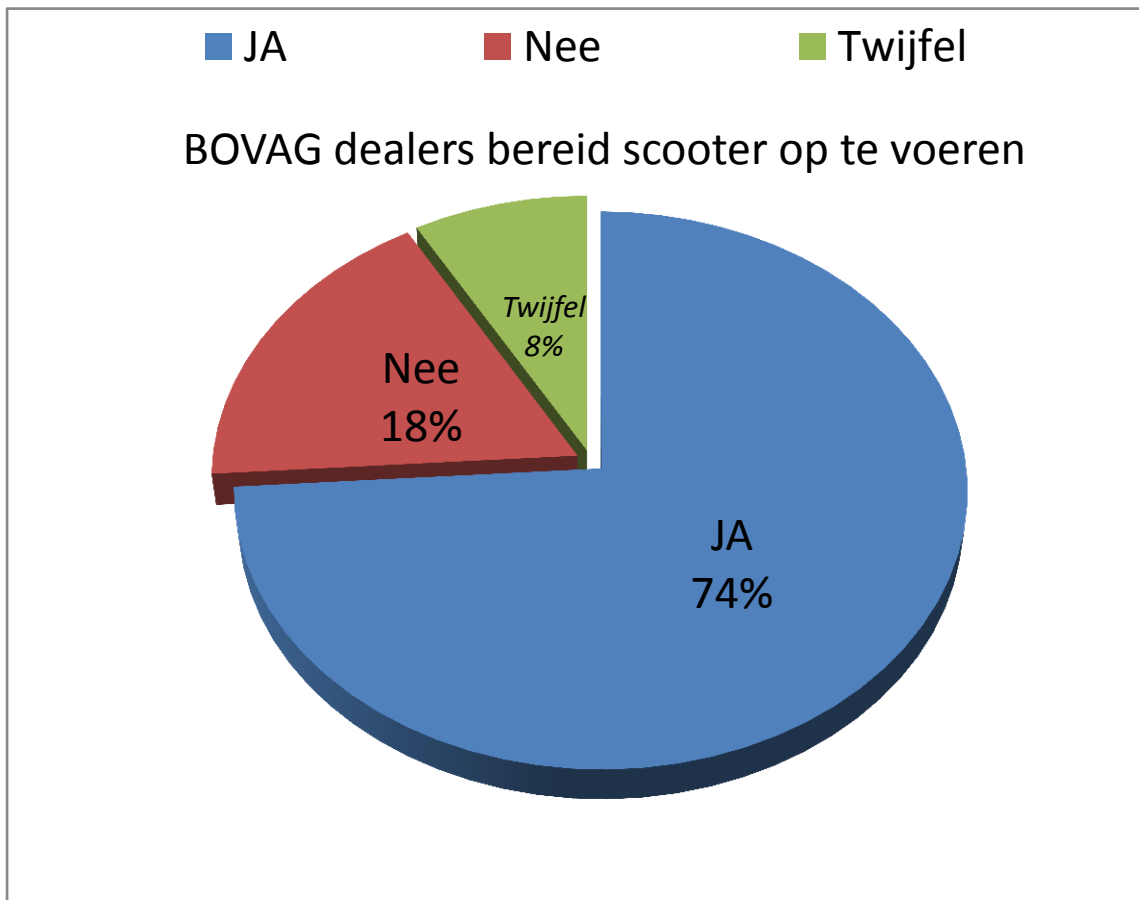
Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden (MAIS2+) onder fietsers, brom- en snorfietsers, motorrijders en automobilisten gedeeld door de afgelegde afstand (reizigerskilometers in miljarden). Gemiddelde over de jaren 2004-2009. Bronnen: CBS, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Dutch Hospital Data, SWOV. (bron: SWOV)

Opzet van het onderzoek:

Om te controleren of BOVAG-leden daadwerkelijk geen scooters opvoeren hebben wij 96 BOVAG-leden opgebeld. We hebben hun de vraag gesteld of we langs zouden kunnen komen met onze scooter om die te laten opvoeren. De antwoorden hebben we genoteerd en gecodeerd in drie categorieën: scooterdealers die meteen zeiden daartoe bereid te zijn, dealers die zeiden daar niet aan mee te werken en dealers die geen helder antwoord gaven. In die laatste categorie vallen dealers die eerst wilden dat je langskwam, die stelden alleen scooters op te voeren die ze zelf verkopen of een ander antwoord gaven. De gegevens hebben we geanonimiseerd in dit onderzoek omdat het niet ons doel is een individuele scooterhandelaar te benadelen met dit onderzoek. Bijgevoegd zijn wel de gemeenten waar de benaderde BOVAG-leden zich bevinden.

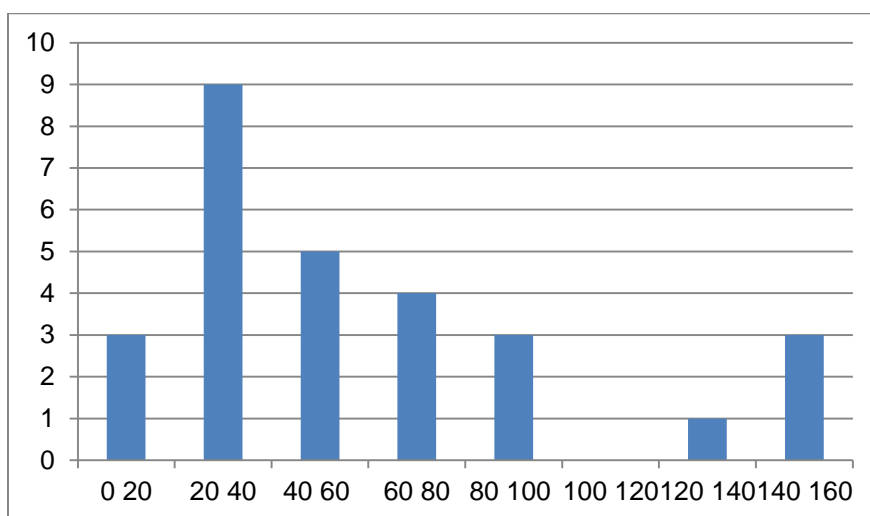
Onderzoeksresultaten

Van de 96 benaderde BOVAG-leden waren er 71 direct bereid om ons te helpen met het opvoeren van de scooter. Dat komt neer op 74% van het totaal. Er waren 8 zaken die bereid zijn om dit te doen onder bepaalde voorwaarden of geen helder antwoord gaven. De scooter moet bijvoorbeeld bij hun gekocht zijn of ze doen alleen bepaalde type scooters. Slechts 17 zaken verkochten nee. Dat komt neer op 18%. Wat verder opviel is dat veel zaken niet van opvoeren maar "ontgrenzen" spreken. Ook verwijzen veel zaken die nee verkopen door naar collega's die wel kunnen helpen of wel adviseren over hoe je zelf je scooter kan opvoeren. Opvallend genoeg zijn de scooterdealers die wel bereid zijn ons te helpen wel schuld bewust. De stellingnames 'het mag niet maar we doen het wel', 'alleen als je de scooter bij ons koopt' en 'risico's zijn voor jezelf' getuigen hiervan. Een aantal uitspraken zijn hieronder opgenomen in het onderzoek.



Tabel1: het aantal BOVAG-dealers dat bereid is een scooter op te voeren

Op de vraag hoeveel het zou kosten hebben 20 gesprekken een concreet bedrag opgeleverd. Enkele dealers gaven per handeling zelfs een gespecificeerd bedrag. De kosten variëren van 10 tot 150 euro. Het meest genoemd is een prijs tussen de 20 en de 40 euro.



Tabel 2: De kosten van opvoeren (x) tegenover het aantal zaken dat die prijs rekent (y)

Quotes uit gesprekken

Onder de rivieren is het druk. Langskomen kan, maar wel na de carnaval

-

Varioring eruit, 60/65 km/h, andere uitlaat, a 100-140 euro en hij rijdt 80 km/h

-

Niet echt opvoeren, maar wel ontgrenzen, tot ongeveer 60 km/h

-

Het mag niet, maar we doen het wel.

-

Bel (andere zaak, red), die doet het wel.

-

"Alles is mogelijk qua snelheid, wel eigen verantwoordelijkheid. Je moet ook wat tekenen daarvoor dat wij niet verantwoordelijk zijn."

-

'wij noemen dat hier niet opvoeren maar "aanpassen"'

-

'eigenlijk mag het niet, dat weet je eh? Maar ik doe het wel, hoor'

-

Het is gevaarlijk, niet doen.

Conclusie

Ondanks alle mooie woorden, beloften en convenanten van de BOVAG blijven hun leden op grote schaal scooters opvoeren. Hoe normaal deze praktijk is blijkt ook uit de quotes, en uit het gemak waarmee zelfs de zaken die het niet doen doorverwijzen. Van de vier zaken zijn er drie meteen bereid de scooter op te voeren. Dat in grote steden als Amsterdam 80% van de scooters te hard rijdt is dus geen wonder. De jarenlange overleggen met de BOVAG hebben geen effect.

Geconfronteerd met deze problematiek ontkent de BOVAG in media glashard. 'Pertinente onzin' noemen ze het. Met het ultieme middel, de dealer royeren, wordt goede sier gemaakt, maar het komt er in de praktijk niet van. Als de BOVAG deze belofte daadwerkelijk gestand zou doen moeten ze 74% van hun leden royeren. Deze onderzoeksresultaten roepen ernstige twijfels op over de betrouwbaarheid van de BOVAG als partner voor de overheid.

De resultaten zijn schokkend. Na jaren van overleg, convenanten, campagnes en stoere taal, laat de BOVAG deze problemen gewoon bestaan. Wat de PvdA betreft moeten er een aantal maatregelen genomen worden om deze praktijk tegen te gaan:

1. Er moeten lokscooters worden ingezet om de opvoerpraktijken tegen te gaan.
2. Het overleg tussen de overheid en de BOVAG moet worden opgeschort als er niet snel overgegaan wordt tot royement van leden die de regels overtreden.
3. Fabrikanten van scooters dienen betrokken te worden in de afspraak dat dealers die opvoeren hun merken niet meer mogen verkopen.
4. Behalve het berijden van een opgevoerde scooter moet het opvoeren van scooters ook strafbaar worden.

Bijlage 1: Overzicht onderzoeksresultaten

Plaats BOVAG-scooterdealer	Ja/nee
Groningen (Gr)	ja
Groningen (Gr)	ja
Groningen (Gr)	ja
Veendam (Gr)	ja
Winsum (Gr)	ja
Blijham (Gr)	ja
Balkbrug (Ov)	nee
Enschede (Ov)	ja
Hengelo (Ov)	ja
Enschede (Ov)	ja
Rijssen (Ov)	Ja
Deventer (Ov)	twijfel
Zwolle (Ov)	ja
Den Ham (Ov)	ja
Nunspeet (Gl)	ja
Barneveld (Gl)	ja
Ede (Gl)	ja
Ede (Gl)	ja
Arnhem (Gl)	ja
Groesbeek (Gl)	ja
Nijkerk (Gl)	ja
Oosterhout (Gl)	ja
Groesbeek (Gl)	Ja
Haarlem (NH)	Ja
Hoofddorp (NH)	Ja
badhoevedorp (NH)	Ja
Zandvoort (NH)	Ja
Hillegom (NH)	nee
Hillegom (NH)	nee
Soest (NH)	nee
Akersloot (NH)	Ja
Alkmaar (NH)	Ja
Alkmaar (NH)	Ja
Almere (FI)	twijfel
Amsterdam (NH)	Nee
Amsterdam (NH)	twijfel
Amsterdam (NH)	Ja
Amsterdam (NH)	Ja
Amsterdam (NH)	Ja
Amsterdam (NH)	Ja
Hippolytushoef (NH)	Nee

Purmerend (NH)	Ja
Purmerend (NH)	Nee
Uitgeest (NH)	Nee
Winkel (NH)	Ja
Wormerveer (NH)	Ja
Wormerveer (NH)	Nee
Zaandam (NH)	Ja
Zaandam (NH)	Ja
Zaandam (NH)	Nee
Heemskerk (NH)	Nee
Hilversum (NH)	nee
Den Haag (ZH)	Ja
Den Haag (ZH)	Ja
Den Haag (ZH)	Nee
Emmeloord (FI)	ja
Loosdrecht (Ut)	ja
De Meern (Ut)	ja
Utrecht (Ut)	ja
Utrecht (Ut)	ja
Zeist (Ut)	ja
Heikenszand (ZI)	ja
Schoondijke (ZI)	ja
Goes (ZI)	ja
Zierikzee (ZI)	ja
Jubbega (Fr)	ja
Kollumerzwaag (Fr)	ja
Drachten (Fr)	ja
Oudehaske (Fr)	ja
Rotterdam (ZH)	Ja
Den Hoorn (ZH)	Ja
Krimpen aan den IJssel (ZH)	Ja
Delft (ZH)	Ja
s-gravenhage (ZH)	Ja
Schiedam (ZH)	nee
Vlaardingen (ZH)	ja
Rotterdam (ZH)	ja
s-Gravezande (ZH)	twijfel
Spijkenisse (ZH)	ja
Leiden (ZH)	ja
Leiderdorp (ZH)	twijfel
Brunssum (Li)	ja
Beek (Li)	twijfel
Echt (Li)	nee
Merselo (Li)	ja
Assen (Dr)	ja

Coevorden (Dr)	nee
Assen (Dr)	ja
Rogat (Dr)	ja
Valkenswaard (NB)	ja
Veldhoven (NB)	nee
Deurne (NB)	ja
Helmond (NB)	ja
Geldrop (NB)	ja
Eindhoven (NB)	ja
Oss (NB)	ja

Bijlage 2: Motie

MOTIE VAN HET LID HOOGLAND

Voorgesteld 19 januari 2016

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een groot deel van de in Nederland rondrijdende (snor)scooters harder kan rijden dan wettelijk is toegestaan;

overwegende dat ook leden van branchevereniging BOVAG deze illegale praktijken faciliteren; overwegende dat de BOVAG gesprekspartner is van de overheid inzake wegverkeer en verkeersveiligheid;

verzoekt de regering, de BOVAG aan te sporen om krachtiger beleid op dit thema richting haar leden te voeren, indien resultaat uitblijft het overleg met deze brancheorganisatie per 1 september 2016 op te schorten,

en de Kamer hierover te informeren vóór de begrotingsbehandeling I en M 2017,

en gaat over tot de orde van de dag.

Hoogland