

De aantrekkingskracht van scooters stijgt. „Geen parkeerkosten. Zuinig in gebruik.” Maar het aantal verkeersslachtoffers waarbij scooters zijn betrokken, groeit ook. Foto Olivier Middendorp

Alles beter dan in een auto stappen

Veel scooters vergroten de onveiligheid en leiden tot overlast, maar ze blijven razend populair

Er rijden in Nederland meer dan een miljoen scooters rond. Ze zijn hip, ze zijn wendbaar en ze zijn een aangenaam alternatief voor auto of bus – als ze niet worden gestolen of bij ongevallen betrokken zijn.

DOORSJAAK VAN DE GROEP

AMSTERDAM. Een afspraak met een klant? Makelaar Dimitry Jansen (38) gaat zelfs bij nat weer met de scooter. Regenpak aan en voilà. Zolang de directeur van het Amsterdamse makelaarskantoor JLG Real Estate maar niet in de auto hoeft te stappen. Hij haat opstoppingen onderweg. Op de scooter kan hij over het fietspad en de stoep. Hij wordt niet vertraagd door hun lading lossende vrachtwagenchauffeurs. De wendbaarheid van de scooter en het tijdsvoordeel zijn voor Jansen essentieel.

En: „Geen parkeerkosten. Zuinig in gebruik. Geen wegenbelasting. Geen helm”, zegt hij. Daarom heeft het makelaarskantoor drie scooters in gebruik. Ze zijn niet de enigen. „80

procent van de Amsterdamse makelaars rijdt op scooters”, schat Jansen.

Het voertuig wordt steeds populairder. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek overschreed het aantal geregistreerde scooters in 2011 de miljoen. Die stijging is onder meer te danken aan twintigers, stelt het CBS. Het aantal snorscooters nam onder hen explosief toe met 170 procent. „Een scooter is een mode-artikel. Het is hip om er nu een te hebben”, zegt Harald Bresser van vereniging Rijwiel en Automobiel Industrie (RAI).

Dat blijkt. De groei van scooterrijders is waarneembaar in bijna alle leeftijdscategorieën. Alleen bij zestienjarigen daalde het aantal. Woordvoerder Ad Vonk van de ANWB: „Jongeren kunnen sinds kort autorijlessen nemen vanaf 16,5 jaar. De interesse voor scooters daalt.” Bovendien is het behalen van een scooterrijbewijs moeilijker sinds de invoering van het praktijkexamen, in maart 2010.

Amsterdammer David Sondervan (20) hoefde geen scooterrijbewijs te halen: hij heeft al een rijbewijs voor de auto. Maar rijden met een auto in de drukke stad? Nee. Sinds een week

heeft hij een scooter, ook „om overvolle stadsbussen te mijden”. Hij parkeert zijn scooter voor de Amsterdamse winkel Scootercity. De uitlaat ronkt na. Sondervan schaft een nieuwe accu aan. Eerder kocht hij een motorslot. „Die krijgen ze niet door met

Twee soorten scooters

Scooter is een verzamelnaam. Er zijn bromscooters (of brommers) en snorscooters (of snorfiets). De bromscooter is te herkennen aan een geel kenteken, de snorscooter aan een blauw kenteken. Een bromscooter mag 45 kilometer per uur en moet op de autorijbaan. Helm is verplicht. Een snorscooter mag niet harder dan 25 kilometer en moet op het fietspad. Snorscooters worden vaak opgevoerd. Helm is niet verplicht. Heeft de bestuurder geen autorijbewijs? Dan moet er sinds maart 2010 naast een theorie- ook een praktijkexamen worden afgelegd. Minimumleeftijd zestien jaar. De bromscooter is het meest in trek, in 2011 waren er 527.891. Maar het aantal snorscooters is sinds 2007 bijna verdubbeld tot 475.006. Prijzen 1.200 tot 9.900 euro.

een betonschaar.” Hij zegt: „Het model is geliefd bij dieven.” Zijn vrees is begrijpelijk. In de eerste zes maanden van vorig jaar werden in Nederland 7.632 scooters gestolen. Kloploper is Amsterdam met 1.352 diefstallen.

Het is niet de enige keerzijde van het succes. Op de stoep van Scootercity in de Amsterdamse Pijp prijkt een bord. ‘Geachte klanten: i.v.m. overlast niet over stoep rijden.’ Dat is volkomen terecht, volgens 6.614 scooterhaters. Zij ondertekenden een petitie op internet tegen scooteroverlast in hun stad. De klachten? Scooters rijden te hard op het fietspad en rijden de fietsers van de sokken. Het aantal verkeersslachtoffers onder scooterrijders is sinds 2005 met 20 procent gestegen. Scooters met een verbrandingsmotor zijn verantwoordelijk voor 40 procent van de uitstoot van koolwaterstoffen in de Amsterdamse binnenstad.

Harald Bresser van de RAI herkent het allemaal. „De scooter wordt verketterd, maar ook de hemel in geprezen.” Het levert zelfs nieuwe woorden op. „Vluchtscooter: gebruikt door boeven na een overval. Scootertuig: schorem dat de stad onveilig

maakt.”

Voor Scootercity staan Vespa's geparkeerd, retroscooters met windschermen en spiegels. In de volksmond bekend als de ‘Holleeder-scooter’, vernoemd naar deze bekende crimineel, die graag op een scooter reed. Ad Vonk van de ANWB: „Iedereen wilde plotsklaps zo'n scooter.”

De makelaars van JLG Real Estate zijn zich bewust van het slechte imago. „We worden gezien als jongens van het snelle geld, strak in het pak, iets te lange haren”, zegt Dimitry Jansen. Maar hij heeft er iets op bedacht. Volgens brancheorganisatie BOVAG hebben 16.635 Nederlanders een elektrische scooter. Onder wie hij zelf. „Op een milieubewuste scooter kom je sympathieker over.” En het scheelt in de portemonnee. „Jaarlijks zijn we 750 euro aan brandstof kwijt per scooter. Een elektrische scooter kost jaarlijks maar twintig euro aan stroom.”

Nadelen zijn er ook: de accu moet na twee jaar worden vervangen en dat is duur. De scooter moet ook iedere dag aan het stopcontact. Jansen is dat al eens vergeten. Met de tweewieler aan de hand moest hij lopen. Niet erg hip. En het kostte veel tijd.