

Uit: Het Parool 19 december (Het Laatste Woord)

Verbanning van snor- en bromfietsen naar de rijbaan, heeft maar een gering effect. Er zijn betere maatregelen denkbaar, zegt Remas Haverkamp, voorzitter van de stichting Scooterbelang.

Het moge duidelijk zijn. De scooter, en met name de snorfiets, ligt onder vuur. Is het niet vanwege het milieu dat de dupe zou zijn, dan is het wel vanwege het (snelheids)gedrag van de scooterrijder en het feit dat kwetsbare verkeersdeelnemers de dupe zouden zijn van dat gedrag. Discussies over de plaats op de weg, helmplicht of het zelfs helemaal verbieden in de grote steden laaien op. Maar als we de discussie ontdoen van emoties en onderbuikgevoelens, komen we tot een hele andere conclusies.

In Nederland waren er in 2012 ruim één miljoen brom- en snorfietsen. Sinds 2007 is hun aantal vijftig procent gegroeid. Vooral de snorfiets is sterk in opkomst. In de periode 2007-2012 is deze categorie voertuigen 76 procent groter geworden. Er zijn dan inmiddels ook bijna evenveel snorfietsen als bromfietsen in Nederland. Bromfietsen worden met name gebruikt in landelijke gebieden en snorfietsen zijn vooral populair in de steden. Toch moeten we voorzichtig zijn met het kijken naar de grote steden. In Amsterdam rijden er per duizend inwoners 32 snorfietsen (wat gelijk is aan het landelijk gemiddelde), terwijl dat er in bijvoorbeeld Katwijk 113 per duizend zijn. Qua verkeersveiligheid nemen brom- en snorfietzers een trieste plek in in de statistieken. Van het aantal letselslachtoffers op jaarbasis is zeventien procent brom- of snorfietser. Een groot aandeel, aangezien maar 0,5 procent van alle vervoerskilometers op de brom- of snorfiets wordt afgelegd.

Het is dus vooral een vervoermiddel voor de kortere afstanden. Bij 52 procent van de ongevallen met een brom- of snorfietser als slachtoffer was de auto de tegenpartij. Bij 9 procent was sprake van een bestelauto, bij 6 procent een fietser en bij 5 procent een andere brom- of snorfietser. Het beeld dat de brom- en snorfietzers dus vooral een gevaar zijn voor de fietser, blijkt in de praktijk niet te kloppen. Juist de automobilist is het grootste gevaar voor brom- en snorfietzers. Het pleidooi om de snorfietser uit de grote steden te verbannen naar de rijbaan wordt daarmee op zijn minst genuanceerd. Je dreigt de snorfietser daarmee over te leveren aan zijn grootste bedreiging, namelijk de auto, en het grotere snelheidsverschil met het andere verkeer. Ook een daarmee gepaard gaande helmplicht zal het risico op letsel slechts in geringe mate verkleinen.

Het argument dat het snelheidsverschil in de praktijk niet zo groot is omdat alle snorfietsen toch opgevoerd zijn, moet echt worden gerangschikt in de categorie onzin. Jawel, een kleine groep asociale rijders doet dat, met name in de leeftijd van zestien en zeventien jaar. Echter ruim 85 procent van de brom- en snorfietzers is ouder dan 25 jaar en gebruikt het vervoermiddel, zonder technische aanpassingen, voor het dagelijkse woon- en werkverkeer of recreatief.

Dan het milieuaspect. Het klopt dat de uitstoot van oudere tweetaktbromfietsen en de snorfietsen verhoudingsgewijs groot is. Een goede sloopregeling voor de oude tweetakten (uitgezonderd de hobbymatig bereden oldtimers) wordt door ons toegejuicht. De grote uitstoot van snorfietsen echter is te wijten aan het kunstmatig afknijpen van de snelheid door middel van een begrenzer. Daarmee wordt de motor niet efficiënt gebruikt. Dat is echter niet de snorfietser te verwijten, maar eerder de wetgever die dat zo heeft bepaald, mede op grond van Europese richtlijnen.

Verder blijkt het aantal elektrische brom- en snorfietsen harder te groeien dan welke andere voertuigcategorie ook. In 2012 zijn er al zestien duizend elektrische brom- en snorfietsen geregistreerd in Nederland. Vorig jaar was één op de vijftien hier verkochte snorfietsen een elektrische. Geen enkele andere voertuigcategorie haalt dit soort cijfers.

Mede op basis van het voorgaande komen wij tot een heel ander voorstel dan het huidige grootstedelijke voorstel. Uit verkeersveiligheidsoverwegingen vinden wij het onverantwoord om de snorfietser, daar waar sprake is van een fietspad, te verbannen naar de rijbaan. Wel is het in het huidige verkeerssysteem volstrekt onduidelijk welke soorten fietspaden door welke soorten verkeersdeelnemers gebruikt mogen worden. Er zijn drie soorten fietspaden in Nederland, met elk weer een ander gebruik. Wie het snapt mag het zeggen!

Wat ons betreft mag het onderscheid verdwijnen en is er daarna nog maar sprake van één soort fietspad. Dat fietspad mag gebruikt worden door zowel fietsers, als brom- en snorfietzers, mits de gereden snelheid niet hoger is dan 25 km/uur. Voor de volledigheid; dat geldt dus ook voor racefietsen en e-bikes, die nu soms snelheden van 45 km/uur ontwikkelen. Wil je harder (mits het voertuig dat mag en aankan), dan moet je naar de rijbaan, waarbij het gebruik van een helm verplicht is. Dat betekent in de praktijk dat snorfietzen en fietsen altijd gebruik maken van het fietspad en andere categorieën (bromfietsen, racefietsen en snelle e-bikes) dat doen omdat ze het fietspad veiliger vinden, waarbij ze zich wel aan de limiet van 25 km/uur houden. Het zou daarbij mooi zijn dat beleidsbepalers bij het ontwerpen van fietspaden rekening houden met deze verkeersstroom (bredere fietspaden?).

En ja, een maximumsnelheid vereist handhaving. Maar dat is een onderdeel van een veilig verkeerssysteem, ook bij andere voertuigen zoals de auto. Bovendien kan de controle efficiënt met een lasergun gebeuren. Overigens mag dat niet leiden tot een verlaagd handhavingsniveau op technisch gebied.

En... laten we blij zijn dat in de steden de populariteit van tweewielers toeneemt en dat daarmee minder sprake is van autogebruik.

© HET PAROOL