

Het fietspad is voor wie trapt

Alle speedpedelecs moeten vanaf 1 juli op de rijbaan. Maar het is bizar om een elektrische fiets op het fietspad te weigeren omdat hij hard *kan*, schrijft Anne Knol. Je moet hem alleen weigeren als hij hard *gaat*.

1 juli 2017

Anne Knol is campagneleider Duurzame Mobiliteit Milieudefensie.

Eerst maar over de scooter. We denken wel eens dat de fiets een typisch Nederlands fenomeen is, maar dat geldt nog meer voor de scooter op het fietspad. Daar hebben ze in vrijwel geen enkel ander land van gehoord. In 1974 besloot de Nederlandse overheid de Europese regels een beetje aan te passen: snorfietsers mochten hun helm in de schuur laten, op het fietspad snorren en maximaal 25 km per uur rijden. Vanaf 1985 hoeven snorfietsen geen trappers meer te hebben. Zo kwam er een einde aan de trapplicht op fietspaden.

De introductie van de snorfiets zou je ‘geslaagd’ kunnen noemen: er zijn inmiddels maar liefst 680.653 snorfietsers die helmloos over de fietspaden razen. Met die maximumsnelheid ging het wat minder goed. Snorfietsers rijden gemiddeld (!) 36 km per uur, met uitwassen tot boven de 60 km per uur.

Dat veroorzaakt niet alleen talloze ongevallen op het fietspad, maar is ook een aanslag op onze longen. Scooters behoren tot de meest vervuilende gemotoriseerde voertuigen. Ladingen kankerverwekkend benzeen en ultrafijnstof blazen ze het fietspad op.

Zeker in drukke steden als Amsterdam is de hoeveelheid scooters op de toch al overvolle fietspaden onhoudbaar geworden. De hoofdstad doet daarom verwoede pogingen om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Daar moet ze werkelijk alles voor uit de kast halen, want het ministerie werkt niet bepaald mee – het departement maakt het Amsterdam bijvoorbeeld onmogelijk om binnen de gehele ring in één keer overal de scooter (met helm) naar de rijbaan te verplaatsen.

Gelukkig zet Amsterdam door en lijkt het er in het grootste deel van de stad in de loop van 2018 toch van te komen. Nu de rest van Nederland nog.

Met het verplaatsen van de speedpedelec naar de rijbaan had het ministerie veel minder moeite. Een speedpedelec is een uitstootvrije elektrische fiets die tot wel 45 km per uur kan. Speedpedelecs zijn belangrijk voor de broodnodige omslag naar duurzame mobiliteit: ze vormen de ideale oplossing voor woon-werkverkeer op de middellange afstand. Veel mensen pakken daar nu de auto voor.

Maar rijdend tussen bussen en vrachtwagens is de speedpedelec ineens veel minder aantrekkelijk. En natuurlijk, 45 km per uur is veel te hard voor op een fietspad in de stad. Gelukkig kunnen ze ook langzamer. Een auto die 200 km per uur kan, mag tenslotte ook op een 30 km per uur-weg rijden – als hij zich maar aan de maximumsnelheid houdt.

Dat geldt natuurlijk net zo goed voor snelle fietsen. Het is bizar om een voertuig te weigeren omdat het harder *kan*; je moet het weigeren als het harder *gaat*. Het enige dat je nodig hebt is een maximumsnelheid op fietspaden. Zo blijft het fietspad voor iedereen veilig.

Gelukkig kunnen we alle tweewielerproblemen in één keer aanpakken. Allereerst maar eens die fout uit het verleden herstellen: de hele categorie ‘snorfiets’ kan worden afgeschaft. Brommers en scooters kunnen met 45 km per uur op de rijbaan. Herintroduceer de trapplicht op fietspaden, zodat die hun naam weer eer aan doen.

Tot het zo ver is, moeten gemeenten ondersteund worden bij het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan, op een manier die óók veilig is voor de snorfietsers.

De Tweede Kamer heeft al besloten dat er op termijn alleen nog maar elektrische scooters verkocht mogen worden, dus hopelijk zijn we op termijn van die happen luchtvervuiling af.

Vul dit aan met een maximumsnelheid op binnenstedelijke fietspaden en een flinke investering in fietsinfrastructuur (in wandelpaden en openbaar vervoer), en we hebben een gezonde, veilige, bereikbare, mooie, uitstootvrije stad!