

De fatbike moet terug in z'n hok – en dat is helemaal niet moeilijk

Posted on 8 november 2023 by Rik Smits

Vroeger, verzuchtte de boomer mistroostig, was het leven eenvoudig en mooi. Volgens de wegenverkeerswet waren er motorvoertuigen en rijwielen, met daartussen het rijwiel met hulpmotor.

Een rijwiel was een fiets, iets dat uitsluitend werd aangedreven door menselijke spierkracht. Alles wat een mechanische aandrijving had met een cilinderinhoud van meer dan 50cc was een motorvoertuig, de rest een rijwiel met hulpmotor. Klaar.

In de volksmond heette die laatste categorie 'brommer'. Daar mocht je vanaf je zestiende verjaardag op rondscheuren, wat doorgaans een zurige blauwe tweetaktwalm veroorzaakte, plus een hoeveelheid snerpende herrie waar Khadija Arib met stemverheffing nog een puntje aan kon zuigen. Keek niemand van op. Dat eigenlijk alleen de ietwat lullige Solex echt een hulpmotor had – een motortje met een stroef aandrijfwieltje dat op de voorband drukte en je zo voortbewoog, terwijl je het ding in theorie ook zonder dat motortje kon voorttrappen – daar maalde ook al niemand om.

De brommerhelm ruïneerde dameskapsels

Brommers waren bij de jeugd, maar ook bij minder vermogende volwassenen razend populair – zo'n ding betekende vrijheid-blijheid voor iedereen. Maar per 1 januari 1975 gooide een helmplicht voor brommerrijders roet in het even onbezonnen als onbezorgde eten. Die plicht was ingegeven door de dramatische hoeveelheid ernstig hersenletsel die brommerongelukken veroorzaakten, maar werd aanleiding tot een van eerste gevallen van het soort lichtzinnige wetgeving waar de overheid nu, bijna een halve eeuw later, op zoveel manieren hopeloos in is vastgelopen.

Tegen die helmplicht werd namelijk geprotesteerd, onder het motto dat een helm dameskapsels ruïneerde. En hoe bizar het ook klinkt: binnen één – u leest het goed – één jaar werd, zogenaamd om die dames te gerieven, een compleet nieuwe categorie voertuigen ingevoerd: de snorfiets.

Die snorfiets was een onzinnige complicatie die tot op de dag van vandaag alleen maar voor problemen zorgt. Snorfietsen moesten begrensd zijn op 25km/u, een eis die technisch gesproken even onzinnig was als gemakkelijk te omzeilen. Bovendien bleek het gebod onmogelijk te handhaven. Nog altijd staat er af en toe ergens in het land een politiefuik als schaamlap voor dit overheidsfalen, maar daar trekt niemand zich veel van aan.

Inmiddels was de wetgever druk aan het werk gegaan om de wegenverkeerswet te moderniseren. Dat leidde in 1994 tot invoering van een aanzienlijk complexere nieuwe versie. De definitie van 'bromfiets' (Art. 1 e.) noemt bijvoorbeeld in tenenkrommend proza criteria als cilinderinhoud, een 'nominaal continu maximumvermogen van niet meer dan 4kW', een 'door de constructie bepaalde topsnelheid' (45km/u, maar in het later ingeplakte Art 20 b., dat over snorfietsen gaat maar ze verwarrend genoeg als 'aangewezen bijzondere bromfiets' betitelt, dus 25km/u), en het aantal wielen, waarbij het ook nog eens niet om een gehandicaptenvoertuig mag gaan.

En het wordt nog erger, want de wet onderscheidt een 'motor met elektrische ontsteking' van een 'motor met inwendige verbranding', waarmee toch echt hetzelfde bedoeld lijkt te zijn, of het moest om het weinig relevante verschil tussen benzine- en dieselmotoren gaan, terwijl noch elektromotoren, noch stoommachines erdoor gedekt worden.

Merkwaardig ontbreken bij al deze definitiedrift de begrippen ‘rijwiel’ en ‘fiets’ geheel, ze komen in de wet alleen voor in de samenstelling ‘motorrijwiel’ en in het concept ‘fiets met trapondersteuning’ (Art. 1 ea.). Wat er wel staat, is een rommeltje waarin technisch-natuurwetenschappelijke criteria als ontstekingsproces, cilinderinhoud en vermogen doorheen geklutst worden met willekeurige, bestuurlijke randvoorwaarden als kunstmatige snelheidsbegrenzing en het aantal wielen.

De wegenverkeerswet is weinig praktisch

Kort gezegd: wat iets is loopt door elkaar met wat de wetgever ermee wil. En dan nog piept de lading aan alle kanten onder de vlag uit, vandaar dat subartikel 1 ea, speciaal voor de gesel van onze tijd, de ‘fiets met trapondersteuning’, beter bekend als de elektrische fiets. De wegenverkeerswet is daarmee een schoolvoorbeeld van het gebrek aan praktische realiteitszin waar ongeremde juristerij en gelobby met gelegenheidsargumenten toe leiden.

Dat is een kwalijke zaak, want de elektrische fiets zorgt voor veel letsel en overlast. Bejaarden klimmen erop om langer te kunnen doorfietsen, maar beheersen lang niet altijd de krachten en snelheden die ze oproepen. Veel te snelle en krachtige fatbikes worden voornamelijk bereden door stoere jochies van tien en andere opgefokte types. Dat maakt ze levensgevaarlijk.

E-bikes worden door jong en oud massaal opgevoerd, zodat ze veel te hard over de fietspaden denderen. Om die dingen dan, zoals nu gebeurt, als een soort snorfiets te bezien, is op zijn minst vragen om dezelfde hoeveelheden hersenletsel als waartegen destijds de helmplicht voor brommers werd ingevoerd.

Dat ziet de Amsterdamse D66-wethouder Melanie van der Horst ook in, dus wil ze fatbikes en opgevoerde fietsen terugdringen met meer controles en een kentekenplicht. Wat van dat eerste terechtkomt, weten we allemaal: handhaving van verkeersregels voor fietsers is een lachertje, en niet alleen in Amsterdam. Een kentekenplicht is wel een goede stap, maar veel te weinig. Zo schiet het niet op. De wet- en regelgeving zelf moet simpeler en eenduidiger worden. Laten we daartoe eens brutaalweg een voorzet doen, geheel in nieuwe, transparante bestuursstijl.

Om te beginnen moeten we vaststellen wat voor soorten voertuigen er zijn. Daarvoor grijpen we terug op de oorspronkelijke driedeling, maar wel in een

modern jasje: als fiets tellen alle voertuigen die uitsluitend door spierkracht worden voortgestuwd. Alle andere voertuigen zijn motorvoertuigen. Is het motorvermogen van een motorvoertuig kleiner dan 4kW, dan noemen we zo'n ding, bij gebrek aan een betere term, een snorfiets. Dat volstaat.

Nu de verkeerstechnische eisen die we aan de verschillende soorten voertuigen stellen. Voor fietsen verandert er niets, voor motorvoertuigen op vier of meer wielen ook niet. Maar voor alle motorvoertuigen op minder dan vier wielen gaat een helm- óf gordelplicht gelden. Je mag zelf kiezen, maar je moet óf een helm op, óf een gordel om. Dat dekt niet alleen elektrische fietsen maar ook elektrische bakfietsen en alle mogelijke driewielige gehandicapten- en boodschappenkarretjes. Het dekt zelfs elektrische steps, maar het laat de kinderstep, immers geen motorvoertuig, met rust.

Rust en veiligheid op de fietspaden is niet zo moeilijk

Bij een motorvoertuig hoort een rijbewijs, en bij een rijbewijs een minimumleeftijd. Voor onze snorfietsen, motorvoertuigen met een vermogen tot 4kW, gaat het om een brommer- of (nieuw te ontwerpen) elektrorijbewijs, dat pas vanaf je zestiende verjaardag geldig kan zijn. Ook is voor alle motorvoertuigen een kenteken en verzekering verplicht.

Dan is er nog de snelheidsbeperking. De grenzen van 45km/u (brommers) en 25km/u (snorfietsen) vervallen. Daarvoor in de plaats komt een begrenzing voor trapondersteuning tot 20km/u. De gemiddelde fietser rijdt immers zelden of nooit harder, ga uw eigen prestaties maar na. Uitsluitend e-bikes die zo begrensd zijn mogen gebruik maken van de fietspaden, de rest moet op de rijweg. Ten slotte komt er een fikse belasting, die alle milieukosten van grondstofdelving tot restverwerking dekt, plus de extra capaciteit die nodig is op het elektriciteitsnet.

Op die manier brengen we weer rust en veiligheid op de fietspaden. We beschermen oud en jong, en jagen jonge kinderen van de elektrische fiets af. Die hebben daar in een vlak land als het onze zowel uit oogpunt van veiligheid als uit gezondheidsoverwegingen niets op te zoeken. En we maken e-bikes onaantrekkelijk voor stoere mannetjes (en vrouwtjes) – opgeruimd staat netjes.

Het is maar een voorzet, maar hij laat zien dat het eigenlijk niet zo moeilijk hoeft te

zijn. We moeten alleen vlot doorpakken om niet nog meer een fait accompli te laten ontstaan, en het Haagse *red tape* doorknippen.

Rik Smits is taalkundige en freelance wetenschapsjournalist.

Wynia's Week **wordt mogelijk gemaakt door de lezers. Bent u al donateur?** *Hartelijk dank!*