

Reactie op: aanpassing Wegenverkeerswet 1994 ivm onafhankelijke keuringsinstantie en goedkeuring bijzondere bromfietsen

Dit voorstel zal grote gevolgen hebben voor de branche, niet alleen direct, maar ook indirect, doordat het grote kosten met zich mee brengt voor de gebruikers. Kosten die nauwelijks in verhouding staan tot de aanschafprijs van een e-step. Nog los van de vraag hoe zinvol een keuring is. Ik zie direct onder dit voorstel de link naar lessen uit de Stint. De Stint was een vreselijk ongeluk. Maar de step is als vervoermiddel hier niet mee te vergelijken, net zoals een vrachtauto geen personenauto is. De kans lijkt een beetje verkeken om via e-steps een betaalbare aanvullende oplossing voor micro mobiliteit te vinden. De e-step is van oudsher in de bijzondere bromfiets categorie is geplaatst, een categorie die veel te zwaar ingekleed is voor dit type vervoermiddel. De lijst met regels waaraan moet worden voldaan is nu al veel te lang. Ten onrechte is het idee ontstaan dat de step in mechanisch opzicht een uiterst onveilig vervoermiddel is. Dit terwijl er miljarden kilometers aan gebruikersdata zijn verzameld wereldwijd, via de vele deelstepplatformen. De ongelukken die gebeuren ontstaan niet door steps die spontaan uit elkaar vallen, maar vooral door de gebruikers of andere andere weggebruikers. Nederland heeft echter een voorsprong ten opzichte van de meeste landen door een zeer goede fiets infrastructuur. De grootste veiligheid zit hem dan ook in het scheiden van types weggebruikers. Bovendien wordt er met twee maten gemeten. Voor elektrische fietsen is er geen keuring. Dit is des te opvallender, omdat het aantal verkeersdoden van fietsers de laatste jaren niet daalt en het terugbrengen hiervan als speerpunt van beleid wordt gezien. Het grootste deel van deze slachtoffers zijn elektrische fietsers. Maar het is ook duidelijk dat ook hier de fatale ongelukken vrijwel nooit te wijten zijn aan het apparaat zelf. De oplossingen die hier worden gezocht lijken meer in de sfeer van bewustwording te liggen. Hier geen extra keuringen. En dat is begrijpelijk, want ook deze ongelukken ontstaan vrijwel altijd door het gedrag van de weggebruikers.

Zoals in het voorstel al valt te lezen is het scheiden van de ministeriële verantwoordelijkheid het hoofddoel. Dit lijkt een direct voortvloeisel uit het debacle met de Stint. De minister moet worden beschermd. De RDW is in het proces betrokken en heeft een RDW oplossing aangeleverd. Het betekent, meer kosten, meer werk. Maar het zal weinig effect hebben op het gestelde doel: meer veiligheid. En de micro mobiliteit is er ook niet mee gediend.

Nederland loopt inmiddels jaren achter bij de omringende landen. Waar het vanuit Europees opzicht gezien een goed idee zou zijn geweest om ons aan te sluiten bij het Duitse systeem, is er in plaats daarvan gekozen voor een zeer ingewikkeld systeem van regels. Als kers op de taart is daar zelfs nog een keuring aan toegevoegd.

Om nog even terug te keren naar de Stint. Het openbaar ministerie heeft het volgende bekend gemaakt: "Uit onderzoek is gebleken dat de Stint kort voor het ongeluk normaal functioneerde. Uit het complete technisch onderzoek zijn geen sporen gevonden die wijzen op een voor het ongeval aanwezig defect of storing. Er is ook gekeken naar de invloed van elektromagnetische straling op de snelheidsregeling."

Als ik dit lees had een keuring dit vreselijke ongeluk niet kunnen voorkomen. Een tunnel onder het spoor wel.

Marc-Peter van Dijk
Directeur Micro Step BV