

Hoe de stadsbiker elke wet voorbij fietst

Bellende fietsers, asociale scooterjochies, iedereen heeft er zijn buik van vol. Wat kun je nog doen, als boetes en regels niet helpen?

SLACHTOFFERS

● In Brabant waren tussen 2011 en 2013 zo'n 3000 mensen slachtoffer van een verkeersongeluk. Ongeveer tien procent kwam om het leven. Ruim een derde bestuurt een fiets, snor- of bromfiets.

door Joop van der Pol beeld Wouter Gresnigt

De smartphones op de fiets. „Vandaag nog verbieden! Teringzooi”, Arno zit 36 jaar op de lijndienst, maar zo beroerd als nu is het fietsverkeer nog nooit geweest, vindt hij. Twee, drie keer in de week trap hij het rempedaal van zijn Tilburgse stadsbus zodat door de vloer om een aanrijding te voorkomen. „Ze zitten naar dat ding te tuieren met hun oortjes in, maar van het verkeer horen of zien ze helemaal niks. Doof en blind zijn ze.”

Veslia zou met het grootste gemak haar busvloer kunnen vullen met medestanders van chauffeur Arno die, voor de goede orde, geldt als een vredelievend mens. In de drukte van de stad zijn vooral jonge fietsers en scooterbestuurders zich gaan gedragen als huffigerie paria's. Verkeersregels zijn voor anderen, de stadsbikers staan boven elke wet. Dus peddelen ze al oppend door rood, met z'n vieren naast elkaar, zonder licht, zonder handen, zonder richting aan te geven en, als dat korter is, tegen het verkeer in. Scooterriders doen ongeveer hetzelfde, maar dan met opgevoerde snelheid. Ieder voor zich. God – en de buschauffeurs – voor ons allen. Wat aanvankelijk een, milieu-gezien, gunstig effect leek van de alomtat autoluwere stadscentra, is uitgegroeid tot een baaiend van ergernis. De irritatie over het associële gedrag van scooter- en fietsbestuurders

groeit. Zeventig procent van de mensen is er klaar mee, engeteerde onlangs nog Business News Radio. De politiek pleit voor nieuwe regels. Partijen in de Tweede Kamer willen dat bellen op de fiets wordt verboden. Amstertse poging de brede en opdringerige snorscooters van het fietspad naar de rijbaan te verbannen. In Den Bosch dringt de fractie van de Bossche Groenen erop aan deze voertuigen te weren uit heel de binnenstad. Tot lijfsbehoud van vooral kinderen en ouden van dagen. Alleen al door het gebruik van telefoons tijdens het fietsen, vallen jaarlijks tientallen doden en honderden ernstig gewonden, heeft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SVOV) becijferd. Bij een op de vijf fietsongevallen met jongeren is een smartphone 'betrokken'. Het scootergebruik in steden is de afgelopen jaren verviervoudigd. Regelgeving klinkt in dit verband als iets uit de oude doos. Zoals het achterspatbord van opa's rijwiel dat van rechtswege over een lengte van dertig centimeter wit dien-de te zijn geverfd. Zulke regelgeving van Oom Agent maakt geen om schijn van onzinnigheidsmens te financieren. Dus wil Schultz volstaan met de campagne 'Aandacht op de weg' die tot eind december loopt. De PvdA

is het daarmee eens, het CDA vindt dat Schultz eerst naar België en Duitsland moet kijken, waar bellen op de fiets wel is verboden. „Als blijkt dat daar minder ongelukken gebeuren, moeten wij overwegen het ook te verbieden”, vindt Kamerlid Sander de Rouwe. Niet de regels zijn dus het probleem, maar de handhaving, zegt ook Ernst Koelman van het Landelijk Parket Team Verkeer. „De verkeerstams van de politie maken een afweging waar de grootste veiligheids-winst is te behalen. Gebrekkige verlichting, snelheids- en roodlichtoverredingen hebben de aandacht omdat ze de meeste impact hebben. De gevaarstelling is bepa- lend.” Vrij vertaald: een fietser die het stoplicht negeret is minder urgent dan een automobilist. De laatste ramt misschien wel een taxibus vol mensen, terwijl de eerste er alleen maar onder fietst. Bellende fietsers hebben de afweging nog niet eens ge- haald, simpelweg omdat er geen verbod is. Koelman: „De politie kan alleen bekeuren wanneer ze ziet dat een auto hard moet remmen vanwege die fietser. Artikel 5 van de wegwetgeving is er maar het overige verkeer niet in gevaar brengen.” En omdat de pakkans dus steeds gering was, konden al die kleine onduiden van de weggevoerde fietsers en de kais op hun Kymo's zich jaar na jaar opstapelen. Zelfs de braafste burger gaat 's nachts niet meer voor een stoplicht staan blauwbekken als er geen sterfeling op straat is. Eerst fiet- ten en smonden we zonder richting aan te geven, toen zonder licht en tenslotte totaal zonder interesse.

CAMPAGNES

- **Brom Effie Normal Team Halt Tilburg-Den Bosch.** Overtredende scooterrijders worden in contact gebracht met ex-slachtoffers van verkeersleed. Gesprekken en opdrachten. „Ze komen stoer binnen en gaan met kniknietjes knietjes weg”, aldus Halt.
- **Nul Verkeersdoden Provincie.** Noord-Brabant probeert door een reeks acties het grote aandeel fietsers, ouderen en jonge bestuurders onder verkeersdoden terug te dringen (nulverkeersdodenbrabant.nl)
- **Politie.** Sinds 1 juli haalt de politie snorscooters die te hard gaan eer- van de weg. Pas na een her- keuring mogen ze weer rijden.
- **Lichtbrigade ANWB.** De Lichtbrigade deed in oktober in totaal 30.000 lampjes uit aan fietsers zonder licht.
- **Aandacht op de weg.** Ministerie. App 'Fietsmodus', billboards en spots wijzen op gevaaren van smartphones in het verkeer.



‘Een verbod dat werkt? Dat

Verkeerspsycholoog Tertoolen: „Regels zijn niet genoeg om gedrag te veranderen. Net zoals tegen het roken moet je het heersende beeld met alle middelen beïnvloeden.”

door Joop van der Pol
Maandagavond 13 oktober. De ANWB voert campagne in Den Bosch: vanuit een opvallende auto deelt ze honderden lampjes uit aan fietsers zonder licht. Zo ook aan een jeugdige fietser op de Boschveldweg. Het kind rijdt over de stoep, sigaret in de ene, telefoon in de andere hand. Verast neemt ze de gratis led-pitjes van de Lichtbrigade aan. „Goh, ik wist niet dat mijn koplamp het niet deed. Trouwens, ik had hem ook niet aangezet.” En dan, quasi schuldbeuust, „Er-rug he!”

„Met controles en verboden alleen red je het niet meer”, zegt Gerard Tertoolen in Zaltbommel. Als verkeerspsycholoog geeft hij trainingen en cursussen die hij met een knipsoeg 'Blik op jezelf' noemt. „Een verbod alleen, zoals voor mobiel bellen op de fiets, is niet afdoende. Ook die agent blijft een beetje een boeman, en met af en toe een boete kweek je geen andere mentaliteit. Prachtig wanneer éen enkele maatregel effect sorteert, maar dat is zoiets als zoeken naar de heilige graal. Die ene maatregel bestaat namelijk niet, anders was die er allang geweest.” Tertoolen pleit ervoor om het gevaarlijke tweewielergedrag bij de wortel aan te pakken. „Daarvoor moet je mensen beïnvloeden, manipuleren zo je wilt. Hoe, dat kun-

is de heilige graal’

nen we leren van de reclamewereld. Je moet alle middelen inzetten, het hele pakket. Wazomom zou je handdriid bellen wel verbieden in de auto en op de scooter, en niet op de fiets? Wel een verbod dus, maar met genoeg controles en boetes. Daarnaast moet je goed gedrag belonen en positief stimuleren in campagnes.” Hij wijst op de telefoon-app Fietsmodus die de overheid heeft laten ontwikkelen. Wanneer je de toepassing inschakelt voordat je op het zadel stapt, houdt die alle inkomende telefoontjes en berichten tegen. De jonge gebruiker kan er, als introductie, punten mee verdienen voor bioscoopkaartjes of hippe T-shirts. „Door die app alleen gaat geen hond zijn gedrag blijvend veranderen. Maar mensen gaan erover praten. Combineer dat met een educatief programma op scholen en er komt beweging in. Jongeren moeten zelf tot de overtuiging komen hoe het hoort.” Volgens Tertoolen lukt het door de campagnes van die aard met fietsverlichting al steeds beter. „Je moet het imago van slecht gedrag ombuigen, zodat mensen elkaar erop aanspreken. Net als met roken: vroeger rookten onze helden, toen alleen nog die boeven en nu is niet-roken de norm.” Fietsmodus voor Android en Apple: te downloaden in de appstore of op fietsmodus.nl

