

Dit lijkt me een matig doordacht plan. De reden dat snorfietzers op het fietspad moeten is het (mogelijk) snelheidsverschil met auto's. Rijdt het net even door, dan schieten de snorfietzers direct het fietspad op als ze maximaal 25 km/h kunnen en/of auto's kunnen gevaarlijke inhaalmanoeuvres gaan uithalen als er op hun rijbaan 50 km/h mag worden gereden, terwijl snorfietzen volgens de wet maar 25 km/h mogen. Aangezien de brommers in Amsterdam vrijwel altijd 45-50 km/h kunnen rijden is dat geen probleem, maar in feite is dit wel het gedogen van het berijden van de brommer die gekeurd is als snorfiet. De voorgestelde "helmplicht" zal dit helpen te faciliteren. "Helmplicht", want dit gaat immers net zo strak worden gehandhaafd als in de situatie dat fietsers af moeten stappen bij een opengebroken fietspad vanwege werkzaamheden; Totaal niet dus. Echter, als dit de opmaat is voor het verbieden van de snorscooter, dan ben ik er zeker voor, maar dan moet er wel worden doorgepak, want halfzachte maatregelen werken meestal niet.

De snorscooter is het probleem. De RVV is helemaal niet met z'n tijd meegegaan. Het lijkt net of er geen rekening is gehouden met het feit dat de evolutie van de gemotoriseerde tweewieler niet is gestopt bij de Tomos, de Solex en de Spartamet. Elektrische fietsen zijn het moderne elektrische equivalent van de laatstgenoemde twee en die passen prima op het fietspad. Snorscooters zijn echter afgeknepen varianten van motorscooters die 60 km/h kunnen. Wat mij betreft mogen ze dan ook al die snorscooters tot brommer laten verklaren en een helmplicht voor ze regelen, desnoods met een "speed-pedelehelm" met NEN-norm NTA 8776. Misschien zou het ook een goed idee zijn om de trapperplicht uit 1985 weer nieuw leven in te blazen voor snorfietzen met deze keer als extra voorwaarde dat een doorsnee mens wél redelijke snelheden kan halen als ze de motor niet gebruiken. Dus trappers op de plek van de voetsteuntjes om het zo ergonomisch als mogelijk te maken en mijns inziens moet de norm van de Fietzersbond¹ voor elektrische fietsen worden gehanteerd, die aangeeft dat het 150W aan trapvermogen moet kosten om een normale elektrische fiets 22 km/h te laten rijden. Snorscooters kunnen hier nooit aan voldoen; Ze zijn te breed dus te onaerodynamisch, te zwaar en door het ontwerp kunnen trappers onmogelijk worden gemonteerd, dus kunnen ze niet gekeurd worden als snorfiet en moeten ze zo naar de rijbaan. Voilà, een deel van het scooterprobleem opgelost. De invoering van milieuzones zorgt er wel voor dat de scooters schoner en stiller worden, waardoor de stank en geluidsoverlast flink wordt verminderd.

Wat er verder misschien ook aan de RVV verandert kan worden zijn de maximumsnelheden op fietspaden en de maximumsnelheid van snor- en bromfietsen. De reden dat brommers 45 km/h mogen rijden is omdat ze buiten de bebouwde kom maximaal 40 km/h mogen rijden, maar binnen de bebouwde kom met het autoverkeer mee moeten kunnen. Ik heb het nooit begrepen waarom dat zo is, maar de kans zit er dik in dat dit weer eens EU-betutteling is. De V_{\max} van 40 km/h op fietspaden lijkt me een volledig uit de duim gezogen compromissnelheid. 40 km/h is al gevaarlijk voor de langzame medeweggebruikers zoals voetgangers en rustige fietsers. Bovendien is de ontwerpsnelheid van bochtige fietspaden vaak een stuk lager. Tot slot er zijn ook voldoende hardrijdende wielrenners en ligfietsers die harder kunnen rijden. V_{\max} kan hier dus mij betreft een stuk hoger. Geen 60 of 70 km/h, zoals sommige motorrijders² of boeren op opgevoerde Derbi's willen, maar 50 km/h. Dat leg ik in de volgende alinea uit.




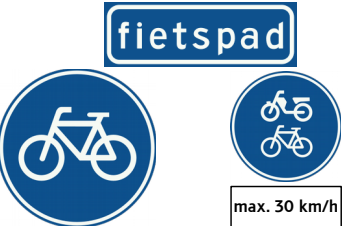

Binnen de bebouwde kom zijn de brommers levensgevaarlijk, omdat ze buiten de binnenstad met hun 45 km/h (en vergeet tegenwind niet, waarbij de snelheden nog lager kunnen liggen) nooit met het verkeer kunnen meekomen. Zeker op 70 km/h-wegen is het snelheidsverschil veel te groot. Ergo als de V_{\max} van bromfietsen naar 50 km/h zou kunnen worden verhoogd, dan kunnen ze beter met

1 <https://www.fietzersbond.nl/de-fiets/fietssoorten/elektrische-fietsen/actieradius> (Op 5-11-2016 gearchiveerde pagina: <http://archive.is/83Mxe>)

2 <http://www.startpagina.nl/v/vervoer/motorfietsen/vraag/173616/scooter-gaat-tegenwind-harder-70>
<http://archive.is/f3LLc>

het autoverkeer meekomen. Snorfietsen zouden naar mijn mening 30 km/h moeten mogen kunnen halen, zodat ze in 30 km/h-zones op de rijbaan met het verkeer kunnen meekomen. In Amsterdam is men bezig om 50 km/h-wegen om te zetten naar 30 km/h-wegen. Bovendien worden de motoren iets minder geknepen, wat tot gevolg heeft dat de luchtkwaliteit verbetert.

Voor de maximumsnelheid voor fiets- en fiets/bromfietspaden stel ik voor de maximumsnelheden te wijzigen, aangezien de huidige snelheden van 30 km/h “bibeko” en 40 km/h “bubeko” voornamelijk symboolpolitiek zijn en de meeste weggebruikers zijn er ook niet bekend mee. Ik persoonlijk ken genoeg mensen die denken dat je bibeko 25 km/h mag en bubeko 45 km/h op fietspaden en 45 km/h en op alle fiets/bromfietspaden. Dit zijn voornamelijk automobilisten die besloten hebben brommer te gaan rijden. Ik stel voor zowel bibeko als bubeko de volgende 3 maximumsnelheden voor:

V_{\max} (km/h)	In welke situatie toe te passen?	(Concept)borden
	Bestemd voor binnenstad, drukke winkelstraten en parkeerterreinen en/of fietspaden en -stroken waar geen of slechte inhaal mogelijkheden zijn.	
	Standaardmaximumsnelheid fietspad bibeko/bubeko, onverplichte fietspaden bi-/bubeko en fiets/bromfietspaden bubeko waar het onverantwoord is 50 km/h te rijden	
	Standaardmaximumsnelheid fiets/bromfietspad en voor fietspaden bibeko waar het verantwoord is 50 km/h te rijden (dus een rustig en redelijk recht fietspad met weinig afslagen en geen doorgaande route voor voetgangers)	