

Voorstel voor consultatie besluit 'RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan'

Het besluit 'RVV 1990 wijziging snorfiets op rijbaan' gaat mijns inziens weinig oplossen en vooral meer problemen veroorzaken. Het belangrijkste doel dat de regelgeving wat betreft fietsers, snorfietzers en bromfietzers moet hebben is het voorkomen van al te grote snelheidsverschillen. Brommers die met 50 kilometer per uur het fietspad delen met fietsers die minder dan half zo hard gaan zijn een probleem, net als snorfietzers die volgens de wet 25 mogen kunnen maar in de praktijk vaak sneller zijn. Door grote snelheidsverschillen tussen weggebruikers ontstaan veel ongelukken die te voorkomen zijn.

Dit zelfde probleem zou de kop opsteken wanneer snorfietzers zich op 50 kilometerwegen tussen de auto's gaan begeven: een potentieel snelheidsverschil van tot de 30 km/u is zeer onveilig, zeker gezien de kwetsbaarheid van de snorfietzers ten opzichte van het autoverkeer. Juist de snorfietzers die zich aan de regels houden en netjes maximaal 25 km/u rijden zullen het slachtoffer worden van deze regelgeving. De beste indeling is degene die er eigenlijk al is: binnen de bebouwde kom snorfietzers op het fietspad, brommers (en brommobielen) op de autoweg. De maximumsnelheid op het fietspad 25 km/u, ook buiten de bebouwde kom waar brommers ook op het fietspad mogen.

De handhaving van deze regels heeft wat voeten in de aarde:

1. Zorgen dat de maximumsnelheid van 25 km/u op het fietspad gehandhaafd wordt, zowel voor snorfietzers als voor fietsers; een grote opgave, maar één die gezien het feit dat fietsgebruik gestimuleerd moet blijven worden belangrijk is, naast het al genoemde snelheidsverschil dat vermeden moet worden.
2. Zorgen dat brommers zich binnen de bebouwde kom niet op het fietspad voortbewegen; hier is handhaving door de politie uiteraard sterk nodig.
3. Zorgen dat snorfietzen inderdaad niet harder kunnen dan 35 km/u (met een marge van 5km/u, want een reserve kan handig zijn in gevaarlijke situaties), iets dat volgens mij al vastgelegd is in de wet maar niet gehandhaafd wordt. Dit betekent forse boetes voor: a. Snorfietzers die harder rijden dan 25 km/u b. Handelaren die snorfietzen verkopen die harder kunnen dan 30 km/u c. Ondernemers of andere partijen die het opvoeren van snorfietzen aanbieden d. bezitters van snorfietzen die harder kunnen dan 30 km/u
4. Punt 3, maar dan toegepast op bromfietzen en een uiterlijke maximumsnelheid van 60 km/u.
5. Zorgen voor duidelijke en veilige op- en afritten waar brommers en brommobielen bij de overgang van binnen de bebouwde kom naar daarbuiten (en andersom) van de weg naar het fietspad kunnen en weer terug.

Met de voorstellen hierboven worden goedbedoelende snorfietzrijders niet bestraft, en worden de snelheidsverschillen op fietspaden en autowegen binnen en buiten de bebouwde kom beperkt, grotendeels omdat al bestaande regels gehandhaafd of uitgebouwd worden. Het resultaat zou de oplossing veel minder afwentelen op weggebruikers die de regels niet overtreden. Ik besef me dat dit af zou wijken van de nationale trend waarin de politie zich steeds minder in persoon bemoeit met het controleren van verkeer, maar ik denk dat het een gezond signaal zou zijn als Amsterdam zich van de rest van Nederland zou onderscheiden. Dit zou een stuk positiever zijn dan het voorbeeld dat nu gesteld zou worden: potentieel zwakke en goedbedoelende weggebruikers naar de autoweg sturen met een helmplicht en de impliciete instructie om hun snorfiet op te laten voeren.

Het zou op termijn natuurlijk heel fijn zijn als de snorfiet minder vervuilend zou worden, daar deze relatief gezien zeer vervuilend zijn. Wat dat betreft is het een goed idee om de verkoop en het gebruik van elektrische snorfietzen te stimuleren met bijvoorbeeld een belastingvoordeel. Een stil, schoon en veilig fietspad binnen de bebouwde kom zou letterlijk een verademing zijn in de stad.