

Snorfiets naar de rijbaan

Onderbouwing verkeersbesluit



30 juni 2021

Colofon

uitgave

Stedenbouw en Mobiliteit
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl

in opdracht van

Afdeling Stedenbouw en Mobiliteit
Organisatie Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht

internet

www.utrecht.nl

rapportage

informatie

C. Loman
c.loman@utrecht.nl

Inhoud

1	Aanleiding	5
2	Verkeerskundige analyse	7
3	Wijze van invoering	11
4	Belangenafweging	14
5	Verkeersbesluit, locaties en procedure	18

1 Aanleiding

Utrecht werkt aan een gezonde en leefbare stad. De verwachting is dat het aantal inwoners in Utrecht groeit naar 450.000 inwoners in 2040. Hierdoor wordt de druk op de ruimte groter. Opgave is om de stad ondanks deze groei toch gezond en leefbaar te houden, nu maar ook in de toekomst. Daarom zet de gemeente in op schone mobiliteit. Zoals verwoord in het gemeentelijke Mobiliteitsplan (Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, 2016), wordt in de binnenstad en binnen de verdeelring van Utrecht prioriteit gegeven aan fietsers en voetgangers om het gebied bereikbaar en leefbaar te houden. Een goede bereikbaarheid per fiets is van belang voor het functioneren van de binnenstad. Mede door de verdichtingsopgave van de gemeente is de verwachting dat de drukte op de toch al drukke en vaak smalle fietspaden de komende jaren alleen maar verder zal toenemen. Door de beperkt beschikbare ruimte in en rond de binnenstad is verbreden van de fietspaden op veel plaatsen geen oplossing voor dit probleem.

De groeiende drukte met verschillende type voertuigen op de relatief smalle fietspaden vormt een steeds groter probleem voor de bereikbaarheid per fiets en leidt tot verkeersonveilige situaties of situaties die als verkeersonveilig worden beleefd. Een van de factoren die bijdragen aan deze drukte op de fietspaden is de snorfiets. De snorfiets vormt een specifieke factor ten opzichte van andere voertuigen op het fietspad doordat het aantal snorfietsen groot is (ca. 11.000 in 2019, bron RDW, CBS) en dit aantal is de laatste jaren flink groeiende (in 2007 waren dit er nog ca. 5.200), de gemiddelde snelheden van snorfietsen op het fietspad is hoog (met gemiddeld 33 km/u maar iets lager dan bromfietsen en 70–80% rijdt harder dan max. constructiesnelheid, bron: TNO in Utrecht; Eijk et al, 2015), de voertuigen zijn vaak breed en zwaar ten opzichte van de andere voertuigen op het fietspad en snorfietsers komen relatief vaak terug in de ongevals cijfers. Door de kleine afstand tussen snorfietsers en fietsers op het fietspad worden fietsers bovendien direct blootgesteld aan de luchtverontreinigende stoffen van snorfietsen. Het gaat om piekbelastingen die een groter effect hebben op de gezondheid dan meer gelijkmatige blootstellingen. Snorfietsen stoten fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}, waaronder roet (EC)), ultrafijn stof, stikstofoxiden (NO_x), koolmonoxide (CO) en koolwaterstoffen, waaronder benzeen en toluen, uit.

Om het langzame (en emissieloze) verkeer te stimuleren en faciliteren en de verkeersveiligheid te verbeteren, neemt de gemeente maatregelen. Uit onderzoeken in de afgelopen jaren van onder meer SWOV, RHDHV en Goudappel Coffeng blijkt dat verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in en rond de binnenstad van Utrecht kan bijdragen aan het ontlasten van de druk op de fietspaden, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en de luchtkwaliteit op het fietspad. In het coalitieakkoord 2018–2022 is in de paragraaf luchtkwaliteit aangegeven dat de snorfiets naar de rijbaan gaat, zodra dat wettelijk mogelijk is.

Landelijke wetswijziging

Per 1 juli 2018 is landelijke wetgeving inwerking getreden die het wegbeheerders de mogelijkheid biedt om te besluiten om de snorfietsers van de rijbaan gebruik te laten maken. Het betreft de *wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het RVV 1990 ter invoering van de mogelijkheid snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (lokale scheiding fiets en snorfiets)*. Dit besluit geeft de wegbeheerder de mogelijkheid om bij verkeersbesluit de snorfiets vanwege grote drukte op een fietspad of op plaatsen binnen het stelsel van in het verkeersbesluit betrokken fietspaden waardoor de doorstroming ernstig wordt belemmerd naar de rijbaan te verplaatsen. Aangezien de snorfiets maar 25 km/u mag rijden en op de rijbaan tussen al het overige gemotoriseerde verkeer terechtkomt, is aan deze maatregel de verplichting toegevoegd dat de snorfietsers bij verplaatsing naar de rijbaan een helm moet dragen. Hierbij zal aan de snorfietsers duidelijk moeten worden gemaakt op welke plekken hij met helm op de rijbaan moet rijden, zodat hij voor of tijdens de rit niet voor onverwachte situaties komt te staan. Op de in het verkeersbesluit genoemde weggedeelten dient de verkeersveiligheid van de snorfietsers gewaarborgd te blijven.

Door middel van een toevoeging aan artikel 8, tweede lid van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, staat vast dat het bevoegd gezag de mogelijkheid heeft tot het plaatsen van een onderbord dat ertoe strekt de snorfiets van het verplichte fietspad te weren en met helm op de rijbaan te laten rijden.

Het nieuwe artikel 14a bepaalt dat het verkeersbesluit van het bevoegd gezag de bijzondere redenen voor de maatregel moet aangeven. Die bijzondere redenen mogen uitsluitend betrekking hebben op het vanwege grote drukte op een fietspad of op plaatsen binnen het stelsel van de in het verkeersbesluit betrokken fietspaden:

- a. Verzekeren van de veiligheid op de weg en
- b. Waarborgen van de bruikbaarheid van de weg.

Toelichting verkeersbesluit

De wet schrijft dus voor dat moet worden onderbouwd dat de drukte op de fietspaden door de permanente verplaatsing van de snorfietsers naar de rijbaan beter beheersbaar wordt en er moeten geen negatieve gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid. Er moet worden aangetoond dat het om een fietspad of om plaatsen binnen het stelsel van betrokken fietspaden gaat met grote verkeersdruk. Het weren van snorfietsers op het fietspad moet bovendien bijdragen aan de veiligheid en de bruikbaarheid van de weg (zowel rijbaan als fietspad).

In deze rapportage is de onderbouwing voor het verkeersbesluit om te komen tot het verplaatsen van snorfietsers naar de rijbaan toegelicht. Het beschrijft de inhoud van het verkeersbesluit, de locaties waar de maatregel ingaat en op welke gronden de maatregel wordt voorgesteld. De rapportage sluit aan bij het standaard formulier dat de gemeente Utrecht hanteert voor verkeersbesluiten¹.

¹

https://pki.utrecht.nl/Formulieren/flow/stateAction.do?flow=kl_process_add_verkeersmaatregel&state=Aanvraag

2 Verkeerskundige analyse

Drukke op de fietspaden

Volgens de nota van toelichting behorende bij het Besluit lokale scheiding fiets en snorfiets mogen de bijzondere redenen (voor de maatregel) uitsluitend betrekking hebben op situaties van grote drukte op bepaalde fietspaden waardoor de doorstroming ernstig belemmerd wordt. Het begrip 'grote drukte' is niet gedefinieerd in de wet. Wel is bij de toelichting op de wetswijziging de suggestie opgenomen om grote drukte te onderbouwen met CROW-richtlijnen voor ontwerp van fietsvoorzieningen in combinatie met fietsintensiteiten. Deze methode is ter onderbouwing van het verkeersbesluit ook gehanteerd door de gemeente Amsterdam die per 8 april 2019 de snorfiets van de meeste fietspaden binnen de ring A10 naar de rijbaan heeft verplaatst. Ook in dit verkeersbesluit onderbouwen we de drukte op de Utrechtse fietspaden binnen de verdeelring op basis van de CROW-richtlijnen.

Het CROW heeft een richtlijn opgesteld voor de benodigde minimale breedte van fietspaden, gelet op de drukte in een spitsuur op het fietspad en gelet op het type fietspad (fietspad of bromfietspad en éénrichtings(brom)fietspad of tweerichtings(brom)fietspad). De overwegingen die aan de richtlijn voor fietspaden ten grondslag liggen, zijn onder meer de verkeersveiligheid voor fietsers en bromfietsers op de wegvakken, de hinder tussen fietsers en bromfietsers, de relatief grote snelheidsverschillen tussen fietsers en bromfietsers en het illegaal fietsen in de tegenrichting (bij éénrichtingsverkeer).

Uit de tabel van het CROW kan het volgende worden afgeleid:

- fietspaden smaller dan 2,00 meter (éénrichtingsverkeer) of 2,50 meter (tweeichtingsverkeer) zijn te smal;
- fietspaden breder dan 4,00 meter (éénrichtingverkeer) of 5,00 meter (tweeichtingsverkeer) zijn breed genoeg voor fietsers;
- bij fietspaden met een breedte tussen 2,00/2,50 en 4,00/5,00 meter hangt het van de drukte op het fietspad af of zij voldoende breed zijn.

Om een beeld te krijgen van de drukte op de Utrechtse fietspaden zijn in september 2018 de intensiteiten gemeten op fietspaden. Daarnaast is gebruik gemaakt van al beschikbare tellingen. Uit deze analyse is gebleken dat door de grote aantallen fietsers alle vrij liggende fietspaden binnen de stedelijke verdeelring ten oosten van het Merwedekanaal te smal zijn volgens de CROW-richtlijnen. De enige fietspaden binnen dat gebied die wel qua breedte en intensiteiten aan de richtlijnen voldoen zijn de fietspaden aan de Waalstraat en de Rubenslaan.

Het moet voor snorfietsers en andere weggebruikers duidelijk en begrijpelijk zijn wat van hen verwacht wordt: op welke wegen rijdt de snorfiets met helm op de rijbaan en op welke wegen rijdt de snorfiets op het fietspad? De gemeente heeft door Goudappel Coffeng een onderzoek laten uitvoeren naar welke wegen geschikt zijn om binnen het stelsel van wegen te betrekken waar de snorfiets naar de rijbaan verplaatst wordt. Op basis van dat onderzoek is een gebied gekozen waar, rekening houdend met een groot aantal aspecten, met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de veiligste situatie wordt. Snorfiets naar de Rijbaan | 30 juni 2021

gerealiseerd. Hierbij is gekeken naar onder meer de intensiteiten op de fietspaden, de snelheden van het autoverkeer op naastgelegen rijwegen, de vormgeving/weginrichting en een logisch stelsel van wegen. Als logische begrenzing van het stelsel van wegen waar de snorfietser met helm op de rijbaan moet rijden is gekozen voor de stedelijke verdeelring en het Merwedekanaal. De enige uitzondering hierop vormen de fietspaden langs de Venuslaan en Rubenslaan. Deze fietspaden voldoen aan de normeringen en vanwege de weginrichting, hoge rijnsnelheden en de aparte busstrook op de rijbaan blijft de snorfietser daar op het fietspad.

Op dit stelsel van fietspaden is op basis van de CROW-normering voor fietspaden dus sprake van grote drukte. Enkel de fietspaden aan de Waalstraat voldoen wel aan die normeringen. Het is echter logischer en daarmee veiliger voor de weggebruiker om ook die straat bij het verkeersbesluit te betrekken. In de analyse die ter onderbouwing van het verkeersbesluit snorfiets naar de rijbaan van de gemeente Amsterdam is uitgevoerd is uitgegaan van CROW-normeringen voor bromfietspaden in plaats van die voor fietspaden. Dit omdat de normeringen voor bromfietspaden meer rekening houden met onderlinge massa- en snelheidsverschillen op het fietspad. Die strengere normen sluiten meer aan bij de stedelijke context met een grote verscheidenheid aan voertuigtypen en doelgroepen dan de fietspadnormen. In het gekozen stelsel fietspaden van Utrecht blijkt dat deze al op basis van de fietspadnormeringen te druk zijn. Terwijl ook voor Utrecht (net als voor Amsterdam) kan worden betoogd dat er sprake is van een grotere verscheidenheid aan voertuigtypen en gebruikers dan landelijk gemiddeld. Dat onderstreept de grote drukte op de Utrechtse fietspaden. Bovendien is het de verwachting dat de komende jaren de drukte alleen maar verder toe zal nemen door de verschillende grote woningbouwplannen in de stad.

Verwachte effecten van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan

Betere beheersing van de drukte op de fietspaden

Met het verwijzen van de snorfiets naar de rijbaan wordt de drukte op fietspaden beter beheersbaar. De snorfiets vormt namelijk een specifieke factor in de drukte ten opzichte van andere voertuigen op het fietspad doordat het aantal snorfietsen groot is (ca. 11.000 in 2019, bron RDW, CBS) en dit aantal is de laatste jaren flink groeiende (in 2007 waren dit er nog ca. 5.200), de gemiddelde snelheden van snorfietsen op het fietspad is hoog (met gemiddeld 33 km/u maar iets lager dan bromfietsen en 70–80% rijdt harder dan max. constructiesnelheid, bron: TNO in Utrecht; Eijk et al, 2015), de voertuigen zijn vaak breed en zwaar ten opzichte van de andere voertuigen op het fietspad en snorfietser komen relatief vaak terug in de ongevalscijfers. Dit leidt tot (een gevoel van) verkeersonveilige situaties. Bijvoorbeeld doordat er te weinig ruimte is voor inhalende snorfietsen en door schrikreacties van fietser en/of snorfietser doordat ze onvoldoende afstand kunnen houden. Het fietspad wordt ook gebruikt door jonge en oudere, kwetsbare fietsers, die respectievelijk zonder al te veel ervaring of minder snel kunnen reageren.

Toename verkeersveiligheid

Op basis van onderzoeken van SWOV en met name de ervaringen bij de invoering van de maatregel in Amsterdam is de verwachting dat de verkeersveiligheid op de in dit verkeersbesluit betrokken wegen zal toenemen met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in combinatie met de helmplicht. Die verwachting is tevens onderbouwd in de rapporten van RHDHV uit 2017 en Goudappel Coffeng uit 2020

waarin op basis van SWOV-onderzoeken, de evaluatieresultaten uit Amsterdam en een verkeerskundige schouw van de wegen in Utrecht advies is uitgebracht over deze maatregel.

In deze onderzoeken en de analyses zijn de volgende zaken benoemd die ertoe leiden dat de verkeersveiligheid naar verwachting zal verbeteren:

- SWOV² (Wijlhuizen et al, 2013) geeft op basis van een eerste inschatting van effecten van het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan voor de Amsterdamse situatie aan dat de maatregel kan leiden tot een reductie van 38% van het aantal snorfietsslachtoffers. Bij deze inschatting is rekening gehouden met een drietal effecten:
 - het rijden van snorfietsen op de rijbaan: daar zijn snorfietzers voor automobilisten beter zichtbaar dan op het fietspad. Een van de meest voorkomende (ernstige) ongevallen met snorfietzers vindt plaats bij het afslaan van auto's waarbij ze snorfietzers (die vaak met hoge snelheid rijden) op het fietspad over het hoofd zien. Dit type ongeval wordt voorkomen wanneer de snorfietser goed zichtbaar voor de automobilist op de rijbaan rijdt.
 - de helmplicht: beschermt de snorfietser bij een ongeval tegen ernstig hoofdletsel;
 - en de verwachting dat snorfietzers voor een ander vervoermiddel gaan kiezen als gevolg van deze maatregel: snorfietsen zijn op basis van ongevallenstatistieken relatief gevaarlijke vervoermiddelen. De overstap naar andere vervoermiddelen maakt daardoor dat de verkeersveiligheid verbetert.
- De verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan in 1999 (BOR) leidde tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers onder bromfietzers en andere verkeersdeelnemers. De bromfiets mocht destijds maximaal 30 km/u rijden op 50km-wegen (Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan', Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2001). Daar was dus ook sprake van een snelheidsverschil tussen bromfietzers en het overige verkeer. Voor snorfietzers naar de rijbaan wordt een vergelijkbaar effect verwacht. Ondanks de snelheidsverschillen op de rijbaan tussen de snorfietzers (constructiesnelheid max 25km/u) en het overige gemotoriseerd verkeer is de verwachting dat door verbetering van de zichtbaarheid van de snorfietser door zijn positie op de rijbaan (rechts van het midden) de veiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft. Overigens zullen de snelheidsverschillen op de in het verkeersbesluit betrokken wegen tussen snorfietsen en overig verkeer over het algemeen minder groot zijn, doordat (vanwege drukte en de binnenstedelijke context) de toegestane snelheid van 50km/u vaak niet gehaald wordt;
- Automobilisten zijn inmiddels gewend aan bromfietzers op de rijbaan, deze maatregel is 18 jaar geleden ingevoerd. In 2016 is in Utrecht de bromfiets op een aanvullend aantal wegen naar de rijbaan verplaatst. De snorfiets, en dan vooral het scootermodel, is qua uiterlijk hetzelfde voertuig. Daarom verwachten wij dat de automobilist snel gewend zal zijn aan snorfietzers op de rijbaan.
- SWOV geeft in onderzoeken naar snorfietsongevallen³ uit 2017 aan dat 75% van de onderzochte ongevallen waarschijnlijk niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfiets op de rijbaan had gereden.

² SWOV staat voor Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid

³ SWOV (2017). Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?

Rapportnummer R-2017-12. SWOV, Den Haag.

In de studie naar snorfietsongevallen op het fietspad uit 2017 plaatst SWOV de kanttekening dat bij verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan (met name bij 50km/u wegen) wel andere type ongevallen plaats kunnen vinden. Er zijn binnen de gemeente echter veel wegen zonder vrij liggend fietspad (en met bijvoorbeeld een fietsstrook) waar voor auto's de maximum snelheid 50 km/uur is. Deze staan niet bekend als extra verkeersonveilig of als wegen met meer ongelukken voor snorfietsers. Hier is het samengaan van snorfietsers en auto's geaccepteerd en is er geen probleem m.b.t. de veiligheid. Ook uit de eerste evaluatieresultaten van de gemeente Amsterdam blijkt een afname van ongevallen met snorfietsers na verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan (ook op 50km/u wegen).

Gemeente Utrecht heeft in 2020 adviesbureau Goudappel Coffeng gevraagd om onder meer specifiek op dit thema (snorfiets naar de rijbaan op 50km/u-wegen) te adviseren. In het rapport (Goudappel Coffeng (2020), Onderzoek Snorfiets naar de rijbaan) adviseren zij om de maatregel in te voeren op de wegen binnen de verdeelring, ten oosten van het Merwedekanaal. Ook op de 50km/u-wegen. Daarmee worden de drukke, smalle fietspaden ontlast en krijgt de snorfiets meer ruimte om met helm veilig op de rijbaan te kunnen rijden. Goudappel Coffeng heeft ten behoeve van dit onderzoek alle wegen in Utrecht waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst ter plaatse geschouwd en beoordeeld.

Effect maatregelen op ongevallen

In de periode 2017 tot en met oktober 2019 zijn er in totaal 1.374 (geregistreerde) gewonden gevallen in het verkeer op wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Daarvan zaten er 147 op een snorfiets, te weten 10,5%. In die periode is er één dodelijk slachtoffer gevallen onder deze snorfietsers.

Zoals hiervoor beschreven werd in 2013 door SWOV ingeschat dat het jaarlijks aantal snorfietssslachtoffers in Amsterdam met 38% zou afnemen wanneer de snorfiets met helm naar de rijbaan zou worden verplaatst. Uit de evaluatie na het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam in 2019 is gebleken dat, na introductie van snorfiets op de rijbaan, het aantal geregistreerde letselongevallen met snorfietsers is afgenomen met ca. 70% en het aantal ongevallen met fietsers met ruim 20%. Ook is het aantal geregistreerde snorfietsen met ca. 30% afgenomen in Amsterdam. De afname in snorfietsongevallen in Amsterdam kan niet enkel worden toegeschreven aan de afname in snorfietsgebruik aangezien de ongevallenafname sterker is dan de afname van het gebruik.

Op basis van de eerder genoemde studies en deze evaluatieresultaten uit de praktijk verwachten we dat ook in Utrecht het aantal snorfietsongevallen zal afnemen door de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht.

3 Wijze van invoering

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de gemeente er voor zorgt dat de maatregel zo zorgvuldig en veilig mogelijk wordt ingevoerd. Dit is in lijn met de ervaringen van de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan en met de Amsterdamse ervaringen van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Net als in Amsterdam gaat de maatregel gepaard met een aantal aanvullende maatregelen (zoals infrastructuraanpassingen, bebording en wegmarkeringen, een uitgebreid communicatietraject en effectmonitoring) om de invoering zo veilig mogelijk te laten verlopen:

Keuze voor een logisch stelsel van wegen

Er is gekozen voor een logisch stelsel van wegen waar de snorfiets gebruik gaat maken van de rijbaan in combinatie met de helmplicht. Dit zorgt voor een eenduidig en verkeersveilig verwachtingspatroon bij zowel de snorfietsers als de automobilisten. Het logische stelsel wordt afgebakend door de stedelijke verdeelring en het Merwedekanaal. Enige uitzonering hierop vormen de fietspaden langs de Venuslaan en Rubenslaan. Die fietspaden zijn namelijk voldoende breed gelet op de drukte en op de rijbaan wordt relatief hard gereden en er ligt een busstrook.

In de afweging voor de in het verkeersbesluit te betrekken wegen is rekening gehouden met de daadwerkelijke rijksnelheden van het autoverkeer. Waar deze rond of zelfs boven de 50km/u liggen is besloten de betreffende wegvakken niet mee te nemen in het verkeersbesluit of worden aanvullende maatregelen getroffen ten behoeve van de veiligheid voor de snorfietsers en het overige verkeer.

Bebording en wegmarkeringen

Op plaatsen waar de snorfiets van fietspad naar rijbaan gaat, wordt het overige gemotoriseerde verkeer op cruciale punten in het gebied met bebording en wegmarkeringen uitgebreid geattendeerd op de aanwezigheid van de snorfiets op de rijbaan. Bij overgangen tussen fietspad en rijbaan en vice versa worden snorfietsers gewaarschuwd dat ze naar die rijbaan of respectievelijk naar het fietspad moeten en worden de overige weggebruikers geattendeerd op deze situatie. Dit zorgt ervoor dat de automobilisten geattendeerd worden op deze nieuwe situatie en kunnen anticiperen.

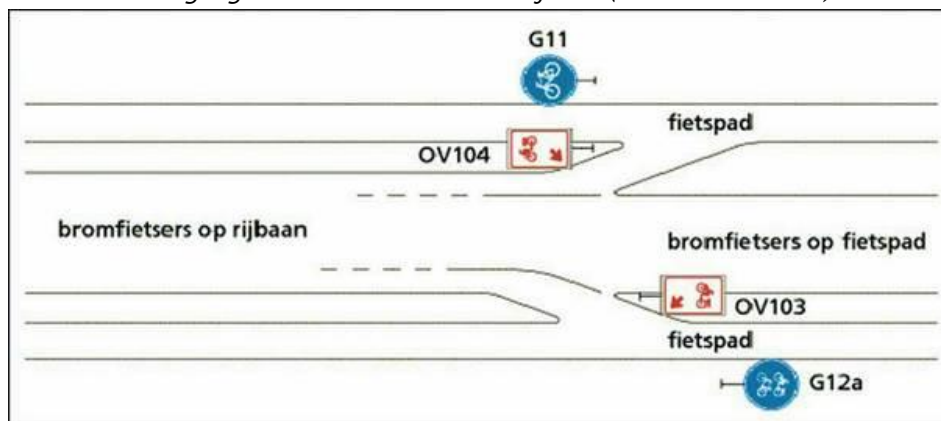
Overgangen en doorsteekjes

De overgangen worden vormgegeven conform de in het ASVV 2012 van CROW (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) opgenomen principe-ontwerp voor overgangen voor bromfietsers. Overgangen zijn dan veilig en logisch. Daarnaast wordt met tijdelijke markering de overgangen extra geaccentueerd.

Bebording bij overgangen



Referentie overgangen cf Bromfiets naar de rijbaan (CROW ASVV 2014)



Communicatie en participatie

Er wordt een gerichte communicatiecampagne opgestart, voor zowel de snorfietzers (die naar de rijbaan worden verwezen) als de overige weggebruikers zoals automobilisten (die worden geconfronteerd met snorfietzers op de rijbaan). Automobilisten worden geattendeerd op de snorfietzers door middel van waarschuwingsborden, vooraankondigingen en markeringen op de weg.

Tijdens het voorbereidingsproces van de maatregel is een groot aantal belanghebbende partijen betrokken. Er is apart overleg gevoerd met NHD en OV-provincie en er is een stakeholdersoverleg geformeerd dat tussen medio 2018 en de zomer van 2020 enkele malen bijeen is geweest. Tijdens dit overleg is stakeholders naar hun mening gevraagd over te maken beleidskeuzes en invoeringsvragen en tussentijds zijn zij via e-mail geïnformeerd over de voortgang. Deelnemers aan dit stakeholdersoverleg zijn: Fietzersbond, RAI, Bovag, Scooterbelang, FEHAC (voertuigcommissie historische tweewielers) en Milieudefensie. Sinds deze zomer is ook 'Geef het fietspad terug aan de fietsers' aangesloten. ANWB en VVN zijn recentelijk uitgenodigd om eveneens deel te nemen aan dit overleg. Ook is er met het SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) gesproken. De belangenorganisaties worden ook de komende periode betrokken. Aan hen wordt gevraagd om via hun kanalen bij te dragen aan de bekendheid van de maatregel zodat hun achterbannen tijdig zijn geïnformeerd.

Gerichte communicatie naar alle snorfietzers die woonachtig zijn in de gemeente Utrecht en omliggende gemeentes gebeurt op twee momenten: bij het ter inzage leggen van het verkeersbesluit (voorbereidingsbesluit) en de vaststelling van het verkeersbesluit. Beide keren wordt de maatregel aangekondigd, waarom de maatregel nodig is en wat dit voor hen betekent. Op het eerste moment ligt het accent op de keuzes die zij hebben zoals de aanschaf van een helm of het overstappen op een ander vervoersmiddel. Ook wordt gewezen op de mogelijkheid om een reactie in te dienen. Wie reageert, krijgt een antwoord op wat er eventueel mee wordt gedaan. Een reactie kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om specifieke straten en routes opnieuw te beoordelen en aan te passen of de onderbouwing van het verkeersbesluit verder aan te scherpen. Op het tweede moment ligt het accent op de startdatum, handhaving en wat de boete is bij overtreding.

Handhaving

De eerste twee weken na de start van de invoering van 'Snorfietzen op de rijbaan' worden verkeersregelaars ingezet op alle locaties om de snorfietzers te informeren over de nieuwe regels.

Na de eerste twee weken start Handhaving met de waarschuwingsperiode. In de waarschuwingsperiode heeft iedere snorfietser recht op één waarschuwing. Indien de snorfietzers nogmaals in overtreding gaat, dan volgt een boete. Na de waarschuwingsperiode wordt bij een overtreding op de nieuwe regels direct handhavend opgetreden.

Monitoring en evaluatie

Onderdeel van het project is een monitoring en evaluatie van de maatregel, zodat deze kan worden geëvalueerd en wanneer nodig bijgesteld. Hiervoor is een monitoringsplan opgesteld. Het gaat om een voormeting voorafgaand aan de invoering van de maatregel en een nameting, op twee momenten als de maatregel is ingegaan. Op de Graadt van Roggenweg is een aanvullende snelheidsmeting uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de V85 stad uitwaarts, komende vanaf Westplein richting 24 oktoberplein, 51 km/uur is en stad inwaarts 55 km/uur. Dit komt overeen met eerdere snelheidsmetingen.

In de monitoring gaat het om de volgende onderdelen:

A. verkeersveiligheid en gedrag

1. Ongevallen (fietsers en snorfietzers): op fietspad én rijbaan
2. Intensiteiten (snor)fietsers op fietspad
3. Snelheid autoverkeer
4. Modal shift/bezit snorfietzers
5. Doorstroming Nood- en hulpdiensten/busverkeer
6. Naleving positie op de weg en helmplicht door snorfietzers

B. communicatie en kennis:

1. Aantal en aard van de meldingen weggebruikers (snor-, fietsers en automobilisten)

C. handhaving

1. Handhavingsinzet, aantal bekeuringen en aantal snorfietzers dat zich aan de regels houdt.

4 Belangenafweging

De afwegingen ten aanzien van verkeersveiligheid zijn opgenomen in het hoofdstuk met de verkeerskundige analyse. In dit hoofdstuk gaan we in op enkele specifieke belangen van individuen en partijen en geven we een toelichting hoe de afweging is gemaakt.

Snorfietzers

Zoals in hoofdstuk 2 onderbouwd, verwacht de gemeente dat de verkeersveiligheid ook voor snorfietzers verbetert door verplaatsing naar de rijbaan met een helmplicht. Voor snorfietzers kan de maatregel specifieke nadelen hebben, zoals het moeten aanschaffen van een helm, het eventueel ombouwen van snor- naar bromfiets, de aanschaf van een alternatief vervoermiddel of het rijden via alternatieve routes. Om de volgende redenen verwachten we dat de voordelen van de maatregel opwegen tegen de nadelen:

- Het dragen van een helm is veiliger en is voor snorfietzers in andere Europese landen daarom ook al eerder verplicht gesteld. Uiteraard zijn er kosten verbonden aan de aanschaf van een helm. Het gaat om een maatregel ter vergroting van de veiligheid en is de investering waard. Er zijn geen plannen om de aanschafkosten van helmen te gaan vergoeden.
- Het ombouwen of aanschaffen van een ander vervoermiddel is geen verplichting.
- De aankondiging van de nieuwe situatie (verplicht op de rijbaan met een helm op) is een moment dat mensen open staan voor het maken van andere keuzes. Snorfietzers worden actief gewezen op duurzamere en gezondere vormen van vervoer via bestaande stimuleringsregelingen binnen het samenwerkingsverband GoedopWeg. Met de campagne 'IkFiets' worden mensen gestimuleerd om een overstap te maken naar een elektrische fiets, er is korting mogelijk op de aanschaf van een elektrische fiets en er kunnen testritten worden gemaakt met een elektrische fiets en elektrische bakfiets. Met de campagne 'Doortrappen' raken ouderen met instructielessen beter vertrouwd met fietsen. In de mailing naar snorfietzers gaan we hierop actief attenderen.
- Snorfietzers rijden in een groot deel van de binnenstad en omliggende wijken nu al op de rijbaan. Op die wegen mengt de snorfietser zich al met het overige gemotoriseerde verkeer.
- In de binnenstad gelden straks dezelfde omleidingsroutes voor snorfietzen als voor bromfietsen. Dat draagt bij aan de eenduidigheid en daarmee de verkeersveiligheid.
- Artikel 87 RVV biedt het college de mogelijkheid om een ontheffing te verlenen van het rijden op de rijbaan. Een ontheffing wordt uitsluitend in uitzonderlijke gevallen verstrekt indien er sprake is van specifieke persoonlijke omstandigheden.

Aanvullende maatregelen

Veel indieners van zienswijzen maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van snorfietzers op de rijbaan. De gemeente neemt aanvullende maatregelen om snorfietzers tegemoet te komen in hun zorgen en behoeftes:

- Om snorfietzers meer comfort te geven bij de nieuwe verkeerssituatie worden proefritten georganiseerd. Snorfietzers kunnen daarbij onder begeleiding op de rijbaan rijden;
- Snorfietzers krijgen het aanbod van een persoonlijk routeadvies rondom de periode van invoering van de maatregel als de snorfietseigenaar liever (nog) niet op de rijbaan rijdt;

- In de communicatiecampagne worden snorfietzers door een filmpje bewust gemaakt van de voordelen van het rijden op de rijbaan t.o.v. het rijden op het fietspad;
- Er is een gedetailleerde overzichtskaart bijgevoegd waar per straat staat aangegeven of snorfietzers daar op de rijbaan of op het (brom)fietspad gaan rijden

Snorfietzers met een elektrische snorfiets

Een van de redenen van de gemeente Utrecht om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen is verbetering van luchtkwaliteit op de fietspaden. Elektrische snorfietzen geven geen uitstoot op het fietspad en moeten na invoering van de maatregel zelf 'tussen de uitlaatgassen' op de rijbaan rijden. De gemeente kan op basis van de wet die verplaatsing van snorfiets naar de rijbaan mogelijk maakt echter geen onderscheid maken tussen elektrische snorfietzen en snorfietzen met een brandstofmotor. Bovendien geldt ook voor elektrische snorfietzen dat ze als hinderlijk kunnen worden ervaren vanwege hun breedte, massa en gemiddelde snelheid. Daarnaast verwacht de gemeente dat de verkeersveiligheid verbetert voor zowel de snorfietser als voor de overige verkeersdeelnemers als snorfietzen (dus ook de elektrische snorfietzen) in het aangewezen gebied op de rijbaan rijden.

Automobilisten

Automobilisten kunnen zich benadeeld voelen omdat ze te maken krijgen met langzamer rijdende snorfietzers op de rijbaan.

- Ondanks de snelheidsverschillen op de rijbaan tussen de snorfietzers (constructiesnelheid max 25km/u) en het overige gemotoriseerd verkeer is de verwachting en de ervaring vanuit de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan in 1999 (toen bromfietsen nog maximaal 30km/u op de rijbaan mochten rijden) dat door verbetering van de zichtbaarheid van de snorfietser door zijn positie op de rijbaan (rechts van het midden) de automobilist voldoende rekening houdt met de snorfietser.
- Uit de evaluatieresultaten van de introductie van snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam blijkt dat de maatregel een gunstig effect heeft gehad op de verkeersveiligheid en geen negatieve invloed heeft op de doorstroming van het autoverkeer.
- Onderzoeksbureau Goudappel Coffeng, dat een second opinion heeft uitgevoerd naar de maatregel, verwacht op basis van een schouw van alle wegen beperkte effecten op de doorstroming van het autoverkeer.
- Ook kent het netwerk een stelsel van verkeerslichten waardoor de gemiddelde snelheid van het autoverkeer vaak lager ligt dan het geldende snelheidsregime.

Nood- en hulpdiensten

De brandweer heeft zorgen over de haalbaarheid van hun aanrijtijden na invoering van de maatregel. De politie heeft zorgen over de verkeersveiligheid van de snorfietzers op de rijbaan op 50 km/uur wegen.

De brandweer heeft per locatie en straat advies uitgebracht over de invoering van de maatregel 'Snorfietzers van het fietspad'. Uitgangspunt in het advies is het perspectief vanuit de brandweer: zijn de doorstroming en opkomsttijden van de brandweer voldoende geborgd? Daarbij is de kaart met hoofduitrukroutes als basis gehanteerd. Voor 26 straten/weggedeeltes heeft de brandweer een negatief

advies uitgebracht, voor 19 straten een positief advies. De brandweer heeft aangegeven dat een goede ontsluiting van de kazerne Tolsteeg absolute prioriteit heeft. De doorgang bij de Vondellaan, Briljantlaan en W.A. Vultostraat staat nu al vaak onder druk.

De politie heeft zorgen over de verkeersveiligheid van de snorfietser op de rijbaan, vooral op rijbanen met een maximum snelheid van 50 km/u.

Goudappel Coffeng, het onderzoeksbureau dat een second opinion heeft uitgevoerd op het voorgenomen besluit, concludeert dat op de meeste wegen waar de gemeente de snorfiets naar de rijbaan wil verplaatsen, de veiligheid van de snorfietser op rijbaan voldoende is geborgd, ook op 50 km/uur wegen. De maatregel heeft, naar het oordeel van het onderzoeksbureau, waarschijnlijk ook slechts beperkte invloed op de doorstroming van het verkeer, waaronder die van de NHD en het busverkeer. Op veel wegen waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is rijden snorfietsen (en fietsen) nu al op de rijbaan, de gemiddelde snelheid van snorfietsen ligt in de praktijk vaak hoger dan de toegestane 25km/u en snorfietsen kunnen meestal snel en makkelijk uitwijken indien een voertuig van de nood- en hulpdiensten moet passeren. Dit concludeert het bureau op basis van een uitgebreide schouw van de wegen waar we de maatregel willen invoeren. Uit de evaluatie van de gemeente Amsterdam blijkt bovendien dat er geen negatieve effecten op de doorstroming van auto's of openbaar vervoer zijn waargenomen op wegen waar de snorfiets naar de rijbaan is verplaatst.

Met de politie is afgesproken om de snorfietsongevallen op de wegen waar het autoverkeer harder rijdt dan de maximum toegestane snelheid goed te monitoren en bij een toename van het aantal ongevallen te kijken of deze wegen alsnog uitgezonderd moeten worden of dat er aanvullende maatregelen nodig zijn. Met de brandweer is afgesproken om de effecten van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op de doorstroming van de brandweer te monitoren door de opkomsttijden van de brandweer binnen de wijken waar de maatregel wordt doorgevoerd te vergelijken met voorgaande jaren. Daarbij wordt zo veel mogelijk gecorrigeerd voor omstandigheden die van invloed kunnen zijn op de opkomsttijden zoals werkzaamheden aan de weg.

Qbuzz/provincie

Provincie en Qbuzz hebben ook zorgen geuit over de doorstroming van het busverkeer op routes waar snorfietzers op de rijbaan gaan rijden. Ze vrezen dat de dienstregeling minder betrouwbaar wordt.

Provincie en Qbuzz hebben ook nog een aantal andere aandachtspunten meegegeven:

- het op- en afrijden van de snorfiets op de rijbaan en het fietspad. Als de doorsteken voor de snorfietser niet duidelijk zijn vormgegeven, dan kan de automobilist niet goed anticiperen. Een risico zijn plotselinge remacties met gevaarlijke situaties voor het busverkeer tot gevolg. Zorg daarom voor goed zichtbare en herkenbare doorsteken op logische plekken, rekening houdend met de interactie met de automobilist. Voorkom dat begroeiing of bebording het zicht op de doorsteken beperkt. De gemeente houdt bij de invoering van de maatregel hiermee rekening door de overgangen vorm te geven conform de in het ASVV 2012 van CROW (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) opgenomen principe-ontwerp voor overgangen voor bromfietzers. Overgangen zijn dan veilig en logisch. Daarnaast wordt met tijdelijke markering de overgangen extra geaccentueerd. De locatie en vormgeving van de doorsteken zijn afgestemd met provincie en Qbuzz.

- Zorg voor uniformiteit in de bebording. Het heeft de voorkeur om dezelfde bebording te hanteren als in Amsterdam. De gemeente gaat bij de invoering inderdaad uit van dezelfde bebording als in Amsterdam is toegepast.
- Een goede communicatiecampagne, handhaving en duidelijke informatie is essentieel. Vooral op die plekken waar de snorfietser in de ene richting niet op de busbaan mag rijden, maar in de andere richting wel zoals bijvoorbeeld in de binnenstad. Geef alternatieve routes duidelijk aan.

Ook aan deze punten geeft de gemeente invulling, zoals toegelicht in dit verkeersbesluit. Op basis van de evaluatie in Amsterdam is de verwachting dat de effecten van de verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan ook beperkt is op de doorstroming van het busverkeer.

Deelnemers stakeholdersoverleg

Er is een stakeholdersoverleg geformeerd waarin stakeholders naar hun mening is gevraagd over te maken beleidskeuzes en invoeringsvragen. Fietzersbond, Milieudefensie, belangengroep 'Geef het fietspad terug aan de fietsers' en VVN hebben zich positief uitgesproken over invoering van de maatregel. Ze denken dat de maatregel een positieve bijdrage kan leveren aan de luchtkwaliteit, doorstroming, en verkeersveiligheid op het fietspad. RAI, Bovag, Scooterbelang, FEHAC en ANWB hebben zorgen over de verkeersveiligheid van de snorfietser op 50 km/uur wegen, wijzen op het gebrek aan handhaving op snelheid en gedrag en de toename van verschillende voertuigen op het fietspad en op de elektrificatie van snorfietsen.

Ontheffing

In uitzonderlijke gevallen is het mogelijk om een ontheffing te verlenen. Gelet op de beoogde doelen en effecten van de maatregel worden ontheffingen alleen verleend bij specifieke persoonlijke omstandigheden. Er wordt geen ontheffing verleend wanneer in de motivatie op de aanvraag een beroep wordt gedaan op –een gevoel van grotere– verkeersveiligheid, op het niet kunnen (ver)dragen van een helm, op het niet voorhanden zijn van een alternatieve route of wanneer een beroep wordt gedaan op een –gevoerde– leeftijd. Uit de aanvraag moet blijken dat de aanvrager wel in staat is om op veilige wijze op het fietspad of op wegen met een rijbaan met gemengd verkeer te rijden en niet mét helm op de rijbaan. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre het voor de aanvrager noodzakelijk is om een route via het invoeringsgebied te rijden.

Om de maatregel helder en duidelijk te houden, geldt de maatregel voor alle type snorfietsen met een blauw kenteken. en worden bepaalde categorieën snorfietsen die afwijken van het standaard scootermodel niet vrijgesteld van de maatregel.

5 Verkeersbesluit, locaties en procedure

5.1 Verkeersbesluit

Het betreft de volgende verkeersmaatregel:
G11 met onderbord “snorfietsen niet toegestaan”



Type verkeersbesluit:

- Plaatsen of verwijderen van verkeerstekens
- Aanbrengen van voorzieningen ter regeling van het verkeer (fysieke maatregel)

Vereiste van het verkeersbesluit:

- Het bepaalde in artikel 12 van het BABW (Plaatsing of verwijdering van verkeerstekens)
- BABW artikelen 8 lid 2 sub f en 14a:
- Wegenverkeerswet 1994, artikel 15, lid 1(plaatsing of verwijdering van verkeerstekens)
- Wegenverkeerswet 1994, artikel 15, lid 2(maatregel(en) tot wijziging van de inrichting van de weg en aanbrengen van voorzieningen ter regeling van het verkeer (fysieke maatregel): RVV 1990, artikelen 5 en 60:

Het betreft het besluit voor de volgende locaties waar een verplicht fietspad aanwezig is die aangegeven is met het verkeersbord G11 (dit betekent dat snorfietsers straks niet meer zijn toegestaan op het vrijliggende fietspad op de volgende weggedeeltes):

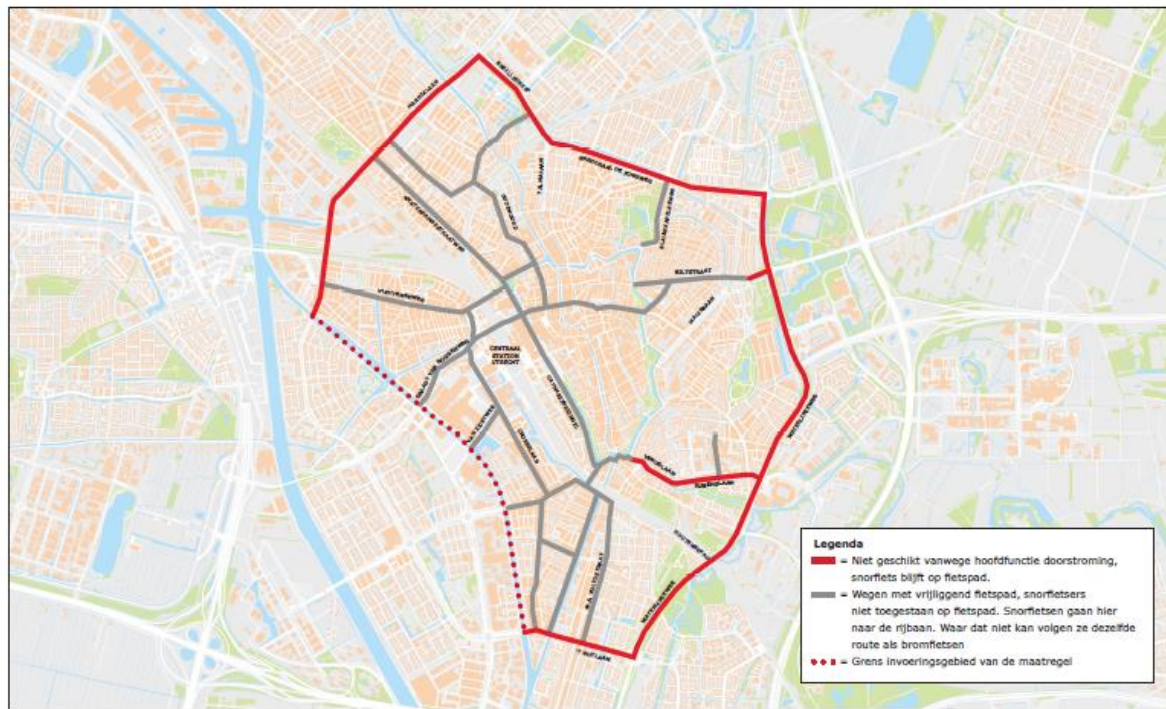
- **Amsterdamsestraatweg** tussen Daalsesingel en Marnixlaan/St.-Josephlaan
- **Catharijnesingel** tussen Ledig Erf en Knipstraat
- **Daalsesingel** tussen Knipstraat en Amsterdamsestraatweg
- **Bleekstraat** Catharijnesingel en Vondellaan
- **Ledig Erf** tussen Catharijnesingel en Tolsteegsingel
- **Tolsteegsingel** tussen Ledig Erf en Abstederdijk
- **Royaards van den Hamkade** tussen Marnixlaan en Ahornstraat

- **Ahornstraat** tussen Royaards van den Hamkade en Nijenoord
- **Nijenoord** tussen Ahornstraat en Oudenoord
- **Omloop** tussen Nijenoord en Anton Geesinkstraat
- **Anton Geesinkstraat** tussen Omloop en Loevenhoutsedijk
- **Oudenoord** tussen Nijenoord en Weerdsingel W.Z.
- **Laan van Chartreuse** tussen Marnixlaan en Anton Geesinkstraat
- **St.-Jacobsstraat** tussen Oudenoord en Vredenburg
- **Weerdsingel W.Z.** tussen Oudenoord en Amsterdamsestraatweg
- **Blauwkapelseweg** tussen Kardinaal de Jongweg en Kleine Singel
- **Kleine Singel** tussen Blauwkapelseweg en Wittevrouwensingel/Weerdsingel O.Z.
- **Biltstraat** tussen Museumlaan/Barentszstraat en Wittevrouwenstraat
- **Kruisstraat** tussen Biltstraat en Nachtegaalstraat
- **Nobelstraat** tussen Janskerkhof en Nachtegaalstraat
- **Vredenburg** tussen Catharijnesingel en Lange Viestraat
- **Lange Viestraat** tussen Vredenburg en Potterstraat
- **Potterstraat** tussen Lange Viestraat en Neude
- **Neude** tussen Potterstraat en Lange Jansstraat
- **Lange Jansstraat** tussen Neude en Janskerkhof
- **Janskerkhof** tussen Lange Jansstraat en Nobelstraat
- **Van Sijpesteijnkade** tussen Smakkelaarsveld en Westplein
- **Daalsetunnel** tussen Daalsesingel en Westplein
- **Westplein** tussen Daalsetunnel en Graadt van Roggenweg
- **Vleutenseweg** tussen Westplein en Spinozaweg/Thomas à Kempisweg
- **Graadt van Roggenweg** tussen Westplein en Sowetobrug
- **Croeselaan** tussen Mineurslaan en Vondellaan
- **Van Zijstweg** tussen Kanaalweg en Croeselaan
- **Rijnlaan** tussen Balijelaan en Socrateslaan
- **Balijelaan** tussen Balijebrug en Rijnlaan
- **Waalstraat** tussen Jutfaseweg en Rijnlaan
- **Jutfaseweg** tussen Vondellaan en Socrateslaan
- **Vondellaan** tussen Croeselaan en Baden-Powellweg
- **Baden-Powellweg** tussen Vondellaan en Briljantlaan
- **W.A. Vultostraat** tussen Briljantlaan en Constant Erzeijstraat
- **Constant Erzeijstraat** tussen 't Goylaan en W.A. Vultostraat
- **Briljantlaan** tussen Baden-Powellweg en W.A. Vultostraat
- **Burgemeester Andrea Fockemalaan** tussen Bosboomstraat en Rubenslaan

Solitaire fietspaden (fietspaden die niet naast een rijweg liggen maar wel zijn aangegeven met het verkeersbord G11)

- fietspad Jacob Westerbaenstraat, tussen Croesestraat en Vondellaan (G12 bord, moet G11 worden met onderbord)
- fietspad tussen Spaarnestraat en Amstelstraat
- fietspad tussen Laan van Kovelswade tussen Houtensepad en Laan van Kovelswade
- fietspad tussen Aquamarijnlaan en W.A. Vultoweg
- fietspad Baden-Powellweg tussen Kariboestraat en Baden-Powellweg
- fietspad Laan van Soestbergen tussen Laan van Soestbergen en Tolsteegplantsoen
- fietspad Oosterkade tussen Baden-Powellweg en Pelikaanstraat
- fietspad Oosterspoorbaan tussen Maliesingel en Gansstraat
- fietspad Neptunusstraat, tussen Neptunusstraat en Ina Boudier – Bakkerlaan
- fietspad Mesdaglaan tussen Kozakkenweg en Mesdaglaan
- fietspad tussen Biltstraat en Gasthuisstraat
- fietspad tussen Alexander Numankade en Jan van Galenstraat
- Fietspad Veeartsenijpad tussen Bollenhofsestraat en Poortstraat
- Fietspad Veeartsenijpad tussen Veeartsenijstraat en Poortstraat
- fietspad tussen Huizingalaan en Bleyenburgerstraat
- fietspad tussen Cornelishoutmanstraat en Huizingalaan
- fietspad tussen Menno van Coehoornstraat en Blauwkapelseweg
- fietspad tussen Troelstralaan en Goeman Borgesiuslaan
- fietspad tussen Laan van Engelswier en Hovenierstraat
- fietspad tussen Ahornstraat en Laan van Engelswier
- fietspad tussen Loevenhoutsedijk en Multenburgstraat
- fietspad Hoveniersbrug tussen Van Zijlstraat en fietspad Lauwerecht
- fietspad tussen Lauwerecht en Brailledreef
- fietspad tussen Amsterdamsestraatweg en Schutstraat
- fietspad tussen Amsterdamsestraatweg en Dijkstraat
- fietspad Timmerstraat tussen Timmerstraat en Nieuwe Pijlsweerstraat
- fietspad tussen Amsterdamsestraatweg en Herenweg
- fietspad tussen 1e Daalsedijk – Daalsetunnel
- fietspad tussen Spijkerstraat – Daalsetunnel
- fietspad tussen J.J.A. Goeveneurstraat en Daalsetunnel
- fietspad tussen Westplein en Kanaalstraat
- fietspad tussen Leidsekade en Timorkade
- fietspad Moreelsebrug, tussen Croeselaan en Catharijnesingel
- fietspad Van Sijpesteijntunnel (fietsenstalling voor brommers bereikbaar)
- fietspad tussen Moreelsepark en Catharijnesingel
- fietspad Catharijnekade tussen Lange Koestraat en Vredenburg
- fietspad tussen Paardenveldbrug en Nieuwekade
- fietspad Wolvenstraat tussen Plompetorenbrug en Wolvenplein
- fietspad tussen Steven Butendiekplein en Biltstraat
- fietspad tussen Biltstraat en Monseigneur van de Weteringstraat
- fietspad tussen Vaartsestraat en Arthur van Schendelstraat
- fietspad Westerkade tussen Vondellaan en Westerkade

Invoeringsgebied maatregel Snorfiets naar de rijbaan



Ontwerpstudio Ruimte Gemeente Utrecht (OSR) 2021-01-14 ref. A.B.

5.2 Procedure

Voor de besluitvorming over de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan volgt de gemeente de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure ex afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerpverkeersbesluit heeft ter inzage gelegen en heeft iedereen zijn/haar mening kunnen geven over de voorgenomen plannen. Deze reacties zijn gebundeld in de Nota van Beantwoording. Per onderwerp is door het college op de zienswijzen gereageerd.

De Nota van Beantwoording is als bijlage bij het verkeersbesluit gevoegd. De Nota van Beantwoording bevat samenvattingen van alle 812 zienswijzen die voor en tegen het ontwerpverkeersbesluit zijn gericht op onderwerp. Per onderwerp is door het college op de zienswijzen gereageerd

Tegen het definitieve verkeersbesluit kunnen belanghebbenden binnen zes weken, ingaande op de dag na bekendmaking van dit besluit, beroep instellen bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Midden-Nederland, afdeling bestuursrecht (onder vermelding van bodemzaken of voorlopige voorziening), Postbus 16005, 3500 DA Utrecht.