

Snorfiets naar de rijbaan

Nota van Beantwoording

21 juni 2021
Zaaknummer 5452455

Inhoudsopgave

1 Samenvatting	5
1.1 Inleiding	5
1.2 Maatregel in het kort.....	5
1.3 Ontwerpverkeersbesluit en zienswijzeperiode	6
1.4 Ruim 800 zienswijzen.....	6
1.5 Positieve reacties.....	7
1.6 Kritische reacties	7
1.7 Reactie en conclusie	9
1.8 Zorgvuldige invoering en monitoring.....	10
1.9 Ontheffing.....	10
2 Over de Nota van Beantwoording	12
2.1 Inhoud van de maatregel in het kort.....	12
2.2 Het ontwerpverkeersbesluit	12
2.3 Gevolgde procedure.....	12
2.4 Nota van Beantwoording.....	13
3 Zienswijzen waarin de maatregel wordt gesteund.....	14
3.1 Invoeren maatregel op alle fietspaden, geen uitzonderingen	15
3.2 Keuze locatie gebied	15
3.3 Solitaire fietspaden	16
4 Zienswijzen over veiligheid.....	17
4.1 Veiligheid snorfietzers op de rijbaan	17
4.3 Veiligheid / bereikbaarheid voor een aantal specifieke groepen	23
4.4 Vergelijking met Bromfiets op de rijbaan	24
4.5 Herkenbaarheid / zichtbaarheid snorfiets	25
4.6 Doorsteekjes / in- en uitvoegen op rijbaan	26
4.7 Hoeveelheid borden	27
4.8 Snorfietzers hebben niet altijd theorie-examen gedaan	27
4.9 Plaats op de weg snorfietser	28
4.10 Onvoldoende rijervaring jonge bestuurders	28
5 Zienswijzen over de reikwijdte van de maatregel	29
5.1 Grote drukte op het fietspad	29
5.2 Proefperiode.....	30
5.3 Overgangsperiode	30
5.4 Verhouding tot landelijke regelgeving	31
5.5 Maatregel later invoeren	31
6 Zienswijzen over de duidelijkheid van de maatregel	33
6.1 Duidelijke verkeerssituatie	33
6.2 Kaart invoeringsgebied op toegestuurde brief	34
7 Zienswijzen over handhaving	35
7.1 Handhaving als alternatief voor de maatregel.....	35

7.2 Handhaving van de nieuwe maatregel	35
8 Zienswijzen over monitoring en evaluatie	37
8.1 Evaluatie in Amsterdam	37
8.2 Evaluatie in Utrecht	38
9 Zienswijzen over andere weggebruikers	39
9.1 Fietzers en de verkeersregels	39
9.2 Kleine groep snorfietzers verpest het voor de rest	39
9.3 (Elektrische) fietsen en wielrenfietsen	40
9.4 (Elektrische) bakfietsen	41
9.5 Maaltijdbezorgers, fietskoeriers, fietstaxi's en transportkarretjes	41
9.6 Smalle elektrische snorfietzen	41
10 Zienswijzen over neveneffecten van de maatregel	43
10.1 Risico op sluiproutes	43
10.2 Toename van opgevoerde elektrische fietsen en snorfietzen	43
10.3 Verplaatsing van het probleem naar de rijbaan	44
10.4 Toename aan bromfietsen	45
11 Zienswijzen over de helmplicht	46
11.1 Noodzaak helmplicht	46
11.2 Helmpje op, helmpje af	47
11.3 Schijnveiligheid	48
11.4 Snorfiet minder aantrekkelijk door de helmplicht en rijden op rijbaan	48
11.5 Een helm kan minder voorzichtig rijgedrag uitlokken	49
11.6 Type helm	49
11.7 Landelijke helmplicht	50
11.8 Veiligheid / noodzaak helm voor specifieke groepen	51
12 Zienswijzen over kosten voor snorfietzers	52
12.1 Kosten helm	52
12.2 Ombouwen snorfiet	52
12.3 Aanschaf/subsidie alternatief vervoermiddel	52
12.4 Waarde snorfietzen	53
12.5 Recent gemaakte kosten snorfiet	53
12.6 Kosten van de maatregel: gemeenschapsgeld	54
13 Zienswijzen over de overige gevolgen voor snorfietzers	55
13.1 Scootertje pesten	55
13.2 Snorfietzers moeten meer gaan omrijden	55
13.3 Bereikbaarheid	56
13.4 Gezondheid (elektrische) snorfietser	57
13.5 Snorfietzers ondervinden problemen met automobilisten op de rijbaan	57
14 Zienswijzen over aansprakelijkheid	59
14.1 Aansprakelijkheid (gemeente)	59
14.2 Aansprakelijkheid automobilisten (en bromfietzers) ten opzichte van snorfietzers	59

15 Zienswijzen over alternatieve oplossingen.....	60
15.1 Verbreden fietspaden.....	60
15.2 Speciale strook op het fietspad (of apart snor/bromfietspad)	60
15.3 Inhaalsecties voor snorfietsen op het fietspad	61
15.4 Advies maximumsnelheid op het fietspad	61
15.5 30-km zone ('auto te gast' straten)	61
15.6 Schaf blauw plaatje af, alleen nog maar bromfietsen.....	62
15.7 Begrenzing maximumsnelheid snorfiets omhoog.....	62
15.8 Snorfietsers de keuze geven: met helm op rijbaan of zonder helm op het fietspad	63
15.9 Strengere eisen aan het rijbewijs	63
15.10 Herkeuren naar brommer in gemeente mogelijk maken.....	64
15.11 Ontheffingen voor specifieke snorfietsen	64
15.12 Uitzondering / ontheffing voor bepaalde doelgroepen	65
15.13 (Fossiele) Snorscooters verbieden in (delen van) Utrecht.....	65
15.14 Stop met de groei van de stad	66
15.15 Integraal beleid voor alle vervoerswijzen	66
16 Zienswijzen over de luchtkwaliteit	69
16.1 Uitstoot blijft hetzelfde, of snorfiets nou op fietspad of rijbaan rijdt	69
16.2 Elektrische snorfietsen verplaatsen naar rijbaan zorgt niet voor betere luchtkwaliteit	69
16.3 Uitstoot snorfiets is beperkt t.o.v. andere vervoerswijzen.....	70
16.4 Gebruik auto / motor i.p.v. snorfiets	71
16.5 Transitie naar zero-emissie mobiliteit (klimaatakkoord).....	72
17 Zienswijzen met betrekking tot specifieke straten.....	73
17.1 Amsterdamsestraatweg	73
17.2 W.A. Vultostraat.....	73
17.3 Graadt van Roggenweg / Westplein	74
17.4 Vleutenseweg	74
17.5 Kardinaal de Jongweg.....	75
17.6 Catharijnesingel.....	75
17.7 Croeselaan.....	76
17.8 Blauwkapelseweg.....	76
17.9 Spooronderdoorgangen	77
17.10 Daalsetunnel.....	77
17.11 Maliesingel / Wittevrouwensingel.....	77
18 Zienswijzen over de noodzaak van de maatregel	78
18.1 Huidige situatie is goed, maatregel is niet nodig	78
19 Hoe wordt de nieuwe verkeerssituatie op straat aangegeven?	79
20 Bronvermelding.....	81

1 Samenvatting

1.1 Inleiding

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 zetten wij in op schone mobiliteit. Zoals verwoord in het gemeentelijke Mobiliteitsplan 2040 dat aan de gemeenteraad is voorgelegd ter besluitvorming, 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 stad verwachten we 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.

Daarom nemen we maatregelen om de bereikbaarheid van en de verkeersveiligheid in de stad te veilig te stellen. Eén van die maatregelen is het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan. Dit draagt bij aan het verminderen van de drukte op de fietspaden, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en de luchtkwaliteit op het fietspad.

1.2 Maatregel in het kort

We willen de snorfiets op een aantal wegen naar de rijbaan verplaatsen. Op dit moment rijden snorfietsers in Utrecht nog overal op het fietspad. Met dit besluit gaan snorfietsers net als bromfietsers - na de zomer van 2021 – op een samenhangend netwerk van wegen binnen de verdeelring ten oosten van het Merwedekanaal op de rijbaan rijden, in combinatie met een helmplicht (zie de figuur op de volgende pagina). Verplaatsing draagt bij aan een gezondere lucht voor fietsers, het verbetert de doorstroming op het fietspad en de verkeersveiligheid voor fietsers én snorfietsers. Op de belangrijke hoofdwegen (zoals de Waterlinieweg en de Kardinaal de Jongweg) en op de Rubenslaan en de Venuslaan blijven snorfietsers op het fietspad rijden.

In januari 2021 hebben we de plannen voor het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht gepubliceerd in een ontwerpverkeersbesluit. Van 11 februari tot en met 25 maart (gedurende zes weken) kon iedereen hierop reageren (een zienswijze indienen).

Ons voornemen om de snorfiets op een aantal wegen in Utrecht naar de rijbaan te verplaatsen leeft enorm bij de inwoners in de stad, mensen uit de regio en belangenorganisaties. Maar liefst 812 mensen hebben een zienswijze ingediend op dit ontwerpverkeersbesluit. Hieronder zijn zowel voor- als tegenstanders van de maatregel. Wij waarderen het dat zoveel inwoners en bezoekers van Utrecht hun mening hebben gegeven over de voorgenomen maatregel.

Een deel van de indieners is positief over de maatregel. Sommigen pleiten zelfs voor een groter invoeringsgebied. Maar er zijn ook veel indieners die zich zorgen maken over de verkeersveiligheid, de helmplicht en de bijbehorende kosten. Zij zijn kritisch over de maatregel.

Doordat we de ingediende zienswijzen stuk voor stuk hebben gelezen kunnen we de specifieke belangen zorgvuldig overwegen en in de besluitvorming betrekken. Zo zijn we tot een goed overwogen en gemotiveerd besluit gekomen.

1.5 Positieve reacties

De indieners die de maatregel ondersteunen, geven vaak de volgende redenen:

- Er is een groot snelheidsverschil tussen de fietser en de snorfietser;
- Door de maatregel wordt het veel veiliger voor kinderen om op de fietspaden te fietsen;
- Snorfietzers jagen vaak fietsers op. Het rijgedrag van jonge berijders van snorfietsen zorgt vaak voor gevaarlijke situaties;
- De veiligheid op het fietspad verbetert door de maatregel;
- Door deze maatregel hebben fietsers minder last van het inademen van uitlaatgassen / fijnstof (zeker voor kinderen die lager bij de grond zitten);
- Volgens de Fietsersbond bespaart de maatregel een hoop herrie, stank en overlast op de fietspaden.

Een deel van de voorstanders van de maatregel ziet graag dat de maatregel in een groter gebied wordt toegepast, of zelfs op alle Utrechtse fietspaden.

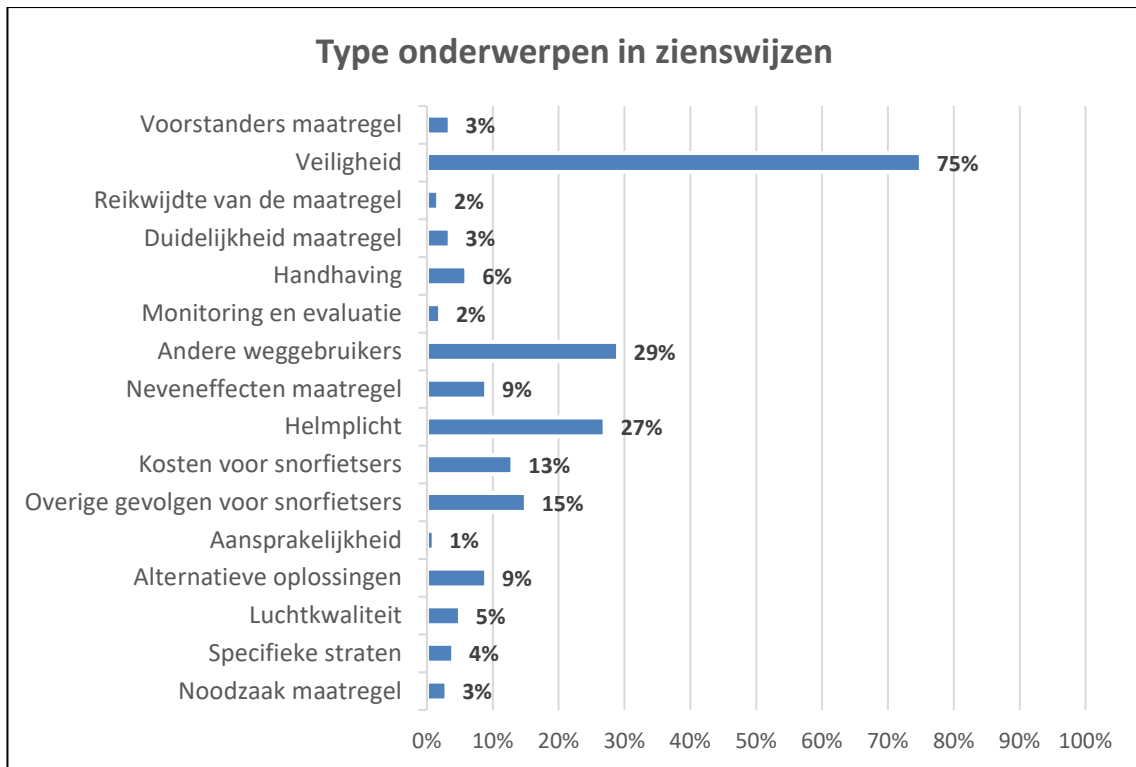
1.6 Kritische reacties

De indieners die kritisch over de maatregel zijn, uiten met name hun zorgen over de veiligheid van de snorfietser op de rijbaan. 75% van de zienswijzen gaat over de veiligheid, snelheidsverschillen en irritatie van het autoverkeer. Andere onderwerpen die door indieners vaak zijn genoemd:

- Duidelijkheid van de maatregel: indieners vrezen voor een onduidelijke situatie in het verkeer na invoering van de maatregel. Waar moet je op de rijbaan en waar mag je op het fietspad blijven?
- Handhaving: indieners stellen dat de maatregel niet nodig is als de gemeente meer inzet op strakker handhaven van de maximum snelheid van 25 km/u en het opvoeren van snorfietsen. Andere indieners vragen zich af hoe de nieuwe maatregel gehandhaafd gaat worden.
- Monitoring en evaluatie: indieners vinden het belangrijk dat de nieuwe maatregel goed gemonitord gaat worden, om te kijken of de maatregel ook echt werkt.
- Andere weggebruikers: indieners stellen dat niet de snorfietzers het probleem zijn, maar dat andere vervoerswijzen problemen op het fietspad veroorzaken. Onder andere fietsen, elektrische fietsen, bakfietsen, racefietsen en bezorgdiensten worden genoemd. Ook wordt genoemd dat een kleine groep snorfietzers het verpest voor de rest.
- Neveneffecten van de maatregel: risico op sluiproutes, toename van bromfietsen en opgevoerde elektrische fietsen en verplaatsing van het probleem naar de rijbaan worden hier benoemd.

- **Helmplicht:** sommige indieners zijn het niet eens met een helmplicht. Een deel van de indieners vindt dat het dragen van een helm slechts schijnveiligheid oplevert. Ook zou de maatregel ervoor zorgen dat snorfietsers steeds hun helm op en af moeten zetten als ze door Utrecht rijden. Tenslotte stelt een deel van de indieners voor om geen helmplicht in te voeren zolang er nog geen besluit heeft plaatsgevonden over de mogelijke landelijke helmplicht voor snorfietsers. NB: Inmiddels heeft de minister een ontwerpbesluit voor een landelijke helmplicht naar de Tweede Kamer gestuurd.
- **Kosten:** indieners vinden het onterecht dat zij verplicht kosten moeten maken voor de aanschaf van een helm. Een ander deel van de indieners stelt dat hun snorfiets minder waard wordt door de maatregel. Indieners vragen zich ook af of er subsidie komt voor de aanschaf van een alternatief vervoermiddel.
- **Gevolgen voor snorfietsers:** een deel van de indieners is van mening dat de snorfiets uit Utrecht 'weggepest' wordt en wijzen op de gevolgen van deze maatregel voor de snorfiets, zoals verminderde bereikbaarheid, vaker omrijden en de gezondheid van de snorfiets op de rijbaan.
- **Aansprakelijkheid:** indieners maken zich zorgen over de aansprakelijkheid bij een ongeval. Een deel vraagt zich af of ze als automobilist automatisch aansprakelijk zijn bij een aanrijding met een snorfiets. Andere indieners willen de gemeente aansprakelijk stellen bij een ongeval van een snorfiets op de rijbaan.
- **Alternatieve oplossingen:** indieners dragen diverse alternatieve oplossingen aan, zoals het verbreden van de fietspaden, 30km-zone, strengere eisen aan het rijbewijs, de categorie snorfiets afschaffen en ontheffingen voor specifieke snorfietsen en/of doelgroepen. Belangenorganisaties benadrukken de noodzaak voor integraal beleid voor alle vervoerswijzen (modaliteiten).
- **Luchtkwaliteit:** volgens indieners blijft de uitstoot hetzelfde, of de snorfiets nou op de rijbaan of op het fietspad rijdt. Ook wordt genoemd dat het verplaatsen van elektrische snorfietsen naar de rijbaan de luchtkwaliteit niet verbetert. Anderen geven aan door de maatregel juist de auto of de motor te pakken, wat de luchtkwaliteit niet ten goede komt.
- **Specifieke straten:** indieners maken opmerkingen over specifieke straten waar de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst.
- **Noodzaak maatregel:** volgens indieners is er in de huidige situatie geen probleem, en is het daardoor niet nodig om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen.

Onderstaande afbeelding geeft een verdeling weer van het type onderwerpen wat wordt genoemd in alle binnengekomen zienswijzen. Dit is enkel een indicatie om aan te geven welke onderwerpen bij de indieners leven. Er is geen analyse gedaan welke onderwerpen het belangrijkste worden gevonden. Omdat er meerdere argumenten gegeven konden worden in een zienswijze, loopt het percentage van het totaal op tot boven de 100%. De veiligheid van snorfietsers op de rijbaan komt het vaakst in een zienswijze voor (75%). Andere onderwerpen die relatief veel worden benoemd zijn andere weggebruikers en de helmplicht.



1.7 Reactie en conclusie

Bovenstaande lijst is een opsomming van de onderwerpen die door het grootste deel van de indieners is genoemd. In deze Nota van Beantwoording reageren we op alle zienswijzen die zijn ingediend. Omdat veel van de ingediende zienswijzen over dezelfde onderwerpen gaan, zijn de zienswijzen en de reactie daarop gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geven we een reactie.

Samenvattend hebben de ingekomen zienswijzen ons doen besluiten de onderbouwing van het verkeersbesluit op een aantal punten aan te scherpen. Veel indieners van zienswijzen maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van snorfietzers op de rijbaan of voelen zich daar onzeker bij. We nemen daarom een aantal aanvullende maatregelen om snorfietzers tegemoet te komen in hun zorgen en behoeftes:

- Om snorfietzers meer zekerheid en vertrouwen te geven in de nieuwe verkeerssituatie organiseren we proefritten. Snorfietzers kunnen daarbij onder begeleiding op de rijbaan rijden;
- Snorfietzers krijgen in de periode rond invoering van de maatregel het aanbod om een persoonlijk routeadvies te vragen als de snorfietseigenaar liever (nog) niet op de rijbaan rijdt;
- In de communicatiecampagne laten we snorfietzers in een filmpje ervaren wat de voordelen zijn van het rijden op de rijbaan ten opzichte van het rijden op het fietspad.

Er zijn geen argumenten of inzichten ingediend die aanleiding geven om grote wijzigingen in het verkeersbesluit aan te brengen. Wel hebben we het definitief verkeersbesluit aangescherpt en aangevuld op de volgende punten:

- Verwijzing naar de aanvullende maatregelen die genomen worden om snorfietzers tegemoet te komen in hun zorgen en behoeftes;
- Benoemen van het verschil in de beleving van de verkeersveiligheid van snorfietzers op de rijbaan en de daadwerkelijke verkeersveiligheid;
- De correcte spelling van de 'Van Sijpesteijntunnel';
- Verificatie van de ongevallencijfers van snorfietzers;
- Vermelding van de uitkomsten van de aanvullende snelheidsmeting op de Graadt van Roggenweg;
- Er is een overzichtskaart bijgevoegd waar per straat staat aangegeven of snorfietzers daar op de rijbaan of op het (brom)fietspad gaan rijden of er niet meer mogen rijden en een alternatieve route moeten gaan rijden;
- Rond de invoering wordt op locatie gecontroleerd of de aanpassingen aan de weg, wegmarkeringen en bebording conform het definitief verkeersbesluit zijn aangebracht.

Wij zijn er van overtuigd dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht zorgt voor een veiligere, schonere en bereikbare binnenstad.

1.8 Zorgvuldige invoering en monitoring

Wij snappen dat de nieuwe verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers wennen is. Monitoring en evaluatie van de maatregel is daarom onderdeel van het project, zodat deze maatregel 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 nadat de maatregel is ingegaan.

1.9 Ontheffing

In uitzonderlijke gevallen is het mogelijk om een ontheffing te verlenen. Ontheffingen verlenen we alleen bij specifieke persoonlijke omstandigheden. 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. We verlenen geen ontheffing 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 -gevorderde- leeftijd.

Om de maatregel duidelijk te houden, geldt de maatregel voor alle type snorfietsen met een blauw kenteken. We stellen bepaalde categorieën snorfietsen die afwijken van het standaard scootermodel *niet* vrij van de maatregel.

2 Over de Nota van Beantwoording

2.1 Inhoud van de maatregel in het kort

Op dit moment rijden snorfietzers in Utrecht nog overal op het fietspad. We willen de snorfiets op een samenhangend netwerk van wegen naar de rijbaan verplaatsen. Met dit besluit gaan snorfietzers net als bromfietzers - na de zomer van 2021 – op de meeste wegen binnen de verdeelring ten oosten van het Merwedekanaal op de rijbaan rijden, in combinatie met een helmplicht. Verplaatsing draagt bij aan een gezondere lucht voor fietsers, het verbetert de doorstroming op het fietspad en de verkeersveiligheid voor fietsers én snorfietzers.

2.2 Het ontwerpverkeersbesluit

Op 19 januari 2021 hebben we het ontwerpverkeersbesluit 'Snorfiets naar de rijbaan met helmplicht' vastgesteld. Diverse onderzoeken, adviezen en rapportages liggen ten grondslag aan dit besluit. Tijdens het voorbereidingsproces van het ontwerpverkeersbesluit hebben wij een groot aantal belanghebbende partijen betrokken. Dan gaat het om nood- en hulpdiensten, provincie, Qbuzz en belangenvertegenwoordigers van fietsers, snorfietzers en hun dealers, andere verkeersdeelnemers en het milieu. Eén indiener van een zienswijze vraagt hoe de samenstelling van het stakeholdersoverleg tot stand is gekomen en vraagt of dit wel een representatieve groep is. Sinds de zomer van 2018 zijn we in overleg met belangenorganisaties zoals Scooterbelang, RAI Vereniging, Bovag, FEHAC, Fietzersbond en Milieudefensie. Sinds de zomer van 2020 zijn belangengroep 'Geef het fietspad terug aan de fietsers', ANWB en VVN ook aangesloten. Naast bovengenoemde partijen is er ook met de SWOV (de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) gesproken. Hiermee zijn zowel voor- als tegenstanders van de maatregel goed vertegenwoordigd in het project. We hebben hen geïnformeerd over de voortgang van de voorbereidingen en betrokken bij de communicatieaanpak. Zij hebben hun kennis van de doelgroepen gedeeld. Wij zullen hen ook betrekken bij het vervolg.

2.3 Gevolgde procedure

Van 11 februari tot en met 25 maart (gedurende zes weken) lag het ontwerpverkeersbesluit voor een ieder ter inzage. Iedereen, snorfietser en niet-snorfietser, inwoner van Utrecht of elders in het land woonachtig, kon in die periode reageren. Een zienswijze kon digitaal worden ingediend (via het webformulier), telefonisch of per post.

2.4 Nota van Beantwoording

Het voornemen van de gemeente om de snorfiets op een aantal wegen in Utrecht naar de rijbaan te verplaatsen leeft enorm bij de inwoners in de stad, mensen uit de regio en belangenorganisaties. Maar liefst 812 mensen hebben een zienswijze ingediend op dit ontwerpverkeersbesluit. In deze Nota van Beantwoording reageren wij op alle zienswijzen die zijn ingediend. Veel van de ingediende zienswijzen gaan in op dezelfde onderwerpen. Daarom zijn de zienswijzen gegroepeerd naar onderwerp. Per onderwerp geven we een inhoudelijke reactie en een toelichting bij onze overwegingen.

Alle indieners ontvangen persoonlijk bericht. In dit bericht sturen we de Nota van Beantwoording digitaal mee en geven we aan waar de reactie op welke ingediende zienswijze te vinden is. Sommige indieners hebben over verschillende onderwerpen een zienswijze ingediend. In dat geval vermelden we in het bericht verschillende verwijzingen. In de Nota van Beantwoording benoemen we alleen de naam van de indiener als duidelijk is dat het om een belangenorganisatie gaat. Aan het begin van de Nota van Beantwoording vermelden we de inhoudsopgave. Op die manier kan iedereen opzoeken waar de reactie van de gemeente op een bepaald onderwerp te vinden is.

3 Zienswijzen waarin de maatregel wordt gesteund

In deze nota gaan we met name in op de bezwaren die indieners van zienswijzen naar voren hebben gebracht tegen het Ontwerpverkeersbesluit 'Snorfiets naar de rijbaan'. Wij vinden het ook van belang om op te merken dat er een aantal zienswijzen is binnengekomen waarin de voorgenomen maatregel wordt gesteund, al dan niet met suggesties om de maatregel uit te breiden of te verbeteren. Deze suggesties behandelen we verderop in dit hoofdstuk.

De indieners van ondersteunende zienswijzen, waaronder de Fietzersbond, onderschrijven de verkeersonveiligheid op de fietspaden in Utrecht. Zij geven daarbij de volgende argumenten voor verplaatsing naar de rijbaan:

- *het snelheidsverschil tussen fietsers en snorfietsers;*
- *snorfietsers rijden vaak harder dan toegestaan;*
- *de uitlaatgassen / fijnstof van snorfietsers die fietsers inademen;*
- *het rijgedrag van een deel van de snorfietsers;*
- *onveiligheid voor (kleine) kinderen op het fietspad.*

Indieners vinden dat het op dit moment door de aanwezigheid van snorfietsers voor jonge kinderen bemoeilijkt wordt om veilig op de fietspaden te fietsen. Een deel van de indieners is van mening dat hard rijdende snorfietsers de fietsers opjagen. Daarnaast geven meerdere indieners aan last te hebben van stank, herrie en uitlaatgassen op de fietspaden. Specifiek wordt hierbij de situatie nabij verkeerslichten genoemd, wanneer fietsers achter een snorfiets voor het rode licht staan te wachten en daarbij uitlaatgassen inademen.

Reactie: het is goed te lezen dat een deel van de indieners voorstander is van de maatregel. Dit laat zien dat verkeersdeelnemers de moeite nemen om ook bij een positief geluid een zienswijze in te dienen. Ook bekrachtigt dit wat uit verschillende onderzoeken al naar voren is gekomen: dat het op de Utrechtse fietspaden steeds drukker wordt, fietsers last hebben van de uitlaatgassen van snorfietsen en er sprake is van (beleefde) verkeersonveiligheid. Aangezien 58% van de Utrechters de fiets als vervoermiddel gebruikt bij een bezoek aan de binnenstad, zijn er maatregelen nodig om de binnenstad bereikbaar, verkeersveilig en aantrekkelijk te houden. Het verplaatsen van de snorfiets ten oosten van het Merwedekanaal binnen de verdeelring is één van de maatregelen die de gemeente uitvoert om te zorgen dat de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en doorstroming op de Utrechtse fietspaden verbeteren.

3.1 Invoeren maatregel op alle fietspaden, geen uitzonderingen

De indieners vragen zich af waarom de maatregel alleen wordt toegepast op de wegen binnen de ‘verdeelring’ / het centrum van Utrecht, en niet in heel Utrecht. Indieners geven als argumentatie hierbij dat de kans veel groter is dat mensen per ongeluk toch met de snorfiets op het fietspad rijden als het op de ene plek wel mag en op de andere niet.

Reactie: het (landelijke) besluit ‘lokale scheiding fiets en snorfiets’ dat het mogelijk maakt om snorfietsen met helm naar de rijbaan te verplaatsen schrijft voor dat dit alleen kan op (een stelsel van) fietspaden waar sprake is van grote drukte. We hebben per fietspad verkeerstellingen bekeken en de breedte van het fietspad opgemeten. Binnen het aangewezen gebied is op vrijwel alle fietspaden sprake van smalle, drukke fietspaden. Slechts enkele korte stukken fietspad, verspreid over dit gebied, zijn minder druk. Om de maatregel logisch en herkenbaar te houden, kiezen we ervoor om de maatregel ook op die korte trajecten binnen het stelsel van drukke fietspaden in te voeren. Buiten dit gebied zijn de fietspaden gemiddeld genomen iets ruimer en minder druk. De straten die de grens vormen van het invoeringsgebied (zoals de Waterlinieweg, Kardinaal de Jongweg, Marnixlaan en Cartesiusweg) zijn belangrijke ontsluitingsroutes voor het autoverkeer en daarom minder geschikt voor het verplaatsen van snorfietsers naar de rijbaan. Dit neemt niet weg dat er ook buiten het gebied smalle fietsroutes zijn waar het te druk is. Op termijn kijken we of invoering van de maatregel ook buiten het invoeringsgebied mogelijk is. Belangrijk is wel dat de maatregel goed uitlegbaar en duidelijk blijft voor iedereen.

3.2 Keuze locatie gebied

Indieners, waaronder de Fietzersbond, betreuren het dat de maatregel alleen binnen de ‘verdeelring’ wordt toegepast, en geen betrekking heeft op de fietspaden die buiten de verdeelring liggen. De indieners geven aan dat ook in wijken zoals Leidsche Rijn, Overvecht, Kanaleneiland en specifiek op de Kanaalweg sprake is van overlast van snorfietsen op het fietspad.

Reactie: op dit moment is er onvoldoende grond om ook buiten het voorgestelde invoeringsgebied de snorfietsers naar de rijbaan te plaatsen. We zien dat buiten het invoeringsgebied de fietspaden vaak breder zijn en minder druk. Hiermee voldoen veel van deze fietspaden aan de door CROW aanbevolen breedtes en kunnen we deze niet meenemen in het invoeringsgebied..

De stedelijke verdeelring en het Merwedekanaal zijn logische grenzen die voor weggebruikers herkenbaar zijn. Daarbij kan deze maatregel alleen op verplichte fietspaden worden toegepast. Dit zijn vrijliggende fietspaden die aangegeven zijn met een G11-verkeersbord. Op fietsstraten, zoals de Kanaalweg grotendeels is, kunnen wij deze maatregel niet toepassen.

3.3 Solitaire fietspaden

De Fietzersbond stelt voor om van de solitaire fietspaden (waar geen rijbaan naast ligt) onverplichte fietspaden te maken (G13-verkeersbord), zoals al is gedaan bij de Dafne Schippersbrug, zodat ook daar snorfietzers geweerd kunnen worden. Naast schonere lucht voor fietsers leidt deze aanvulling er toe dat het verkeersnetwerk voor snorfietzers meer overeenkomt met dat van bromfietzers.

Reactie: het instellen van onverplichte fietspaden, zodat daar geen snorfietzers meer mogen rijden, is niet mogelijk binnen het nieuwe verkeersbesluit voor verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan. Het sluit wel aan bij het Mobiliteitsplan 2040 'Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen' dat aan de gemeenteraad is aangeboden. Daarin stimuleren we dat mensen kiezen voor gezonde, actieve vormen om zich te verplaatsen. Na vaststelling van het mobiliteitsplan door de gemeenteraad kijken we of dit voorstel meegenomen kan worden in de nadere uitwerking van het plan.

4 Zienswijzen over veiligheid

4.1 Veiligheid snorfietzers op de rijbaan

Indieners, waaronder de organisaties ANWB, RAI, BOVAG en FEHAC, maken bezwaar tegen de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan omdat ze het gevaarlijk vinden. Ze zijn van mening dat het verschil in snelheid en massa tussen de snorfietser en het overige gemotoriseerd verkeer te groot is om van een veilige situatie voor de snorfietser te spreken. Het dragen van een helm draagt hier in hun ogen niet aan bij. De lagere snelheid van snorfietzers zal tot irritatie / ongeduld bij automobilisten leiden. Indieners verwachten dat automobilisten snorfietzers opjagen en van de weg zullen drukken. Dit zal volgens de indieners tot meer ongelukken leiden. Daarbij maakt de ANWB zich zorgen over de snelheidsverschillen buiten de spits (bijvoorbeeld 's avonds).

Verder zijn indieners van mening dat snorfietzers niet snel genoeg optrekken om vlot en veilig met het overige verkeer mee te kunnen, en zijn ze het niet gewend om op de betreffende wegen op de rijbaan te rijden. Tenslotte vragen indieners, waaronder de RAI, zich af of deze maatregel samengaat met het verlagen van de snelheid naar 30 km/u op de betreffende wegen.

Reactie: we kunnen ons deze zorgen goed voorstellen. Snorfietzers moeten wennen aan de nieuwe verkeerssituatie en aan het rijden op de rijbaan. Toch verwachten we dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan juist zal leiden tot een toename van verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Dus ook voor snorfietzers. We baseren ons daarbij op onderzoeken van de SWOV en op de ervaringen met de maatregel in de gemeente Amsterdam. Daarnaast heeft verkeerskundig onderzoeksbureau Goudappel Coffeng onderzoek gedaan in Utrecht naar de in het verkeersbesluit opgenomen wegen en aangegeven positieve verkeersveiligheidseffecten te verwachten door verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op die wegen.

De vaak smalle fietspaden (in de binnen)stad zijn erg druk. Door de groei van de stad neemt deze drukte de komende jaren verder toe. Dit maakt de stad minder goed bereikbaar met de fiets en leidt tot verkeersonveiligheid op het fietspad. In de periode 2017 tot en met oktober 2019 is van de 1374 geregistreerde verkeersgewonden in Utrecht 10,5% een snorfietser terwijl slechts 1 á 2% van de verplaatsingen in de stad met een snorfiets wordt gemaakt. (VIA, 2019 en ODin/CBS, 2019)

Snorfietzers worden, net als bromfietzers, beter zichtbaar voor automobilisten als ze op de rijbaan rijden. Dit geldt ook voor bijzondere snorfietsen, zoals historische snorfietsen. Nu wordt hun snelheid op het fietspad nog vaak verkeerd ingeschat door afslaande automobilisten. Bovendien zijn ze met een helm op beter beschermd tegen letsel. SWOV berekende in haar onderzoek in 2013 een afname van 38% van het

aantal snorfietsslachtoffers in Amsterdam als gevolg van de verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan. Na invoering van de maatregel in Amsterdam in 2019 blijkt een nog veel grotere afname van ernstige ongevallen onder fietsers en snorfietzers: het aantal geregistreerde letselongevallen onder snorfietzers is daar afgenomen met circa 70% en onder fietsers met circa 20%. Dit kan niet alleen worden toegeschreven aan de daling van gebruik van de snorfiets, want die is met 50% minder verplaatsingen minder gedaald dan het percentage ongevallen. Naast de positieve effecten op de verkeersveiligheid zorgt de maatregel ook voor meer ruimte en comfort op het fietspad.

We hebben onderzoeksbureau Goudappel Coffeng gevraagd of de maatregel ook in Utrecht verkeersveilig kan worden ingevoerd, rekening houdend met de snelheidsverschillen tussen snorfietzers en het overige wegverkeer op 50 km/u-wegen. In het rapport (Goudappel Coffeng, 2020) adviseert zij om de maatregel in te voeren op de wegen binnen de verdeelring, ten oosten van het Merwedekanaal. Dus ook op de 50 km/u-wegen die binnen dat gebied vallen. Oorspronkelijk hadden we voorgesteld om de maatregel op alle wegen binnen de verdeelring in te voeren, ook de wegen ten westen van het Merwedekanaal zoals de Europalaan en de Overste den Oudenlaan. Op advies van het onderzoeksbureau zijn de wegen ten westen van het Merwedekanaal buiten de maatregel gehouden. Die wegen zijn meer gericht op de doorstroming van het autoverkeer en daar ligt de gemiddelde snelheid van het autoverkeer meestal hoger. Op de wegen binnen het invoeringsgebied is het wel veilig om met de snorfiets op de rijbaan tussen het autoverkeer te rijden.

Op basis van de onderzoeken van de SWOV, Goudappel Coffeng en de evaluatie van de maatregel in Amsterdam verwachten we dat het aantal (relatief grote) ongevallen met snorfietzers juist gaat afnemen door de maatregel. Dit ondanks de mogelijke snelheidsverschillen tussen snorfietsen en het autoverkeer. Daarbij baseren we ons op de ervaringen bij de landelijke invoering van de maatregel “Bromfiets op de rijbaan” in 1999. Op dat moment bestond er – net zoals nu bij de snorfiets – een formeel snelheidsverschil met het autoverkeer. De maximumsnelheid voor de bromfiets op de rijbaan was toen 30 km/uur en wijkt daarmee nauwelijks af van de maximum snelheid van de snorfietser (25 km/uur). Haskoning heeft in 2001 in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 19 gemeenten onderzoek gedaan naar de effecten van die maatregel op de verkeersveiligheid. Daaruit blijkt dat in gemeenten met bromfietsers op de rijbaan het aantal slachtoffers met 31% was gedaald. De helft hiervan (15%) was het directe gevolg van de maatregel. Bromfietsers zijn op de rijbaan voorzichtiger en beter zichtbaar voor automobilisten. Om die reden verwachten we dat snorfietzers ook veilig op de rijbaan kunnen rijden met een maximum snelheid van 25 km/uur. Bovendien blijkt uit de schouw op straat door Goudappel Coffeng dat er in de praktijk op de 50 km/u wegen waar we de maatregel willen invoeren, door drukte, in- en uitvoegend verkeer en parkeerwegingen meestal minder hard gereden dan de toegestane snelheid. Met een helmplicht voor snorfietzers op de rijbaan beperken we bovendien het risico op ernstig hoofdletsel bij een botsing.

Het klopt dat, zoals indieners stellen, de toegestane snelheid voor bromfietsen op de rijbaan uiteindelijk is verhoogd naar 45 km/uur, maar dat was pas in 2008, acht jaar na invoering van de maatregel. In Utrecht hebben we bij de landelijke invoering van “Bromfiets op de rijbaan” in 1999 besloten om de maatregel eerst gedeeltelijk in te

voeren, totdat zou blijken dat het veiliger is. Vanaf 2016 rijden bromfietsen in Utrecht op de meeste wegen op de rijbaan.

Over de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam heeft SWOV in 2013 de verwachting uitgesproken dat dit zal leiden tot een jaarlijkse afname van snorfietssslachtoffers met 38%, ook op de 50 km/u-wegen. SWOV heeft vervolgens in 2017 een dieptestudie uitgevoerd naar snorfietsongevallen op fietspaden in Den Haag. Daarbij heeft men de aanbeveling gedaan om snorfietsers alleen op 30 km/u-wegen naar de rijbaan te verplaatsen. Naar aanleiding van deze bevindingen uit 2013 en 2017 heeft SWOV aan Amsterdam aangegeven dat invoering zorgvuldig moet gebeuren en dat sprake moet zijn van lokaal maatwerk. Om die reden hebben wij onderzoeksbureau Goudappel Coffeng specifiek voor Utrecht advies uit laten brengen over de te verwachten effecten van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Goudappel Coffeng heeft op alle wegen waar we de maatregel willen invoeren een schouw uitgevoerd om te beoordelen of die geschikt zijn om snorfietsen op de rijbaan te laten rijden. Het bureau heeft aangegeven dat snorfietsers veilig naar de rijbaan kunnen worden verplaatst op de wegen die zijn opgenomen in het ontwerpverkeerbesluit. Overigens krijgen alle wegen en straten in Utrecht op termijn een snelheidslimiet van “30 kilometer per uur, tenzij”. Alleen de stedelijke verbindingswegen (die buiten het invoeringsgebied vallen) blijven overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren.

De wegen waar we de maatregel gaan invoeren zijn zowel overdag als 's avonds en 's nachts veilig om met de snorfiets op de rijbaan te rijden. Daarom kiezen we voor de meest verkeersveilige oplossing en geldt de maatregel op alle momenten van de dag. De maatregel zou anders ingewikkeld en onoverzichtelijk worden.

Wij begrijpen dat snorfietsers even moeten wennen aan het rijden op de rijbaan en zich onzeker kunnen voelen. Aan de andere kant rijden snorfietsers nu al op veel wegen op de rijbaan, daar waar er geen vrijliggend fietspad ligt. Op deze wegen rijden bromfietsers al jaren op de rijbaan. Snorfietsen komen wat uiterlijk betreft vaak overeen met een bromfiets. Daarom worden zij, net als bromfietsen, straks beter gezien door het autoverkeer. Bovendien hebben ze daar meer ruimte dan op de smalle fietspaden. We voeren de maatregel in op binnenstedelijke wegen met veel zijstraten, in- en uitvoegend verkeer en parkeerbewegingen. Daar ligt de gemiddelde snelheid van het verkeer meestal lager dan de maximum snelheid. Het onderzoeksbureau verwacht daarom dat de maatregel daar waarschijnlijk slechts beperkte invloed heeft op de doorstroming van het verkeer, waaronder die van de nood- en hulpdiensten en het busverkeer. Dit blijkt ook uit de evaluatie van de maatregel in Amsterdam. Met de brandweer, provincie Utrecht en Qbuzz zijn afspraken gemaakt over de monitoring van de effecten van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op de doorstroming. We gaan de maatregel ook monitoren voor wat betreft de effecten op verkeersveiligheid. Dit doen we met een 0-meting voorafgaand aan invoering en een 1- en 2-meting na invoering van de maatregel.

In de eerste periode na invoering van de maatregel helpen we snorfietsers op weg door op enkele belangrijke locaties in de stad snorfietscoaches in te zetten. Zij staan bijvoorbeeld op plekken waar snorfietsers straks van het fietspad naar de rijbaan en

vice versa moeten wisselen. We starten ook een communicatiecampagne om snorfietzers en de andere weggebruikers bekend te maken met de nieuwe verkeerssituatie. De verwachting van indieners dat automobilisten zich gaan ergeren, komt mogelijk ook voort uit onbekendheid met de maatregel en de uitwerking ervan in de praktijk. Met de communicatiecampagne gaan we ook automobilisten goed informeren. We verwachten dat irritaties bij automobilisten hierdoor voor een deel kunnen worden tegengegaan. Snorfietzers die bepaalde wegen door de maatregel willen vermijden kunnen eventueel voor een andere route of voor een ander vervoermiddel kiezen.

De aanwezigheid van verkeersborden of het dragen van een helm maken op zichzelf staand de verkeerssituatie voor snorfietzers op de rijbaan niet veiliger. Het gaat om het totaalpakket aan maatregelen dat we nemen om snorfietzers veilig naar de rijbaan te verplaatsen. We zorgen voor veilige doorsteken tussen rijbaan en fietspad, met verkeersborden en wegmarkeringen wijzen we alle weggebruikers op de nieuwe verkeerssituatie en met de communicatiecampagne informeren we snorfietzers en andere weggebruikers gericht wat er voor hen verandert en wat dit voor hen betekent. Met handhaving op de maatregel zorgen we dat de verkeersregels worden nageleefd.

4.2 Aan de maatregel ten grondslag liggende onderzoeken

Indieners, waaronder de organisaties RAI en BOVAG, verwijzen naar diverse onderzoeken die mede ten grondslag liggen aan de maatregel. Enkele indieners hebben twijfels bij de verbetering van de luchtkwaliteit bij verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan. Zij zien graag onderbouwing dat de luchtkwaliteit van fietsers daadwerkelijk verbetert. Indieners plaatsen ook vraagtekens bij het onderzoek van de SWOV uit 2013 (Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de Rijbaan (SOR) in Amsterdam). Zo stelt de BOVAG dat de maatregel is gebaseerd op oude aannames, aangezien het rapport 8 jaar oud is. Naast het SWOV-onderzoek uit 2013 noemen indieners ook het SWOV-onderzoek uit 2017 (Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten). In dat onderzoek staat dat driekwart van de onderzochte snorfietsongevallen niet zou hebben plaatsvonden indien de snorfiets op de rijbaan zou rijden. Daarnaast staat in het onderzoek dat de snelheidsverschillen tussen auto's en snorfietsen op 50 km/u wegen groot zijn, en dat snelheidsverschillen van 25 km/u niet wenselijk zijn. De SWOV trekt de conclusie dat de snorfiets alleen naar de rijbaan kan als de snelheidslimiet op de desbetreffende weg 30 km/u is. Indieners stellen dat de gemeente deze conclusies links laat liggen.

Andere indieners vinden dat de argumentatie dat de rijsnelheden van het autoverkeer in stedelijke context laag zijn niet objectief genoeg. Dit bewijst volgens hen dat de gemeente het gebruik van snorfietsen wil inperken. De indieners noemen tevens dat ook andere voertuigen, zoals elektrische fietsen, hard rijden en vragen zich af hoe dit terug komt in de ongevalscijfers. Tenslotte zijn enkele indieners van mening dat er te veel wordt verwezen naar de evaluatieresultaten in Amsterdam. Maar volgens de indiener hoeft dit niet te betekenen dat het ook in Utrecht zo gaat werken.

Reactie: er zijn verschillende onderzoeken die we hebben gebruikt bij de onderbouwing van het ontwerpverkeersbesluit. Het gaat om de volgende onderzoeken die we hieronder nader toelichten:

- GGD-Gelderland Midden onderzoek (over luchtkwaliteit)
- SWOV 2013 (Educated Guess)
- SWOV 2017 (studie snorfietsongevallen)
- Goudappel Coffeng 2020 (2nd opinion)
- Evaluatierapportage Amsterdam
- VIASTAT / BRON (ongevalscijfers)
- CBS-data
- Snelheidsmetingen wegverkeer met telslangen in opdracht van gemeente Utrecht
- Snelheidsgegevens uit floating car data (SPI-kompas)

Uit het GGD-Gelderland Midden onderzoek (2017) blijkt op basis van metingen, dat het overgrote deel van de hoge piekblootstellingen aan ultrafijnstof op vrijliggende (brom)fietspaden naast een rijbaan wordt veroorzaakt door brom- en snorfietsen. En in veel mindere mate door het overige verkeer op de rijbaan. De GGD concludeert in het onderzoek dat het verplaatsen van brommers en snorfietsen naar de rijbaan naar verwachting de ultrafijnstofconcentraties op het fietspad aanzienlijk zal doen dalen. Een van de beleidsaanbevelingen van de GGD is dan ook om brommers en scooters naar de rijbaan te verplaatsen: meer afstand tussen brommers/scooters en fietsers levert een reductie op in blootstelling van schadelijke stoffen en fietsers en daardoor gezondheidswinst.

Hoewel het onderzoek van SWOV (2013) enige jaren oud is, zoals BOVAG aangeeft, blijven de principes en uitgangspunten zoals de verwachte reductie van 38% minder snorfietssslachtoffers van kracht. In recentere onderzoeken, waaronder ook van SWOV (2017), wordt wederom vastgesteld dat verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht tot een betere zichtbaarheid van de snorfiets voor automobilisten, een afname van snorfietsgebruik en minder hoofdletsel leidt. De evaluatieresultaten van de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam laten zelfs nog gunstigere effecten op de verkeersveiligheid zien.

Wij vinden het SWOV-onderzoek uit 2017 wel degelijk relevant voor de onderbouwing van ons ontwerpverkeersbesluit. Het is immers een onderzoek naar verschillende type snorfietsongevallen die hebben plaatsgevonden op fietspaden. Het klopt dat in het rapport wordt aangegeven dat door de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan andere type ongevallen (op de rijbaan) kunnen plaatsvinden. Echter, uit evaluatie van de maatregel in Amsterdam blijkt niet alleen het aantal ongevallen onder fietsers op het fietspad (afname van 20%), maar ook het aantal ongevallen onder snorfietsers op de rijbaan sterk is afgenomen (afname van 70%).

Wij zijn ons er van bewust dat in hetzelfde SWOV-onderzoek uit 2017 wordt gesteld dat snorfietsers alleen naar de rijbaan kunnen bij een snelheidslimiet van 30 km/u. Die aanbeveling heeft SWOV in algemene zin in de rapportage opgenomen, omdat bij 50 km/u-wegen de snelheidsverschillen groter kunnen zijn. Uit de schouw op straat door Goudappel Coffeng blijkt dat in de praktijk op de 50 km/u wegen waar we de maatregel willen invoeren, door drukte, in- en uitvoegend verkeer en parkeerbewegingen meestal

minder hard wordt gereden dan de toegestane snelheid. Op verschillende 50 km/u-wegen waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is rijden snorfietser nu ook al op de rijbaan. Met een helmplicht voor snorfietzers op de rijbaan beperken we bovendien het risico op ernstig hoofdletsel bij een botsing.

In aanloop naar de invoering van de maatregel in Amsterdam heeft SWOV aan Amsterdam aangegeven dat invoering zorgvuldig moet gebeuren en sprake moet zijn van lokaal maatwerk. Dit hebben we ook in Utrecht toegepast. De gemeente heeft onderzoeksbureau Goudappel Coffeng een schouw uit laten voeren en per straat advies uit laten brengen of het veilig is om met de snorfiets op de rijbaan te rijden.

Dat snorfietzers bij een rechts afslaande beweging door automobilisten over het hoofd kunnen worden gezien, blijkt uit het onderzoek van SWOV (2017) naar verschillende type snorfiets ongevallen. SWOV geeft aan dat de (te) hoge rijsnelheid van de snorfietser hierbij een rol speelt.

Hoe het precieze aantal (dodelijke) ongevallen met snorfietzers zich verhoudt tot het aantal ongevallen met fietsers is niet bekend, omdat veel van de ongevallen niet worden geregistreerd. Wel zijn er registratiecijfers van de politie beschikbaar over verkeersslachtoffers. In de periode 2017 tot en met oktober 2019 zijn onder de 1.374 geregistreerde verkeersgewonden in Utrecht 147 snorfietzers (10,5% van het totaal) terwijl slechts 1 á 2% van de verplaatsingen in de stad met een snorfiets wordt gemaakt. Ook is er één dodelijk slachtoffer gevallen onder snorfietzers. Ter vergelijking: in diezelfde periode zijn op deze wegen 404 geregistreerde gewonden gevallen onder fietsers. Dat is 29,5% van het totaal aantal geregistreerde verkeersslachtoffers. Omdat er veel meer wordt gefietst dan op de snorfiets wordt gereden, is het ongevalsrisico voor snorfietzers in Utrecht veel groter dan voor fietsers: 28% van de verplaatsingen in de stad wordt per fiets afgelegd, tegen 1 á 2% van de verplaatsingen per snorfiets. (VIA, 2019 en ODiN/CBS, 2019)

Enkele indieners van een zienswijze geven aan dat ook andere voertuigen zoals elektrische fietsen hard op de fietspaden rijden en vragen zich af hoe deze dan terug komen in de ongevalscijfers. Van de 1.374 geregistreerde verkeersslachtoffers tussen 2017 en oktober 2019 reden er 26 op een elektrische fiets. (VIA, 2019). De registratie van elektrische fietsen is echter niet volledig. Nu de landelijke wetgeving het mogelijk maakt, kiezen wij voor verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan, omdat hierdoor de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers op de wegen in het ontwerpverkeersbesluit toeneemt. Voor elektrische fietsen hebben we geen plannen om ze naar de rijbaan te verplaatsen. De maatregel geldt enkel voor voertuigen met een blauw kentekenplaatje. Elektrische fietsen hebben in de meeste gevallen een kleinere massa en omvang dan snorfietsen en rijden vaak minder hard. Daarom blijven elektrische fietsen op het fietspad.

Wij hebben de intensiteiten en rijsnelheden voor alle wegen in het ontwerpverkeersbesluit geanalyseerd. De intensiteiten op de fietspaden en rijbanen staan in de bijlage van de rapportage van Goudappel Coffeng (Onderzoek snorfiets naar de rijbaan, 2020) per straat aangegeven. Daarbij is ook aangemerkt of op basis van de CROW-normeringen sprake is van drukte op het fietspad en wat de gemeten V85-rijsnelheden van het wegverkeer zijn. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Op basis van deze data en

op basis van een schouw op locatie heeft het onderzoeksbureau geadviseerd op welke wegen de maatregel verkeersveilig kan worden ingevoerd. Dit hebben ze per straat aangegeven in hun rapportage. Daar is ook de cijfermatige onderbouwing te vinden voor de veelal lagere rijsnelheden van het autoverkeer op de wegen in het ontwerpverkeersbesluit.

In de SWOV-onderzoeken wordt een deel van de verwachte verkeersveiligheidswinst berekend op basis van de verwachting dat een groep snorfietzers door de maatregel naar een ander (veiliger) vervoermiddel zal overstappen. Het inperken van het gebruik van snorfietsen is geen doel van de gemeente.

Amsterdam is tot nu toe de enige stad waar de maatregel is ingevoerd. Vandaar dat we de resultaten van de evaluatie van de maatregel in die stad hebben meegenomen in onze overwegingen. Met het onderzoek door Goudappel Coffeng uit 2020 hebben we specifiek gekeken wat de verwachte effecten zijn van de maatregel in Utrecht.

4.3 Veiligheid / bereikbaarheid voor een aantal specifieke groepen

Indieners, waaronder de organisaties ANWB en BOVAG, stellen dat de maatregel ten koste gaat van de veiligheid en/of bereikbaarheid van kwetsbare groepen. Indieners geven aan dat ouderen niet met hun snorfiets op de rijbaan durven rijden, en daardoor in hun vrijheid beperkt worden (en daarmee meer afhankelijk worden van anderen). Ook de mobiliteit van mensen met een beperking en volwassenen met kinderen achterop gaat volgens de indieners achteruit als gevolg van de voorgestelde maatregel. De ANWB stelt dat een kwetsbare groep moet lijden onder een maatregel die voortkomt uit de groep snorfietzers die asociaal / onveilig verkeersgedrag vertoont.

Reactie: wij lezen in de reacties van indieners terug dat ze zich onzeker voelen op de rijbaan, en kunnen ons deze zorgen goed voorstellen. Toch verwachten we dat de verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan op de wegen in het ontwerpverkeersbesluit juist zal leiden tot een toename van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Dus ook voor snorfietzers. We baseren ons daarbij op onderzoeken van SWOV (2013 en 2017) en Goudappel Coffeng (2020) en op de ervaringen met de maatregel in de gemeente Amsterdam (zie voor meer informatie 4.1). Snorfietzers worden, net als bromfietzers, beter zichtbaar voor automobilisten als ze op de rijbaan rijden. Nu wordt hun snelheid op het fietspad door automobilisten vaak nog verkeerd ingeschat en worden ze over het hoofd gezien als een automobilist rechts afslaat. Met helm op zijn snorfietzers straks beter beschermd tegen hoofdletsel.

Waar snorfietzers straks moeten invoegen op de rijbaan of van de rijbaan naar het fietspad moeten, plaatsen we aanwijsborden en we brengen bij een aantal doorsteekjes blauwe pijlen aan. Op die manier is voor de snorfietser duidelijk waar hij/zij naar de rijbaan moet.

Daarnaast komen bij de plekken waar snorfietzers naar de rijbaan gaan, gele waarschuwborden te staan voor het gemotoriseerde verkeer, waarmee zij geattendeerd worden op snorfietzers op de rijbaan. Ook worden er op enkele strategische plekken bij de start van de maatregel grote tekstkarren geplaatst die

wijzen op snorfietzers op de rijbaan en komen er in de eerste weken snorfietascoaches die snorfietzen wijzen waar ze naar de rijbaan moeten.

Met de communicatiecampagne in aanloop naar en rond de invoering van de maatregel brengen we de nieuwe verkeerssituatie breed onder de aandacht van de Utrechtse weggebruikers.

Wij vertrouwen er op dat hierdoor ook oudere en minder valide snorfietzers, jongeren met weinig ervaring en ouders met kinderen achterop veilig op de rijbaan kunnen rijden. Op de wegen zonder vrijliggend fietspad rijden ze al op de rijbaan. Dit zijn zowel 30 km/uur als 50 km/uur wegen.

Hoewel we de zorgen van mensen met een medische indicatie, een lichamelijke beperking of een gehoorapparaat bij de nieuwe verkeerssituatie kunnen voorstellen, kunnen we geen andere verkeersregels laten gelden en geen ontheffing verlenen voor de helmplicht. Op grond van artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) kunnen we wel ontheffingen verlenen voor het rijden op de rijbaan, maar dat doen we uitsluitend in uitzonderlijke gevallen, als sprake is van specifieke persoonlijke omstandigheden. 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.

4.4 Vergelijking met Bromfiets op de rijbaan

Indieners, waaronder de ANWB, geven aan dat er met de voorgenomen verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan niet is geleerd van de invoering van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan'. De snelheid van de bromfiets is destijds verhoogd naar 45 km/u, waardoor het snelheidsverschil met het overige verkeer geringer is. Een indiener die de maatregel 'Bromfiets naar de rijbaan' heeft meegemaakt stelt dat automobilisten zich destijds al gingen ergeren aan de bromfiets, en verwacht dat dit met de snorfiet nog erger wordt.

Reactie: we verwachten dat de verplaatsing van de snorfiet naar de rijbaan op de aangegeven wegen zal leiden tot een toename van verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Dus ook voor snorfietzers. Wij baseren ons daarbij op onderzoeken van de SWOV en Goudappel Coffeng en op de ervaringen met de maatregel in de gemeente Amsterdam.

Uit onderzoek van TNO (2016) in Utrecht blijkt dat 70-80% van de snorfietzen harder rijdt dan de maximale constructiesnelheid van 25 km/uur, bij ongeveer 40% werd een snelheid waargenomen van 40 km/u per uur of harder. De gemiddelde gemeten snelheid van snorfietzen ligt met 33 km/uur maar iets lager dan bij bromfietsen (36 km/uur) (Eijk et al, 2016). Toen de bromfiets naar de rijbaan werd verplaatst bestond er – net zoals nu bij de snorfiet – een formeel snelheidsverschil met het autoverkeer. De maximum snelheid voor de bromfiets op de rijbaan was toen 30 km/uur, terwijl de maximum snelheid van de snorfietser 25 km/uur is. Al een jaar na de invoering van de

maatregel waren de effecten positief. De verkeersveiligheid verbeterde voor alle weggebruikers op alle soorten wegen. Een jaar na de invoering daalde het aantal bromfietssslachtoffers met 15%. Pas in 2008, acht jaar na de verplaatsing naar de rijbaan, is dit verhoogd naar 45 km/uur. Omdat automobilisten inmiddels al meer dan 17 jaar gewend zijn aan bromfietzers op de rijbaan en op basis van de evaluatie van Snorfietzers naar de rijbaan in Amsterdam, verwachten we voor snorfietzers op de rijbaan ook een positief effect op de verkeersveiligheid.

De verwachting van indieners dat automobilisten zich gaan ergeren, komt mogelijk ook voort uit onbekendheid met de maatregel en de uitwerking ervan in de praktijk. Met een communicatiecampagne gaat de gemeente ook automobilisten goed informeren. We verwachten dat irritaties bij automobilisten hierdoor voor een deel kunnen worden tegengegaan.

4.5 Herkenbaarheid / zichtbaarheid snorfiets

Indieners maken zich zorgen over de herkenbaarheid van de snorfietzen op de rijbaan. Enerzijds zijn indieners bang dat snorfietzen straks over het hoofd worden gezien door automobilisten, ook omdat sommige snorfietzen geen knipperlichten hebben. Anderzijds zijn indieners van mening dat automobilisten lastig de snelheid van snorfietzers kunnen inschatten, omdat ze pas laat kunnen zien of het om een brom- of snorfietzen gaat.

Reactie: op een groot deel van de straten in Utrecht is geen vrijliggend fietspad aanwezig. Op die straten rijden alle typen snorfietzen (ook fietsen met een hulpmotor), net als bromfietzers en fietsers, mee met het autoverkeer. Het gaat om 30 km/uur maar ook om 50 km/uur wegen. Waar de snorfietzen van de rijbaan naar het fietspad gaat en van het fietspad naar de rijbaan, zullen we dit duidelijk aangeven met bebording en markering op het fietspad. Op die manier is ook voor andere weggebruikers duidelijk waar snorfietzers invoegen. Bij het bepalen van de locatie van de doorsteken is gekeken naar de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie. Op de plekken waar het autoverkeer de stad inrijdt, worden automobilisten en andere weggebruikers gewaarschuwd voor de aanwezigheid van snorfietzers op de rijbaan. En in de communicatiecampagne richten we ons nadrukkelijk ook op andere weggebruikers dan snorfietzers om hen bewust te maken van de nieuwe situatie.

Automobilisten en andere weggebruikers dienen altijd een gepaste afstand te houden tot andere verkeersdeelnemers. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Rvv 1990) bepaalt: “de bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is”. De volgfstand tot een voorganger kan worden berekend met de ‘tweesecondenregel’. Dit houdt in dat de volgfstand tot een voorganger, bij goede weersomstandigheden en op een goede rijbaan, minimaal twee seconden bedraagt. Het maakt hiervoor niet uit of het voertuig dat voor een automobilist of andere weggebruiker rijdt een maximale snelheid van 25 km/uur of 45 km/uur heeft. De politie treedt handhavend op tegen gevaarlijk rijgedrag, zoals bumperkleven.

Snorfietsers zijn, net als bromfietsers, verplicht om richting aan te geven wanneer ze willen voorsorteren of afslaan. Als de snorfiets niet over een richtingaanwijzer beschikt, dan moeten snorfietsers de richting aangeven met de hand. Dat geldt nu ook op het fietspad en blijft straks ook gelden op de fietspaden buiten het invoeringsgebied van de maatregel.

De landelijke invoering van bromfietsers naar de rijbaan in 1999 heeft juist een positieve bijdrage gehad op de zichtbaarheid van bromfietsers. Mede daarom verwachten we ook een positief effect voor snorfietsers. Zo blijkt uit onderzoek van Haskoning (Eindrapport Verkeersveiligheidseffecten van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan', 2001) in 19 gemeenten naar de effecten van invoering van bromfietsers naar de rijbaan dat op trajecten waar de bromfiets naar de rijbaan is verplaatst niet alleen het aantal betrokken letselslachtoffers daalde met 31%, maar ook het aantal bromfietsletselongevallen (ook een daling van 31%). De helft hiervan (15%) was het directe gevolg van de maatregel.

Elektrische fietsen veroorzaken, ondanks hun (eventuele) hogere snelheid, minder hinder voor gebruikers van het fietspad. Zij zijn even groot als gewone fietsen. Snorfietsen zijn in de meeste gevallen een stuk breder en zwaarder en zorgen daarmee voor hinder en verkeersonveilige situaties op de fietspaden. Op de rijbaan hebben ze meer ruimte om te rijden dan op de smalle fietspaden. Elektrische fietsen met een maximumsnelheid van 25 km/uur hebben geen blauw kentekenplaatje. Om die reden vallen ze niet onder het verkeersbesluit dat nodig is voor deze maatregel.

4.6 Doorsteekjes / in- en uitvoegen op rijbaan

Indieners voorzien problemen bij de doorsteekjes: het wisselen van het fietspad naar de rijbaan (en vice versa) is gevaarlijk voor zowel de fietser als de automobilist. Mede omdat een snorfiets maximaal 25 km/u kan rijden. Eén indiener is van mening dat snorfietsers vanuit stilstand moeten invoegen op de rijbaan, om te kijken of er voldoende ruimte is. Ten slotte vraagt één indiener zich af hoe snorfietsers op de rijbaan komen vanaf een vrijliggend fietspad.

Reactie: waar de snorfietsers van de rijbaan naar het fietspad gaan (of andersom) maken we zoveel mogelijk gebruik van al bestaande overgangen waar voertuigen op de rijbaan invoegen, bijvoorbeeld bij zijstraten. Op 3 locaties is het niet mogelijk om gebruik te maken van bestaande overgangen. Daar worden nieuwe doorsteekjes tussen rijbaan en fietspad aangelegd. Bij één doorgang bleek dat deze niet breed genoeg was. Deze wordt aangepast zodat snorfietsers hier veilig gebruik van kunnen maken.

Op de locaties waar snorfietsers tussen rijbaan en fietspad wisselen is er door verkeerskundigen geoordeeld dat invoegen met een snorfiets (met een constructiesnelheid van 25 km/u) veilig mogelijk is. Snorfietsers moeten bij de overgangen altijd goed opletten, net zoals brommers en auto's nu ook doen op plaatsen waar de bromfiets tussen rijbaan en (brom)fietspad wisselt. Dit kan betekenen dat ze stil moeten staan voordat ze de weg op rijden.

Waar de snorfiets moet invoegen op de rijbaan of op het fietspad plaatsen we borden (verwijsborden voor de snorfiets, vergelijkbaar met de borden bij doorsteekjes die nu al aanwezig zijn voor de bromfietsen). Daarnaast worden er waarschuwborden op de rijweg geplaatst, zodat het voor autobestuurders duidelijk is dat ze op deze plek snorfietzers kunnen verwachten. Na invoering van de maatregel gaan we op verschillende plekken bij de doorsteekjes monitoren of dit veilig gaat.

4.7 Hoeveelheid borden

Indieners vrezen dat er veel borden aangepast / bijgeplaatst moeten worden door invoering van de maatregel. Dit zou niet ten goede komen van een duidelijke verkeerssituatie.

Reactie: om de maatregel in te laten gaan, schrijft de wet voor dat er verkeersborden nodig zijn. Er worden onderborden geplaatst onder de bestaande G11-verkeersborden (verplichte fietspad borden). Dit zijn juridisch noodzakelijke borden, zoals deze ook in Amsterdam zijn toegepast. Wij verwachten niet dat dit gaat zorgen voor onduidelijke situaties.

Daarnaast plaatsen we extra waarschuwborden op de plekken waar de snorfietzers naar de rijbaan gaan. Op die manier weten automobilisten dat ze een ander voertuig op de rijweg kunnen verwachten. Wij verwachten dat deze borden bijdragen aan de verkeersveiligheid en niet voor verwarring of onduidelijke situaties gaan zorgen.

4.8 Snorfietzers hebben niet altijd theorie-examen gedaan

Indieners stellen dat ze niet voldoende ervaring hebben met de verkeersregels die gelden bij het rijden op de rijbaan, omdat ze geen examen hebben moeten afleggen bij de aanschaf van een snorfiets.

Reactie: snorfietzers moeten een bromfietscertificaat of een auto- of motorrijbewijs bezitten. Overigens rijden op een groot deel van de straten in Utrecht snorfietzers, net als fietsers en bromfietsers, al op de rijbaan. Snorfietzers en automobilisten zijn geen onbekenden voor elkaar. In die zin zijn snorfietzers al op de hoogte van de verkeersregels die gelden op de rijbaan. Op de rijbaan zijn snorfietzers beter zichtbaar dan op het fietspad. Bovendien gaan ze een helm dragen wat ze beschermt tegen ernstig hoofdletsel. Met bebording, markeringen op de weg en doorsteekjes zal duidelijk worden aangegeven waar snorfietzers van de rijbaan naar het fietspad moeten en andersom. Dit draagt allemaal bij aan de verkeersveiligheid van de snorfietzers.

4.9 Plaats op de weg snorfietser

Indieners vragen zich af welke plaats snorfietzers op de rijbaan moeten aanhouden. Sommige indieners zijn van mening dat ze midden op de weg moeten rijden, omdat ze anders over het hoofd worden gezien. Andere indieners stellen juist dat ze zo ver mogelijk rechts op de weg moeten rijden, zodat gemotoriseerd verkeer snorfietzers kan passeren. Daarbij wordt opgemerkt dat dit op sommige wegen niet kan door de beperkte breedte van de rijbaan.

Reactie: vanwege de zichtbaarheid en veiligheid van de snorfietser is de beste positie van de snorfietser rechts van het midden op de weg. Hierdoor is hij zichtbaar voor alle weggebruikers. Op wegen waar geen mogelijkheid is voor automobilisten om in te halen, moeten automobilisten hier rekening mee houden en achter de snorfietser blijven. In de communicatiecampagne rondom invoering van de maatregel brengen we dit punt onder de aandacht van snorfietzers en andere weggebruikers.

4.10 Onvoldoende rijervaring jonge bestuurders

Eén indiener is van mening dat jonge bestuurders van snorfietsen niet voldoende rijervaring hebben om op de rijbaan te rijden.

Reactie: om op een snorfiets te mogen rijden moet men een rijbewijs hebben behaald. Dit rijbewijs stelt eisen aan de kennis van de verkeersregels en het verkeersinzicht. De eisen aan het rijbewijs voor een snorfiets en een bromfiets zijn gelijk. Men kan dan kiezen voor een bromfiets of voor een snorfiets. Dit stelt snorfietzers net zo goed als bromfietzers in staat om op de rijbaan te rijden. Bovendien rijden snorfietzers, net als fietsers en bromfietzers, op een groot deel van de straten in Utrecht nu ook al op de rijbaan. Dat geldt ook voor de jongere bestuurders van snorfietsen.

5 Zienswijzen over de reikwijdte van de maatregel

5.1 Grote drukte op het fietspad

Indieners vragen zich af waarom is besloten om vanwege de drukte op de fietspaden te beslissen dat de snorfietser op diverse wegen van het fietspad moet. Volgens één indiener is er geen sprake van nieuwe inzichten of feiten die deze keuze rechtvaardigt.

Reactie: wij werken als gemeente aan een gezonde en leefbare stad. Utrecht is erg in trek. We verwachten dat het aantal inwoners in Utrecht groeit van circa 350.000 inwoners nu naar circa 450.000 inwoners in 2040. Hierdoor wordt de druk op de ruimte groter. Onze opgave is om de stad ondanks deze groei toch gezond en leefbaar te houden, nu maar ook in de toekomst. Daarom zetten we in op schone mobiliteit. In de binnenstad en de wijken daaromheen geven we ruimte aan fietsers en voetgangers om het gebied goed bereikbaar en leefbaar te houden. Mede door de verdichtingsopgave 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. De groeiende drukte met verschillende typen voertuigen op het fietspad vormt daarbij een steeds groter probleem voor de bereikbaarheid per fiets en leidt tot (beleefde) verkeersonveiligheid. Vergeleken met andere voertuigen heeft de snorfiets eigen kenmerken: het aantal snorfietsen is groot is (circa 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 zijn hoog (met gemiddeld 33 km/u is dat maar iets lager dan bromfietsen en 70-80% rijdt harder dan de maximale constructiesnelheid (TNO, 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.

Op 1 juli 2018 is de landelijke regelgeving (BABW en RVV) gewijzigd door middel van het Besluit 'lokale scheiding fiets en snorfiets'. Vanaf dat moment is het voor elke wegbeheerder in Nederland mogelijk om snorfietsers in bepaalde gevallen te verplichten in plaats van het fietspad de rijbaan te gebruiken. Daarom kunnen we nu – na Amsterdam – ook in Utrecht op de wegen binnen het invoeringsgebied de snorfietsers naar de rijbaan verplaatsen. Het besluit schrijft voor dat in het verkeersbesluit onderbouwd moet worden dat sprake is van grote drukte op het fietspad of op plaatsen binnen het stelsel van de in het verkeersbesluit betrokken fietspaden. Het begrip 'grote drukte' staat niet gedefinieerd in het besluit. Wel is aangegeven dat gebruik kan worden gemaakt van CROW-richtlijnen. Die schrijven een minimale breedte van de fietspaden voor, gelet op de drukte in een spitsuur op het fietspad en het type fietspad. Op veruit de meeste fietspaden binnen ons invoeringsgebied is sprake van grote drukte. Uit recent onderzoek van de gemeente

blijkt dat bijna 90 procent van de fietsers in Utrecht de fietspaden in de stad ervaart als te druk (Gemeente Utrecht, Masterthesis 'Drukbeleving op Utrechtse fietspaden', 2020). Enkele kleine stukjes fietspad zijn weliswaar minder druk, maar maken wel onderdeel uit van het samenhangend stelsel van fietspaden. Door die bij het verkeersbesluit te betrekken, is de verkeerssituatie voor snorfietsers en overige weggebruikers duidelijker. Dit sluit aan bij het advies van onderzoeksbureau Goudappel Coffeng om zo min mogelijk uitzonderingen te maken en voor snorfietsers zo veel mogelijk dezelfde routes te laten gelden als voor bromfietsers.

5.2 Proefperiode

Eén indiener stelt voor om de voorgenomen maatregel als proef in te voeren, zodat deze geëvalueerd kan worden door een externe partij. Het resultaat van de proef zou dan als basis moeten dienen voor het besluit om de maatregel wel of niet in te voeren.

Reactie: op basis van onderzoeken van de SWOV en met name de ervaringen bij de invoering van de maatregel in Amsterdam, verwachten we dat de verkeersveiligheid na verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan verbetert. Uit de evaluatie van de maatregel in Amsterdam, uitgevoerd door externe onafhankelijke bureaus, blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen met snorfietsen gedaald is van 94 in 2018 naar 29 in 2019 en het aantal ongevallen met fietsers van 186 naar 114. Het aantal geregistreerde ongevallen is in Amsterdam met circa 70% sterker afgenomen dan de afname van het snorfietsgebruik (circa 50% afname). We verwachten dat de maatregel ook in Utrecht een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid van zowel fietsers als snorfietsers. We hebben een extern bureau uitvoerig onderzoek laten doen of invoering van de maatregel ook in Utrecht mogelijk is (Goudappel Coffeng, 2020). Voor alle wegen waar het om gaat, is eerst gekeken of het daar veilig kan. Het bureau adviseert om de maatregel in te voeren op alle wegen binnen het invoeringsgebied en zo min mogelijk uitzonderingen te maken. Dat draagt bij aan de uitlegbaarheid van de maatregel en de verkeersveiligheid. Een pilot (voor een korte periode of in een kleiner gebied) kan juist tot onbegrip en onduidelijkheid leiden bij snorfietsers en het overige verkeer. Vanwege de verwachte positieve effecten van de maatregel op de verkeersveiligheid, op de doorstroming en op de luchtkwaliteit op het fietspad, willen we de maatregel nu spoedig invoeren en het aantal verkeersslachtoffers terugdringen.

5.3 Overgangperiode

Indieners vragen om een overgangperiode. Ze zijn van mening dat mensen bewust een snorfiets kopen omdat deze op het fietspad mag rijden en men geen helm op hoeft. Vanuit dat oogpunt kan de gemeente volgens de indieners niet ineens de regels veranderen 'tijdens het spel'.

Reactie: ons voornemen om snorfietsers met helm op de rijbaan te laten rijden is al enkele jaren bekend. Sinds 2018 hebben we hieraan bekendheid gegeven via bijvoorbeeld raadsbrieven, berichten in de media en op de gemeentelijke website www.utrecht.nl/snorfiets. In februari 2021 hebben alle snorfietsers in de stad Utrecht

een informerende brief ontvangen. Ook na invoering van de maatregel kunnen snorfietzers vrijwel alle routes blijven gebruiken die ze nu ook kunnen gebruiken. Enkel de plaats op de weg wijzigt en er komt een helmplicht in een specifiek gebied. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid van snorfietzers. Een overgangsperiode vinden we daarom niet nodig en ook niet wenselijk: als snorfietsen (tijdelijk) zowel op het fietspad als op de rijbaan mogen rijden leidt tot verwarring en mogelijk gevaarlijke situaties.

5.4 Verhouding tot landelijke regelgeving

Indieners vragen zich af in hoeverre het juridisch duidelijk, redelijk en billijk is om deze nieuwe regelgeving bij snorfietzers in te voeren. Als argument wordt daarbij gegeven dat het haaks staat op het landelijke beleid en de gemeente dus 'eigen beleid' voert. De indieners verwachten dat dit alleen maar tot meer onduidelijkheid leidt.

Reactie: op 1 juli 2018 is landelijke wetgeving inwerking getreden die wegbeheerders de mogelijkheid biedt om te besluiten om de snorfietzers van de rijbaan gebruik te laten maken. Het betreft de wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) ter invoering van de mogelijkheid snorfietzers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (Besluit '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 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 snorfietser bij verplaatsing naar de rijbaan een helm moet dragen. Overigens is de maatregel ook al in Amsterdam ingevoerd en wordt er in andere steden ook over nagedacht.

5.5 Maatregel later invoeren

Eén indiener vindt dat er bij invoering van de maatregel een ruimere planning moet worden aangehouden, omdat de aanschaf van een alternatief vervoermiddel duur is in deze tijd (COVID-19). Een andere indiener ziet graag dat de maatregel de komende jaren niet ingevoerd wordt, omdat recent een (elektrische) snorfiets is aangeschaft.

Reactie: We verplichten snorfietseigenaren met deze maatregel niet om een alternatief vervoermiddel aan te schaffen. Dat is een keuze die zij zelf maken, als ze in het invoeringsgebied niet op de rijbaan willen rijden of geen helm willen dragen op de snorfiets. Voor het gebruik van de snorfiets buiten het invoeringsgebied verandert er niets. We verwachten dat de verkeersveiligheid van fietsers en snorfietzers met deze maatregel verbetert, en willen de maatregel daarom dit jaar invoeren. Uit de evaluatie van de maatregel in Amsterdam, uitgevoerd door externe onafhankelijke bureaus, blijkt het aantal geregistreerde ongevallen met snorfietsen gedaald van 94 in 2018 naar 29 in 2019 en het aantal ongevallen met fietsers van 186 naar 114. Het aantal

geregistreerde ongevallen is in Amsterdam sterker afgenomen dan de afname van het snorfietsgebruik.

6 Zienswijzen over de duidelijkheid van de maatregel

6.1 Duidelijke verkeerssituatie

Indieners vrezen voor een onduidelijke situatie in het verkeer na invoering van de maatregel. Zij geven aan dat het straks onduidelijk is waar men wel of niet meer met de snorfiets op het fietspad mag rijden, onder meer vanwege eenrichtingsverkeer in de binnenstad. Daarbij wordt onder meer aangegeven dat de keuze om de maatregel in een beperkt gebied in te voeren de kans groter maakt dat men per ongeluk op de verkeerde plek rijdt. Bijvoorbeeld om bij een stalling te komen. Verder vinden indieners het onduidelijk wanneer men een helm moet dragen. Zij vragen zich af of dit met bebording wordt aangegeven. Andere indieners vrezen dat automobilisten straks niet op de hoogte zullen zijn dat op sommige plekken de snorfiets op de rijbaan zal rijden. Tot slot vinden indieners dat de gemeente onnodig de wet verandert doordat er in Utrecht andere regels gelden dan in omliggende gemeenten en dat dit tot onduidelijkheid kan leiden.

Reactie: er is sprake van een nieuwe verkeerssituatie, waarbij we er voor zorgen dat deze voor alle verkeersdeelnemers duidelijk is. Dit doen we met fysieke aanduidingen op straat en met een communicatiecampagne rondom de invoering van de maatregel. In de eerste periode na invoering van de maatregel helpen we snorfietsers op weg door op enkele belangrijke locaties in de stad snorfietscoaches in te zetten. We hebben bewust gekozen voor een aaneengesloten gebied (stelsel met drukke fietspaden) waar de maatregel geldt, zodat snorfietsers niet telkens hoeven te wisselen tussen rijbaan en fietspad.

De veranderingen op de weg worden duidelijk aangegeven met verkeersborden. Onder alle G11-borden (die een verplicht fietspad aanduiden) waar de maatregel geldt, komt een onderbord te hangen. Dit onderbord bevat de tekst: “snorfietsen niet toegestaan”. Op deze plekken zijn snorfietsers verplicht om op de rijbaan ernaast te rijden, of - als er geen rijbaan naast ligt - een andere route te kiezen. Ze moeten als ze in dit geval op de rijbaan rijden, een helm dragen.

Waar de snorfietser moet invoegen op de rijbaan of naar het fietspad moet gaan, worden aanwijsborden geplaatst en worden bij een aantal doorsteekjes blauwe pijlen op het fietspad geplaatst, zodat de snorfietser duidelijk kan zien waar hij/zij naar de rijbaan moet.

Daarnaast komen bij de plekken waar snorfietsers naar de rijbaan gaan, gele waarschuwborden te staan voor het (overige) gemotoriseerde verkeer, waarmee zij geattendeerd worden op snorfietsers op de rijbaan. Ook worden er op enkele strategische plekken bij de start van de maatregel grote tekstkarren geplaatst die

wijzen op snorfietzers op de rijbaan en komen er in de eerste weken snorfietsscoaches die snorfietzers wijzen waar ze naar de rijbaan moeten.

Met de communicatiecampagne in aanloop naar en rond de invoering van de maatregel brengen we de nieuwe verkeerssituatie breed onder de aandacht van de Utrechtse weggebruikers.

We passen geen ‘eigen’ wetgeving toe, maar maken gebruik van landelijke wetgeving. Per 1 juli 2018 is landelijke wetgeving inwerking getreden die wegbeheerders de mogelijkheid biedt om te besluiten om de snorfietzers van de rijbaan gebruik te laten maken. Het betreft de wijziging van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) ter invoering van de mogelijkheid snorfietzers in bepaalde gevallen te verplichten van de rijbaan gebruik te maken (Besluit ‘lokale scheiding fiets en snorfiets’). De maatregel is al in Amsterdam ingevoerd en ook andere steden zijn bezig met onderzoeken of dit een maatregel is die zij willen toepassen.

6.2 Kaart invoeringsgebied op toegestuurde brief

Indieners vinden de toegestuurde brief onduidelijk. Op de bijgevoegde kaart staan immers geen wijknamen aangegeven en zijn de weergegeven straatnamen niet met het blote oog te lezen. Pas op de website kan men zien om welke straten het gaat.

Reactie: met de brief hebben we in februari 2021 snorfietseigenaren gericht geïnformeerd en aangegeven wat de maatregel voor hen betekent en op welke plaatsen de maatregel gaat gelden. Ook hebben we gewezen op de helmplicht en de mogelijkheid om een reactie in te dienen op het ontwerpverkeersbesluit. De kaart in de brief maakt in een oogopslag duidelijk wat de omvang van het invoeringsgebied is. Voor nadere informatie is verwezen naar de website (www.utrecht.nl/snorfiets) en naar het ontwerpverkeersbesluit in de Staatscourant waar alle straten en vrijliggende fietspaden staan vermeld. De brief is voor deze detailinformatie minder geschikt. Bij het definitief verkeersbesluit publiceren we een overzichtskaart waarop per straat staat aangegeven of snorfietzers daar op de rijbaan of op het (brom)fietspad gaan rijden of er niet meer mogen rijden en een alternatieve route moeten gaan rijden.

7 Zienswijzen over handhaving

7.1 Handhaving als alternatief voor de maatregel

Indieners, waaronder de organisaties ANWB en BOVAG, beargumenteren dat de gemeente beter kan inzetten op meer en strakker handhaven van de maximumsnelheid van 25 km/u en het opvoeren van snor- en bromfietsen (geel kenteken) op het fietspad, dan deze maatregel invoeren. Daarbij noemt een deel van de indieners dat de verkeersveiligheid op het fietspad hierdoor verbetert waardoor snorfietzers op het fietspad kunnen blijven. Dit zou ook beter zijn voor de ouderen die de rijbaan niet op durven. Geopperd wordt om samen met politie en andere stakeholders (scootergarages, RDW enz.) te kijken hoe de handhaving en regulering van de begrenzing van snorfietzers verbeterd kan worden. Daarnaast geven sommige indieners aan dat er ook handhaving zou moeten zijn op de maximumsnelheid van het autoverkeer.

Reactie: het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan zorgt voor veiligere wegen en voor schonere lucht voor fietsers. Door de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen komt er meer ruimte voor de fietser op de vaak smalle en drukke fietspaden. De doorstroming voor de fietser zal er op vooruitgaan. Ook voor snorfietzers wordt het veiliger. Door hun snelheid worden snorfietzers nu soms over het hoofd gezien als automobilisten afslaan. Op de rijbaan zien automobilisten snorfietzers beter. Daarnaast draagt de verplaatsing naar de rijbaan ook bij aan een schonere lucht voor fietsers. Met meer handhaving op snelheid van snorfietsen worden deze doelen niet bereikt, omdat de snorfietsen dan nog steeds op het fietspad rijden.

Handhaving op de snelheid van snorfietsen wordt gedaan door de politie. De gemeentelijke handhavers zijn hiervoor niet bevoegd. Uit metingen blijkt dat circa 70-80% van de snorfietsen in Utrecht te hard rijdt (TNO, 2015). Vanwege andere prioritering en beperkte capaciteit bij de politie is het niet haalbaar om nog vaker controles uit te voeren en het probleem van grote aantallen overtreders met enkel handhaving op te lossen.

7.2 Handhaving van de nieuwe maatregel

Indieners, waaronder de Fietzersbond, geven aan dat de handhaving van de nieuwe maatregel op orde dient te zijn. Die handhaving lijkt tot nu toe te hebben ontbroken. Een deel van de indieners denkt dat de nieuwe situatie zo omvangrijk is dat dit niet te handhaven is, en stelt dat het plan zonder handhaving gedoemd is om te mislukken.

Reactie: de nieuwe regelgeving vergt aanpassing van het rijgedrag van verschillende weggebruikers. Daarom komt er een communicatiecampagne om de snorfietzers en andere weggebruikers tijdig te informeren over de verandering. Zo ontvangen alle snorfietseigenaren een tweede brief over wat de maatregel voor hen betekent. Zodra

de maatregel ingaat, zetten we de eerste week snorfietsscoaches in om de snorfietsters in het invoeringsgebied te informeren. Daarna zetten we boa's in om de overtreders te waarschuwen en te beboeten.

De handhaving van 'snorfietzen op de rijbaan' wordt uitgevoerd door middel van fysieke controles van boa's op straat. De zichtbaarheid van de boa's heeft naar verwachting ook een positief effect op de naleving van de nieuwe maatregel. Omdat deze voor een heel gebied van kracht wordt, is het niet haalbaar om op alle locaties te handhaven. Daarom wordt de capaciteit gericht ingezet op strategische locaties en tijdstippen. Hiervoor zijn extra handhavingsuren beschikbaar. Wij verwachten dat de (zichtbare) handhaving samen met communicatie en bebording op deze wijze gericht bijdragen aan de naleving die we voor ogen hebben.

Bij de evaluatie (zie 8.2) wordt ook gekeken naar de effectiviteit van de handhavingsinzet. De evaluatie moet duidelijkheid geven over de benodigde inzet en het soort handhaving op de langere termijn. Het is ook mogelijk om camera's met kentekenherkenning in te zetten. Hiervoor is toestemming nodig van politie en justitie op gemeentelijk niveau.

8 Zienswijzen over monitoring en evaluatie

8.1 Evaluatie in Amsterdam

Indieners wijzen op de invoering van de maatregel in Amsterdam. Een deel van de indieners stelt dat zich met enige regelmaat gevaarlijke situaties voordoen met snorfietzers op de rijbaan. Daarnaast mogen volgens deze indieners de cijfers over de evaluatie niet verkeerd geïnterpreteerd worden. Ze stellen dat het aantal ongelukken simpelweg is gedaald doordat het scootergebruik ook is afgenomen. Het succes is volgens hen enkel een gevolg van ontmoediging van het snorfietsgebruik. Een ander deel van de indieners stelt juist dat de maatregel in Amsterdam een flinke verbetering is. De fietspaden zijn veiliger geworden voor ouderen en kinderen. Wel wordt opgemerkt dat de handhaving van de maatregel een aandachtspunt is. Tenslotte wordt opgemerkt dat Amsterdam geen Utrecht is: dat er in Amsterdam minder ongelukken plaatsvinden is geen garantie dat het in Utrecht ook werkt.

Reactie: in Amsterdam zijn er voorafgaand, tijdens en na de invoering van de maatregel ‘Snorfiets naar de rijbaan’ diverse metingen verricht om de maatregel te evalueren (Gemeente Amsterdam, Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan, , 2019). In totaal is er op vijf momenten een meting uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de verkeersveiligheid, doorstroming en drukte op de fietspaden is verbeterd. Na invoering van de maatregel in Amsterdam in april 2019, zijn daar onder fietsers en snorfietzers veel minder ernstige ongevallen gebeurd: het aantal geregistreerde letselongevallen onder snorfietzers was afgenomen met circa 70% en met circa 20% onder fietsers. Dit kan niet enkel worden toegeschreven aan de daling van gebruik van de snorfiets, die was met 50% minder verplaatsingen minder groot dan de daling in ongevallen. Ook blijkt uit de evaluatie dat het aantal conflicten op kruispunten tussen snorfietzers en andere weggebruikers flink is afgenomen, ook wanneer rekening wordt gehouden met het lagere aantal snorfietzen na invoering van de maatregel. Per 1.000 brom- en snorfietzers vonden op de 3 kruispunten waar gemeten is voorafgaand aan de maatregel gemiddeld 6,1 conflicten met brom- en snorfietzen plaats. Na invoering van de maatregel waren dit gemiddeld 3,0 conflicten. Het aantal geregistreerde snorfietzen (bezit) in Amsterdam is gedaald van ongeveer 37.000 (januari 2018) naar ongeveer 26.000 (oktober 2019).

Indieners geven aan dat Utrecht geen Amsterdam is, en er daarom geen garantie is dat de maatregel in Utrecht ook werkt. We verwachten dat deze maatregel ten goede komt aan de verkeersveiligheid en luchtkwaliteit op de drukke fietspaden in en rond het centrum. Door meer ruimte te maken voor fietsers op het fietspad, kunnen meer mensen op een veilige en gezonde manier door de stad fietsen. We verwachten dat net als in Amsterdam het aantal ongevallen met snorfietzers zal afnemen door de betere zichtbaarheid van snorfietzers op de rijbaan voor automobilisten en dat het

aantal (ernstig) gewonden onder snorfietzers zal afnemen door de helmplicht. De wegen waarop we de maatregel invoeren zijn door een verkeerskundig adviesbureau beoordeeld op hun geschiktheid om met de snorfiets op de rijbaan te kunnen rijden. Net als in Amsterdam gaan we in Utrecht de maatregel monitoren en evalueren en zullen we de maatregel handhaven.

8.2 Evaluatie in Utrecht

Indieners zien graag dat er ook rondom de invoering van de maatregel in Utrecht een evaluatie plaats vindt. Daarmee kan onderzocht worden in hoeverre snorfietzers in het centrum blijven rijden, en wat de trend is in het aantal ongelukken waar een snorfietser bij betrokken is.

Reactie: wij vinden het belangrijk om de effecten van de maatregel goed te monitoren en te evalueren. Daarom hebben we een monitoringsplan opgesteld. Om de effecten van de maatregel in de praktijk te meten, zullen we voorafgaand én na invoering van de maatregel op verschillende manieren gaan monitoren. De monitoring bestaat uit drie delen:

- 0-meting: voorafgaand aan de uitvoering van de maatregel
- 1-meting: direct na invoering
- 2-meting: een jaar na invoering maatregel

In deze monitoring richten we ons op de volgende onderwerpen:

- ongevallen met fietsers en snorfietzers: gebaseerd op politieregistratie en op een onderzoek naar de maatregel door VeiligheidNL, specifiek gericht op snorfietsslachtoffers voorafgaand en na invoering van de maatregel;
- intensiteiten van fietsers en snorfietzers op fietspad en rijbaan;
- snelheid van het wegverkeer;
- snorfietsbezit in Utrecht;
- doorstroming van openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten;
- binnengekomen meldingen over de maatregel door weggebruikers;
- handhavingsinzet.

9 Zienswijzen over andere weggebruikers

9.1 Fietzers en de verkeersregels

Indieners stellen dat niet de snorfietzers het probleem zijn, maar de asociale fietser verantwoordelijk is voor onveilige situaties. Zij constateren veelvuldig dat fietsers al rijdend een telefoon in de handen hebben (appen), muziek op hebben, geen verlichting hebben, met meerderen breed naast elkaar fietsen, rood licht negeren en afslaan zonder rekening te houden met het overig verkeer. Indieners stellen voor om op de overtredingen van fietsers te gaan handhaven. Daarnaast worden ook enkele oplossingen aangedragen, zoals het instellen van enkel éénrichtingsfietspaden en het invoeren van een spiegelplicht voor tweewielers.

Reactie: het is ons bekend dat het gedrag van fietsers soms te wensen overlaat. Afgelopen jaar is daarom een pilot gestart waarbij boa's zich richten op het naleven van de verkeersregels door fietsers. Deze pilot is gecoördineerd door het Ministerie van Justitie en Veiligheid. De pilot bestaat uit drie fases van een half jaar, die alle drie geëvalueerd worden. Na deze evaluaties vindt besluitvorming plaats over verdere uitbreiding van bevoegdheden. Het Openbaar Ministerie heeft voor de eerste fase definitief akkoord gegeven te starten met handhaven op drie feiten voor de fiets/fietser: (juiste) verlichting voeren tijdens het fietsen, communicatiemiddel in de hand tijdens het fietsen, en door rood licht rijden.

Indieners hebben voorstellen gedaan om het veiligheid van fietsers en overig verkeer te verbeteren. Wij stellen het op prijs dat de indieners meedenken. O.a. een spiegelplicht en een helmplicht voor fietsers is genoemd. Het is echter geen bevoegdheid van de gemeente om fietsers dit te verplichten. Daarvoor is landelijke wetgeving nodig.

9.2 Kleine groep snorfietzers verpest het voor de rest

Indieners zijn van mening dat een kleine groep snorfietzers zich niet aan de regels houdt en het verpest voor de snorfietzers die zich wel aan de toegestane snelheid van 25 km/u houden. Ze stellen dat 'de goeden daarmee onder de kwaden lijden', ook doordat er niet voldoende op snelheid en opvoeren wordt gehandhaafd.

Reactie: we voeren de maatregel in om de drukte en hinder op de fietspaden te verminderen en zo de veiligheid en het comfort op fietspaden te verbeteren. Daarnaast willen we een gezondere lucht voor fietsers. Snorfietsen zijn breder, zwaarder en rijden vaak met een hogere snelheid dan fietsers. Ze nemen ook in aantal toe, van 5.240 in 2007 naar circa 11.000 in 2021 in Utrecht (CBS Statline, 2021). Vooral het scootermodel wordt (landelijk) veel verkocht. Dit betekent dat de luchtkwaliteit verslechtert en er minder ruimte is op het fietspad, waardoor de doorstroming en verkeersveiligheid op het fietspad afneemt. Uit onderzoek van TNO uit 2015 blijkt dat

70-80% van de snorfietzen harder rijdt dan de maximale constructiesnelheid van 25 km/uur, bij ongeveer 40% werd een snelheid waargenomen van 40 km/u per uur of harder. De gemiddelde gemeten snelheid van snorfietzen ligt met 33 km/uur maar iets lager dan bij bromfietzen (36 km/uur) (TNO, 2016). De reden om de snorfietzen naar de rijbaan te verplaatsen ligt niet in het gedrag van een kleine groep snorfietzers. Het gaat naast snelheid ook om andere specifieke kenmerken van een snorfiet die maken dat we snorfietzen in het invoeringsgebied niet meer willen toestaan op het fietspad.

Hoewel dat misschien niet zo voelt, is rijden op drukke fietspaden voor snorfietzers minder veilig dan op de rijbaan. De maatregel draagt nadrukkelijk ook bij aan de verkeersveiligheid van snorfietzers. Snorfietzers worden beter zichtbaar voor automobilisten als ze op de rijbaan rijden. Vaak wordt hun snelheid op het fietspad door automobilisten verkeerd ingeschat. En met een helm op zijn ze beter beschermd tegen letsel. Daarom is onze conclusie dat ook snorfietzers die zich aan de maximumsnelheid houden, uiteindelijk baat hebben bij deze maatregel.

Wat betreft de relatie die indieners leggen met de handhaving verwijzen we naar paragraaf 7.1 en 7.2.

9.3 (Elektrische) fietsen en wielrenfietsen

Indieners, waaronder de organisatie RAI, vragen zich af of (elektrische) fietsen en wielrenfietsen dan ook naar de rijbaan worden verplaatst in het aangewezen gebied. Zij behalen immers ook snelheden hoger dan 25 km/u. Bovendien hoort men deze weggebruikers niet aankomen, waardoor men eerder zou kunnen schrikken bij inhaalmanoeuvres. De ANWB stelt daarnaast dat de toename van de gemiddelde snelheid op het fietspad, door de opkomst van elektrische fietsen, ook om effectieve handhaving vraagt. Als oplossing wordt door indieners voorgesteld om voor elektrische fietsen een snelheidsbeperking en een helmplicht in te voeren.

Reactie: er zijn twee soorten e-bikes. De e-bike die 25 km/uur mag rijden en de e-bike die 45 km/uur rijdt. Deze laatste heeft een geel kenteken plaatje, is verplicht om een helm te dragen en moet nu op de rijbaan rijden. Voor de e-bike zonder kentekenplaatje is het niet verplicht om een helm te dragen. Wij kunnen dat als gemeente ook niet verplichten. Voor deze e-bike is het niet mogelijk om deze naar de rijbaan te verplaatsen. Dat kan alleen bij de snorfiet (blauw kentekenplaatje) of de brommer (geel kenteken). Daarbij zijn deze e-bikes, zonder kenteken, qua omvang kleiner dan een snorfiet. Ondanks hun (wellicht) hogere snelheid dan de reguliere fietser levert dit minder hinder op voor de gebruikers van het fietspad. Hetzelfde geldt voor de racefietsen, deze categorie valt niet onder de reikwijdte van de maatregel, en kunnen we daarom niet naar de rijbaan verplaatsen.

De reden waarom (elektrische) snorfietzers wel naar de rijbaan gaan is omdat ze veel ruimte innemen op het fietspad en vanwege hun breedte en massa ontstaan nogal eens onveilige situaties.

9.4 (Elektrische) bakfietsen

Indieners vinden dat de (elektrische) bakfiets juist voor overlast zorgt. Deze voertuigen rijden net zo hard als de snorfiets en zijn een stuk breder. De RAI vraagt zich af of de elektrische bakfiets ook binnen het voorgestelde gebied naar de rijbaan wordt verplaatst. De ANWB stelt daarnaast dat de toename van de gemiddelde snelheid op het fietspad, door de opkomst van elektrische bakfietsen, ook om effectieve handhaving vraagt om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Reactie: (elektrische) bakfietsen hebben geen (blauw) kentekenplaatje en vallen niet onder de categorie snorfiets die onder het landelijke Besluit vallen. Hierdoor kunnen ze niet van het fietspad naar de rijbaan verplaatst worden. Deze maatregel kan alleen toegepast worden op voertuigen met een blauw kenteken. (Elektrische) bakfietsen blijven op het fietspad, net als andere elektrische fietsen en racefietsen. De speedpedelec, ofwel de e-bike met een geel kentekenplaatje, zit net als de bromfiets wel op de rijbaan. Zie verder hoofdstuk 5 over de reikwijdte van de maatregel.

Handhaving van de snelheid op het fietspad is een taak van de politie. De gemeentelijke handhavers zijn hiervoor niet bevoegd. Vanwege andere prioritering en beperkte capaciteit bij de politie is het niet haalbaar om vaker controles uit te voeren.

9.5 Maaltijdbezorgers, fietskoeriers, fietstaxi's en transportkarretjes

Indieners menen dat het de maaltijdbezorgers en fietskoeriers zijn die met hun rijgedrag voor gevaar op het fietspad zorgen. Het zou logischer zijn om in plaats van de snorfiets deze groep naar de rijbaan te verplaatsen.

Reactie: fietskoeriers, fietstaxi's en transportkarretjes vallen (net als elektrische bakfietsen en racefietsen) niet onder de categorie snorfiets en kunnen om die reden niet in de uitvoering van deze maatregel worden meegenomen. Ze hebben ook geen blauw kenteken. Ze blijven daarom op het fietspad. Werknemers van bezorgdiensten die op een snorfiets rijden, met een blauw kenteken, moeten straks wel binnen het invoeringsgebied op de rijbaan rijden. Zie verder hoofdstuk 5 over de reikwijdte van de maatregel.

9.6 Smalle elektrische snorfietsen

Belangenorganisatie ANWB stelt dat een deel van de nieuwe elektrische snorfietsen smaller is dan de traditionele brandstofvariant, waardoor deze net zoveel plaats zouden innemen als een fietser. Met de verplaatsing naar de rijbaan wordt deze groep snorfietsen benadeeld.

Reactie: Het klopt dat een klein deel van de elektrische snorfietsen kleiner qua omvang is dan de reguliere snorfietsen. Een goot deel blijft echter relatief veel ruimte innemen op het fietspad. De elektrische variant gaat daarnaast net zo hard als de traditionele brandstofvariant. Vanwege de continuïteit, begrijpelijkheid voor de weggebruiker en veiligheid verplaatsen we daarom alle snorfietsen met een blauw

kenteken naar de rijbaan binnen het invoeringsgebied. Bovendien is het wettelijk niet toegestaan om onderscheid tussen elektrische en niet-elektrische varianten te maken.

10 Zienswijzen over neveneffecten van de maatregel

10.1 Risico op sluiproutes

Indieners verwachten dat snorfietzers door de maatregel alternatieve routes gaan zoeken, om zo de wegen waar een helmplicht geldt te mijden. Ze vrezen dat het in die omliggende straten drukker wordt en hier ook een toename van geluidsoverlast te verwachten valt.

Reactie: snorfietzers zullen moeten wennen aan de nieuwe situatie en een afweging maken tussen hun gedrag aanpassen (rijden met een helm op de rijbaan) of kiezen voor een route die minder voor de hand ligt en minder snel is (alternatieve routes via woonwijken). De ervaringen in Amsterdam laten zien dat de maatregel niet tot drukte heeft geleid op sluiproutes. We verwachten dat ook in Utrecht de meeste snorfietzers uiteindelijk een helm gaan dragen en op de rijbaan rijden.

10.2 Toename van opgevoerde elektrische fietsen en snorfietzen

Indieners denken dat als gevolg van de maatregel er een toename komt van (opgevoerde) snorfietzen en/of elektrische fietsen, wat tot gevaarlijke situaties op het fietspad kan zorgen. Scooterbelang spreekt de verwachting uit dat dit tot een toename van het aantal ongevallen onder elektrische fietsen leidt. Eén indiener vraagt zich af of hierover een risicoanalyse is gemaakt. Sommige indieners vinden dat zij hun snorfiet nu legaal mogen opvoeren tot 45 km/u om zo het verkeer op de rijbaan bij te houden.

Reactie: we voeren de maatregel in om de drukte en hinder op de fietspaden te verminderen en zo de veiligheid en het comfort op fietspaden te verbeteren. Daarnaast willen we gezondere lucht voor fietsers. Een snorfiet is breder en heeft meer massa dan een elektrische fiets. Hierdoor zorgt de snorfiet voor meer drukte en hinder dan een elektrische fiets. De drukte wordt bepaald door verschillende factoren: de hoeveelheid verplaatsingen, de (effectieve) breedte van het fietspad, het type fietspad (1- of 2-richtingen, fietspad of (brom)fietspad et cetera), en de verschillende types voertuigen die het fietspad gebruiken (grootte, snelheid et cetera). Daarbij verwacht de SWOV dat de snorfietgebruiker die geen helm wil dragen, maar graag 25 km/uur wil rijden, zal overstappen naar een (niet opgevoerde) elektrische fiets en de snorfietser die harder wil rijden, eerder overstapt naar de bromfiets (SWOV 2017, Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen). Uit evaluatie in Amsterdam blijkt dat de maatregel bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers én fietsers. Dit leidde niet tot een toename van ongevallen met elektrische fietsen. We verwachten in Utrecht eenzelfde beeld als we de snorfiet naar de rijbaan verplaatsen.

Het is niet de bedoeling van de maatregel dat snorfietzers hun snorfiets gaan opvoeren. Wel kan men de snelheid legaal opvoeren door een snorfiets legaal om te katten naar een bromfiets en als zodanig te registreren bij de RDW. De politie treedt handhavend op tegen opgevoerde elektrische fietsen, net zoals dat nu ook al gebeurt bij opgevoerde snor- en bromfietsen. Gemeente stemt met de politie af over de inzet van de politie op de handhaving van de maximum constructiesnelheid, ofwel de snelheid die legaal gereden mag worden met het voertuig. Insteek is dat deze acties gelijktijdig met de invoering van de maatregel worden uitgevoerd.

10.3 Verplaatsing van het probleem naar de rijbaan

Indieners, waaronder de ANWB, stellen dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan geen structurele oplossing voor de drukte op de fietspaden is en eerder een verplaatsing van het probleem. Snorfietzers lopen op de rijbaan meer gevaar, en zullen daarnaast automobilisten ophouden / hinderen, waardoor er doorstromingsproblemen kunnen ontstaan wat ook weer slecht is voor het milieu. Automobilisten worden door de maatregel gedwongen achter een snorfiets te blijven rijden. Ook menen indieners dat de maatregel feitelijk gaat over een terugdringing van de snelheid van het verkeer binnen de bebouwde kom.

Reactie: we verwachten niet dat met de maatregel de problemen van drukte en onveiligheid op de fietspaden verschuiven naar de rijbaan. We hebben uitgebreid onderzoek laten doen naar drukte op het fietspad en rij snelheden en drukte op de rijbaan. Bij alle wegen waar het om gaat, is eerst gekeken of het daar veilig kan. In Amsterdam rijden snorfietzers vanaf april 2019 al op veel plaatsen op de rijbaan. Daar zien we positieve effecten als gevolg van de maatregel. Het aantal ongevallen waarbij snorfietzers gewond raakten, is daar met circa 70% afgenomen. Onder fietsers zien we een daling van circa 20%. We verwachten in Utrecht eenzelfde resultaat als we hier de snorfiets naar de rijbaan brengen. Op de rijbaan zien auto's snorfietzers beter. Zij rijden straks vóór de auto's en worden dan niet over het hoofd gezien wanneer de auto afslaat. En met helm op, dat is veiliger.

In Amsterdam heeft de maatregel geen negatieve invloed gehad op de doorstroming van het autoverkeer op de rijbaan. We verwachten dit voor Utrecht ook en verwachten dat er daardoor ook geen negatieve effecten te verwachten zijn voor de luchtkwaliteit. We zullen de effecten van de maatregel op de doorstroming van nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer, in overeenstemming met die partijen, monitoren.

Het is niet zo dat de maatregel als doel heeft de snelheid van het autoverkeer in de bebouwde kom terug te dringen. Op de fietspaden veroorzaken snorfietzers drukte, hinder en verkeersonveilige situaties, terwijl ze op de rijbaan voor automobilisten beter zichtbaar zijn dan op het fietspad. De snelheid van het busverkeer (waaronder het stoppen bij haltes) bepaalt vaak de snelheid van het autoverkeer op wegen met één rijstrook per rijrichting. De snelheid van een snorfiets is daarin waarschijnlijk minder bepalend. Snorfietzers op de rijbaan zijn bovendien geen nieuw verschijnsel voor automobilisten: op wegen zonder vrijliggende fietspaden rijden snorfietsen altijd al op de weg en bromfietsen rijden al jaren op de rijbaan. Met extra maatregelen rond de

invoering van de maatregel (zoals een uitgebreide en intensieve communicatiecampagne, de inzet van snorfietscoaches en handhavers) informeren we automobilisten tijdig over de maatregel en vragen we hun gedrag aan te passen.

10.4 Toename aan bromfietsen

Indieners verwachten dat de voorgestelde maatregel ervoor zorgt dat er in de toekomst alleen nog maar bromfietsen verkocht zullen worden, welke volgens de indiener voor meer gevaar zorgen.

Reactie: uit cijfers van de RDW blijkt dat na de invoering van de maatregel in 2019 in Amsterdam het bromfietsbezit juist is afgenomen. We verwachten dat de maatregel in Utrecht daarom ook niet tot een (forse) toename van het aantal bromfietsen gaat leiden. De snorfietsgebruiker die geen helm wil dragen, maar graag 25 km/uur wil rijden, stapt waarschijnlijk over op een elektrische fiets. Voor snorfietsers die zich onzeker en angstig voelen op de rijbaan en snorfietsers die in de praktijk al harder dan de toegestane maximumsnelheid van een snorfiets rijden, kan een bromfiets wel een aantrekkelijk alternatief zijn. Wij verwachten juist dat dit een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. De SWOV schrijft namelijk in haar onderzoek uit 2017 dat als gevolg van de overstap van snorfietsers naar een bromfiets een vergelijkbaar positief effect optreedt als bij de verplaatsing van de bromfietsers naar de rijbaan: een reductie van het totaal aantal brom- en snorfietssslachtoffers.

11 Zienswijzen over de helmplicht

11.1 Noodzaak helmplicht

Indieners geven aan dat ze het niet eens zijn met een helmplicht. Een deel vindt bijvoorbeeld dat bij een maximumsnelheid van 25 km/u op een snorfiets geen helm nodig is. Indieners vragen zich af of er dan ook een helmplicht komt voor de (elektrische) fietser, aangezien die net zo hard gaat. Volgens een andere indiener is sprake van een verkapte invoering van de helmplicht – in Artikel 60, tweede lid, van het RVV zou staan dat helmplicht niet van toepassing is verklaard voor snorfietsers - en vraagt waarom er geen overgangperiode wordt ingesteld zoals bij de milieuzone. Verder wordt genoemd dat het dragen van een helm voor onrust en onzekerheid zorgt; met een helm op zou de snorfietser minder contact met de omgeving hebben en is het overige wegverkeer minder goed te horen. Een andere indiener is tegen de helmplicht op 30 km/u wegen, omdat er in woonwijken ook geen helmplicht geldt.

Reactie: in het landelijke Besluit 'lokale scheiding fiets en snorfiets' is de wettelijke verplichting opgenomen voor snorfietsers om een helm te dragen op de plekken waar snorfietsers op de rijbaan rijden. Het RVV 1990 bevat de verkeersregels zoals die gelden voor weggebruikers en de verkeerstekens waaraan de weggebruikers zich moeten houden. Door de toevoeging van een achtste lid aan artikel 5 geldt een verplichting voor snorfietsers om gebruik te maken van de rijbaan in plaats van het verplichte fietspad, als dit door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente) bij verkeersbesluit is bepaald. Een onderbord bij het bord dat het verplichte fietspad aangeeft moet dit voor de snorfietser duidelijk maken. Als dit verkeersbesluit eenmaal geldt en het onderbord is geplaatst, koppelt het gewijzigde artikel 60, tweede lid, onder a, daaraan een verplichting voor de snorfietser om in die situatie een helm te dragen. Dit omdat de snorfietser in dat geval terecht komt in een situatie met sneller rijdend verkeer dan als hij op een verplicht fietspad rijdt. De helm biedt extra bescherming aan de snorfietsbestuurder en eventuele passagiers, ook als de snelheid 25 km/u bedraagt of als het een 30 km/u straat betreft. Aangezien (elektrische) fietsen niet verplicht worden om op de rijbaan te rijden, geldt voor hen geen helmplicht.

Uit onderzoek blijkt dat snorfietsers bij ongevallen vaak ernstig gewond raken aan het hoofd ('*De veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in Nederland; enkele actuele aandachtspunten uitgelicht*', SWOV, 2013, pagina 18). Hoewel de helm geen bescherming biedt tegen elke vorm van letsel, kan de helm de kans op fataal hoofdletsel wel verminderen. Ter vergelijking: na invoering van een helmplicht voor bromfietzers in 1975, is het aantal dodelijk verongelukte bromfietzers met 21% afgenomen ('*Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?*', SWOV 2017, R-2017-12).

Uit onderzoek naar snorfietsongevallen op het fietspad, concludeert de SWOV dat een groot deel van het ernstige hoofdletsel onder snorfietsers beperkt had kunnen worden,

en dat licht hoofdletsel zelfs voorkomen had kunnen worden, als snorfietzers een helm hadden gedragen (*'De veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in Nederland; enkele actuele aandachtspunten uitgelicht'*, SWOV, R-2013-15, pagina 44)

In een ander onderzoek, dat de SWOV in 2013 heeft uitgevoerd, spreekt men de verwachting uit dat het aantal slachtoffers van snorfietsongevallen met letsel door invoering van de helmplicht met 4,6% zal afnemen (*'Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam'*, SWOV 2013, D-2013-11). Daarom onderstreept men het belang om de helmdraagplicht bij invoering van de maatregel. Om die reden willen wij geen overgangperiode instellen. De verkeersveiligheid van snorfietzers is gebaat bij directe invoering van de helmplicht bij verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan. En hoewel wij ons kunnen voorstellen dat snorfietzers zich beperkt voelen in hun zicht en gehoor, draagt een helmplicht wel degelijk bij aan de verkeersveiligheid van snorfietzers. Bijna alle Europese landen kennen overigens al langer een helmplicht voor snorfietzers. Op dit moment wordt er ook in Nederland gewerkt aan een landelijke helmplicht voor snorfietzers. Daarmee verandert de plaats op de weg van de snorfiets landelijk niet. De minister heeft een ontwerpbesluit voor de landelijke helmplicht naar de Tweede Kamer gestuurd, omdat ook zij verwacht dat de helmplicht bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers op het fietspad. Naar verwachting treedt de helmplicht per 1 juli 2022 in werking. Vanaf dat moment zijn snorfietzers verplicht om overal een helm te dragen, dus ook op het fietspad en in woonwijken.

11.2 Helmpje op, helmpje af

Indieners, waaronder de RAI, vinden het verwarrend en onhandig om op het ene deel van de route zonder helm te mogen rijden, om bij een ander deel van de route wel ineens een helm op te moeten. Zo kan het voorkomen dat je voor een heel klein stukje van de route een helm op je reis moet meenemen. Een deel van de indieners verwacht dat hierdoor op overgangspoten opstoppen gaan ontstaan. Anderen vinden het onhandig bijvoorbeeld als je het ene moment geen helm nodig hebt en het andere moment twee omdat je een passagier mee hebt.

Reactie: landelijke wetgeving bepaalt dat het dragen van een helm verplicht is op de wegen waar de snorfietzers op de rijbaan moeten rijden. Buiten die wegen geldt er geen wettelijke helmplicht voor snorfietzers, maar mag deze wel gedragen worden. We adviseren snorfietzers om de helm ook te dragen op plaatsen waar deze niet verplicht is. Dat is veiliger en daarmee voorkomt men dat onderweg gestopt moet stoppen om de helm op of af te zetten. Het dragen van een helm beperkt de kans op fataal hoofdletsel. De gemeente richt geen speciale plekken in om de helm op of af te zetten. Wij denken dat dat ook niet nodig is. Uit de ervaringen in Amsterdam blijkt dat snorfietzers uiteindelijk de helm ophouden op de stukken waar dit niet verplicht is. Op dit moment wordt er ook op nationaal niveau gewerkt aan een landelijke helmplicht voor snorfietzers. Daarmee verandert de plaats op de weg van de snorfiets landelijk niet. De minister heeft een ontwerpbesluit voor een landelijke helmplicht naar de Tweede Kamer gestuurd, omdat ook zij verwacht dat de helmplicht bijdraagt aan de

verkeersveiligheid van snorfietzers op het fietspad. Naar verwachting treedt de helmplicht per 1 juli 2022 in werking.

11.3 Schijnveiligheid

Indieners, waaronder de organisaties BOVAG en ANWB, menen dat het dragen van een helm slechts schijnveiligheid oplevert. Een helm zou dan weliswaar bescherming bieden tegen hoofdwonden, maar niet tegen letsel elders op het lichaam. Volgens de indieners en de BOVAG voorkomt de helm geen ongelukken. Verder wordt gesteld dat de helmplicht aantoont dat het rijden op de rijbaan gevaarlijker zou zijn dan op het fietspad.

Reactie: uit verschillende onderzoeken van de SWOV en ervaringen met de verplaatsing van bromfietzers naar de rijbaan met een helmplicht, blijkt dat de ernst van het hoofdletsel wordt beperkt en licht hoofdletsel zelfs voorkomen wordt als de snorfietser of bromfietser een helm draagt (zie ook ons antwoord bij paragraaf 11.1). Wij vinden daarom dat de helm wel degelijk bescherming biedt en bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers.

Het klopt dat een helm alleen bescherming biedt bij hoofdletsel. Andere vormen van letsel (zoals botbreuken en snijwonden) kunnen inderdaad niet door de helmplicht worden voorkomen. Aangezien letsel aan het hoofd vaak ernstig letsel is en een groot deel van de verongelukte snorfietzers hoofdletsel heeft, verwachten we dat een substantieel deel van de ernstige gevolgen van snorfietsongevallen wordt voorkomen door invoering van de helmplicht. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de helmplicht voor deze maatregel juist ingevoerd, omdat het samen met de betere zichtbaarheid op de weg bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers op de rijbaan. De minister heeft daarnaast een ontwerpbesluit voor een landelijke helmplicht naar de Tweede Kamer gestuurd, omdat ook zij verwacht dat de helmplicht bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers op het fietspad. Naar verwachting treedt de helmplicht per 1 juli 2022 in werking.

11.4 Snorfiets minder aantrekkelijk door de helmplicht en rijden op rijbaan

Indieners, waaronder de organisaties BOVAG en ANWB, geven aan dat de snorfiets door de helmplicht en het rijden op de rijbaan minder aantrekkelijk wordt. Mensen hebben juist voor een snorfiets gekozen omdat ze op het fietspad mogen en geen helm op hoeven. Een deel van de indieners vindt de helmplicht daarom een vorm van vrijheidsberoving. De voordelen worden weggenomen zonder compensatie.

Reactie: wij snappen dat de maatregel en de bijbehorende helmplicht negatieve reacties oproept. Wij zetten echter de veiligheid in het verkeer voorop. Verschillende onderzoeken van de SWOV tonen aan dat bij een groot deel van de snorfietsongevallen de ernst van het hoofdletsel had kunnen worden beperkt of licht hoofdletsel zelfs voorkomen had kunnen worden als de snorfietser een helm had gedragen (zie 11.1). Wij vinden de verkeersveiligheid van de bestuurder zwaarder

wegen dan de aantrekkelijkheid van het voertuig. Wij begrijpen dat snorfietzers niet meteen positief zijn over het dragen van een helm en dat het tijd kost om aan een nieuwe situatie te wennen. Snorfietzers kunnen ook overwegen de overstap te maken naar een ander vervoermiddel, zoals de elektrische fiets. Gelet op de vaak korte ritten die snorfietzers maken is overstappen op de (elektrische) fiets een goed alternatief. Een elektrische fiets heeft dezelfde maximumsnelheid als een snorfiets en blijft op het fietspad rijden zonder helmplicht. Een elektrische fiets is bovendien goed voor de gezondheid en draagt bij aan gezondere lucht. Er zijn verschillende stimuleringsregelingen die de overstap naar de elektrische fiets aantrekkelijk maken. Via de website www.ikfiets.nl zijn testritten te maken met een elektrische fiets of bakfiets. Via de website www.doortrappen.nl worden instructielessen aangeboden. Als snorfietzers liever op de snorfiets blijven rijden, maar geen helm willen dragen kunnen ze ook kiezen voor een alternatieve route.

Ter relativering: de maatregel geldt voor een beperkt gebied in de stad. Daarbuiten verandert er niets aan de huidige situatie voor de snorfietser. Wel heeft de minister recent een ontwerpbesluit voor een landelijke helmplicht naar de Tweede Kamer gestuurd, omdat ook zij verwacht dat de helmplicht bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers op het fietspad. Daarmee verandert de plaats op de weg van de snorfiets landelijk niet. Naar verwachting treedt de helmplicht per 1 juli 2022 in werking.

11.5 Een helm kan minder voorzichtig rijgedrag uitlokken

Indieners geven aan dat het dragen van een helm juist voor meer ongelukken gaat zorgen, bijvoorbeeld doordat mensen minder voorzichtig gaan rijden.

Reactie: in Amsterdam, waar de maatregel in april 2019 is ingevoerd, is het aantal geregistreerde ongevallen onder snorfietsen met 70% gedaald. Het dragen van een helm heeft daar dus niet voor meer ongelukken gezorgd. Verschillende onderzoeken van de SWOV tonen daarnaast aan dat bij een groot deel van de snorfietsongevallen de ernst van het hoofdletsel had kunnen worden beperkt of licht hoofdletsel zelfs voorkomen had kunnen worden als de snorfietser een helm had gedragen (zie 11.1). De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de helmplicht voor deze maatregel juist ingevoerd, omdat het samen met de betere zichtbaarheid op de weg, bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers op de rijbaan.

11.6 Type helm

Indieners vragen zich af welk type helm door de snorfietzers gedragen dient te worden. Ze zijn van mening dat een fietshelm voldoende zou zijn gezien de snelheid van de snorfiets: een racefiets rijdt soms 40 km/u en draagt ook een fietshelm. Verder stelt de organisatie FEHAC voor om bij (historische) snorfietsen met trapondersteuning een speciale helm toe te staan (die ook gebruikt wordt door speed-pedelecs). Daarbij verwijzen ze naar een advies van TNO over de landelijke helmplicht en verwachten zij een uitzonderingspositie voor snorfietsen met trapondersteuning.

Reactie: In de wet is bepaald welke helm snorfietsers moeten dragen. In artikel 60 RVV, artikel 22 lid 6 WvW en de Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen staat dat snorfietsers een helm moeten dragen met het Europese goedkeuringskenmerk ECE 22.05. Deze helm verschilt van de helm die speciaal ontwikkeld is voor speed-pedelecs. De helm voor speed-pedelecs behoeft een goedkeuringskenmerk NTA 8776:2016. Deze nieuwe helmnorm is ontwikkeld vanwege de fysieke inspanning die een bestuurder van een speed-pedelec levert en het belang daarbij van een lichtgewicht helm die voldoende ventilatie biedt.

De helm die verplicht is gesteld voor onder meer snorfietsrijders, mag overigens ook voor de speed-pedelec worden gebruikt. Dit blijkt uit de toelichting op het Besluit van 27 oktober 2016, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen in verband met het vaststellen van regels inzake de speed-pedelec: "Helm die voldoen aan deze norm (lees: NTA 8776:2016) mogen, naast de helmen die voldoen aan ECE 22.05, ook gedragen worden door speed-pedelec bestuurders."

Voor snorfietsbestuurders die ook liever een lichtgewicht helm dragen zijn er speciale bromfietshelmen op de markt die voldoen aan de norm ECE 22.05 en minder zwaar zijn en meer ventilatie bieden dan de gemiddelde bromfietshelm. Op dit moment is het nog niet mogelijk om een speed-pedelec helm te dragen op een snorfiets. Maar in het ontwerpbesluit van de landelijke helmplicht dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat naar de Tweede Kamer heeft gestuurd staat dat snorfietsers straks mogelijk de keuze hebben tussen een bromfietshelm en een speed-pedelec helm. Daarbij maakt ze geen onderscheid tussen verschillende type snorfietsen.

De vrijheid van keuze voor één van de twee typen helm geldt dan dus voor historische snorfietsen (met trapondersteuning), maar bijvoorbeeld ook het scootermodel. Of de snorfiets daadwerkelijk de keuze krijgt tussen de bromfietshelm en de speed-pedelec-helm, hangt af van onderzoek door TNO en zal worden opgenomen in de Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen. Deze keuzemogelijkheid geldt dan ook voor de bestuurder van de snorfiets en de passagier op de rijbaan. De landelijke helmplicht gaat volgens planning rond de zomer van 2022 in. Vanaf dat moment geldt dan de plicht – en dan wellicht de keuzevrijheid voor het type helm – ook in het Utrechtse invoeringsgebied van de maatregel 'Snorfiets naar de rijbaan'. Tenminste tot die tijd geldt dus de plicht voor een helm die voldoet aan ECE 22.05.

11.7 Landelijke helmplicht

Indieners, waaronder organisatie FEHAC, stellen voor om nog geen helmplicht in te voeren zolang er nog geen besluit heeft plaatsgevonden over de mogelijk landelijke helmplicht voor snorfietsers. Ook hier verwijst FEHAC naar het TNO-advies. Indieners vinden het bijvoorbeeld vreemd dat er in Utrecht een helm aangeschaft dient te worden terwijl dit landelijk niet verplicht is. Ook verwacht een deel van de indieners dat snorfietsers slecht op de helmplicht zullen reageren zolang er geen landelijk beleid is.

Reactie: de helmplicht voor snorfietsers op de rijbaan komt voort uit landelijke regelgeving en is dus geen specifiek Utrechts besluit. Ook de gemeente Amsterdam

heeft gebruikgemaakt van de landelijke regelgeving om de snorfietzers op de rijbaan te laten rijden met de bijbehorende helmplicht. De invoering van een landelijke helmplicht staat los van de keuze om snorfietzers op de rijbaan of het fietspad te laten rijden. De landelijke helmplicht kan alleen indirect bijdragen aan het ontlasten van de drukke fietspaden, als snorfietzers overstappen op een ander vervoermiddel of alternatieve routes kiezen. Gelet op de grote en nog steeds toenemende drukte op de fietspaden in Utrecht en de verwachte verkeersveiligheidswinst kiezen we ervoor de snorfietzers in Utrecht naar de rijbaan te verplaatsen met de bijbehorende helmplicht op die wegen.

De minister heeft recent een ontwerpbesluit voor een landelijke helmplicht naar de Tweede Kamer gestuurd, omdat ook zij verwacht dat de helmplicht bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers op het fietspad. Naar verwachting treedt de landelijke helmplicht per 1 juli 2022 in werking.

11.8 Veiligheid / noodzaak helm voor specifieke groepen

Indieners geven aan dat het dragen van een helm voor bepaalde groepen juist minder veilig is. Er worden enkele voorbeelden genoemd: mensen kunnen met een helm hun nek niet volledig draaien waardoor hun zicht belemmerd wordt, het gehoor toestel gaat geluid maken als men een helm draagt en mensen kunnen geen helm dragen in verband met een spieraandoening.

Reactie: de veiligheid van alle weggebruikers staat voorop bij het nemen van dit verkeersbesluit. Een reden om snorfietzers naar de rijbaan mét helm te verplaatsen is juist omdat dit voor de snorfietser veiliger is dan rijden op het fietspad waar het aantoonbaar te druk is. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de helmplicht voor snorfietzers op de rijbaan ingevoerd, omdat het - samen met de betere zichtbaarheid op de weg - bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers daar waar het op het fietspad aantoonbaar te druk is. We kunnen voor mensen met een medische indicatie, een lichamelijke beperking of een gehoorapparaat geen andere verkeersregels laten gelden en geen ontheffing verlenen voor de helmplicht. Op grond van artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) kunnen we wel ontheffing verlenen voor het rijden op de rijbaan, maar deze verstrekken we uitsluitend in uitzonderlijke gevallen als sprake is van specifieke persoonlijke omstandigheden. 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.

12 Zienswijzen over kosten voor snorfietzers

12.1 Kosten helm

Indieners, waaronder de organisatie BOVAG, vinden het onterecht dat zij verplicht kosten moeten maken voor de aanschaf van een helm. Daarbij zijn zij van mening dat vooral minima hiermee worden benadeeld. Een deel van de indieners vraagt zich af of de gemeente de helm (gedeeltelijk) gaat vergoeden.

Reactie: het dragen van een helm is veiliger, en is voor snorfietzers in andere Europese landen daarom ook al eerder verplicht gesteld. Bij de invoering van de helmplicht voor bromfietzers in 1975 hebben mensen deze kosten ook zelf moeten betalen. De gemeente gaat de aanschaf van een helm, of meerdere helmen, niet (gedeeltelijk) vergoeden. Hoewel we ons realiseren dat dit kosten voor de snorfietzers met zich meebrengt, vinden we het belang van de verkeersveiligheid zwaarder wegen. De helm draagt bovendien direct bij aan de eigen veiligheid van de snorfietser.

12.2 Ombouwen snorfiets

Indieners zijn het oneens met de extra kosten die zijn gemoeid bij het eventueel laten ombouwen van een snorfiets naar een bromfiets en vragen zich af of de gemeente hier een bijdrage aan levert. Een indiener vraagt zich af of de constructiesnelheid van snorfietsen ook aangepast mag worden bij het rijden op de rijbaan.

Reactie: in de praktijk wordt op de meeste wegen in de stad niet zo hard gereden als de maximumsnelheid toelaat. Alle wegen waar we van plan zijn de snorfiets op de rijbaan te laten rijden, zijn vooraf door een onafhankelijk bureau beoordeeld op geschiktheid daarvan. Onder meer door te kijken naar weginrichting, rijnsnelheden en drukte. De wegen waar we de snorfiets naar de rijbaan verplaatsen, zijn allemaal veilig om met 25km/u te rijden. Daarom hebben we besloten om de kosten die gemoeid zijn bij het eventueel ombouwen van een snorfiets naar een bromfiets niet te vergoeden. Aanpassing van de constructiesnelheid van de snorfiets is om diezelfde reden niet nodig. Bovendien is deze maximumconstructiesnelheid landelijk bepaald.

12.3 Aanschaf/subsidie alternatief vervoermiddel

Indieners, waaronder de Fietzersbond, vragen zich af of de gemeente de snorfietseigenaren (gedeeltelijk) compenseert bij de aanschaf van een alternatief vervoermiddel. De Fietzersbond geeft daarbij aan dat de gemeente kan helpen de snorfiets versneld uit te faseren door een slooppremie/aanschafpremie in te stellen als zij een (elektrische) fiets aanschaffen. Een deel van de indieners stelt dat de suggestie

van de gemeente om een ander vervoermiddel aan te schaffen niet haalbaar is voor mensen die slecht ter been zijn of een beperking hebben. Deze groep heeft bewust voor een snorfiets gekozen omdat de (elektrische) fiets geen optie is. Ook heeft niet iedereen de financiële middelen hiervoor.

Reactie: de wegen waar we de snorfiets naar de rijbaan verplaatsen zijn allemaal veilig om met een snorfiets met helm op te rijden. Er komt geen vergoeding of compensatie voor mensen die hun snorfiets niet meer willen gebruiken. Via het samenwerkingsverband Goed op Weg kunnen snorfietsers wel gratis proefritten maken met een elektrische fiets of instructielessen nemen om te kijken of ze dat een aantrekkelijk alternatief vervoermiddel vinden. De proefritten worden aangeboden via de website www.ikfiets.nl en de instructielessen via de website www.doortrappen.nl.

We begrijpen de zorgen van snorfietsers over de extra te maken kosten bij aanschaf van een alternatief vervoermiddel. Dit zijn echter geen noodzakelijke kosten. Voor snorfietsers is het veilig om straks op de wegen waar we de snorfiets naar de rijbaan willen verplaatsen, te rijden. Alleen de aanschaf van een helm is verplicht.

Snorfietsers kunnen een ontheffing krijgen voor het rijden op de rijbaan, maar deze verstrekken we uitsluitend in uitzonderlijke gevallen als sprake is van specifieke persoonlijke omstandigheden (zie hiervoor paragraaf 11.8).

12.4 Waarde snorfietsen

Indieners vrezen dat hun snorfiets minder waard wordt door de maatregel en vragen compensatie. Ze stellen dat de snorfietsen onverkoopbaar zijn, en dat men met een zware afschrijving te maken krijgt. Een aantal indieners vraagt zich af of de gemeente scooterhandelaren tegemoetkomt doordat hun omzet sterk daalt.

Reactie: snorfietseigenaren worden met deze maatregel niet verplicht om hun snorfiets te verkopen. Dat is een keuze die zij zelf maken, als ze niet op de rijbaan willen rijden of geen helm willen dragen op de snorfiets. We verwachten dat de verkeersveiligheid van fietsers én snorfietsers met deze maatregel verbetert. Dit vinden we zwaarder wegen dan een eventuele waardevermindering van een snorfiets. Snorfietseigenaren die hun voertuig willen verkopen, hebben altijd nog de mogelijkheid dit elders in Nederland te doen, zodat de eventuele waardedaling bij verkoop beperkt blijft of afwezig is. We zien dan ook geen aanleiding voor een financiële tegemoetkoming.

12.5 Recent gemaakte kosten snorfiets

Indieners geven aan zich benadeeld te voelen omdat ze recent geld hebben uitgegeven aan de aanschaf van een (elektrische) snorfiets, en vragen zich af of de gemeente hen hiervoor compenseert. As ze eerder van deze maatregel op de hoogte waren gesteld hadden ze wellicht een andere keuze gemaakt.

Reactie: na invoering van de maatregel blijft Utrecht toegankelijk voor snorfietsen. De wegen waar we de snorfiets naar de rijbaan verplaatsen zijn allemaal veilig om met

een snorfiets met helm op te rijden. Daarom is er geen noodzaak tot verkoop van een snorfiets. We zien dan ook geen aanleiding voor compensatie voor snorfietseigenaren die recent kosten voor onderhoud of aanschaf hebben gemaakt. Sinds 2018 geeft de gemeente al ruchtbaarheid aan het voornemen en de voorbereiding van deze maatregel.

12.6 Kosten van de maatregel: gemeenschapsgeld

Indieners zijn van mening dat de kosten die gemoeid zijn met deze maatregel veel te hoog zijn. Enkelen vinden het weggegooid geld en menen dat andere oplossingen (betere handhaving) efficiënter en voordeliger zijn.

Reactie: we willen meer ruimte maken voor fietsers op het fietspad. Veel fietspaden zijn smal en het is er (te) druk. De verplaatsing van snorfietsen naar de rijbaan draagt enerzijds bij aan een gezondere lucht voor de fietsers en een betere doorstroming en verkeersveiligheid op het fietspad, en anderzijds ook aan de verkeersveiligheid van snorfietsers. In de huidige situatie vallen er onder snorfietsrijders naar verhouding veel ernstige verkeersslachtoffers. In de periode van 2017 tot en met oktober 2019 zijn er 1.374 gewonden geregistreerd in het verkeer in Utrecht, waaronder 147 snorfietsers. 10,5% van de geregistreerde gewonden in Utrecht in die periode was een snorfietsers, terwijl slechts 1 á 2% van de verplaatsingen in Utrecht met een snorfiets wordt gemaakt (VIA, 2019 en ODiN/CBS, 2019). Na de invoering van de maatregel rijden snorfietsers op de rijbaan. Zij rijden straks vóór de auto's en worden niet over het hoofd gezien wanneer de auto afslaat.

Met de maatregel kunnen slachtoffers van (ernstige) snorfietsongevallen worden gespaard. Een betere verkeersveiligheid vinden wij een passende besteding van gemeenschapsgeld. De maatregel is bovendien kosteneffectief: met relatief beperkte financiële middelen maken we meer ruimte voor fietsers en zorgen we voor een gezondere lucht op de drukste fietspaden in de stad.

Boa's (gemeentelijke handhavers) zijn niet bevoegd voor handhaving op de snelheid van snorfietsen. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de politie. Alleen strengere handhaving op de snelheid van snorfietsers is geen oplossing voor de drukte en de luchtkwaliteit op de fietspaden. Met het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan dragen we hier direct aan bij.

13 Zienswijzen over de overige gevolgen voor snorfietzers

13.1 Scootertje pesten

Indieners zijn van mening dat deze maatregel een vorm van 'scootertje pesten' is. Volgens de indieners wordt de schuld elke keer bij de snorfietser gelegd terwijl het in hun ogen voornamelijk de fietsers zijn die voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen. De invoering van de pakt de vrijheid van de snorfietzers af. Hierdoor voelen snorfietzers zich genoodzaakt om hun mobiliteitsgedrag te veranderen, wat ze een vorm van pesten vinden. Ook vinden sommige indieners dat de gemeente Utrecht de perceptie wekt tegen het gebruik van snorfietsen te zijn, en dat met deze maatregel wil inperken.

Reactie: we vinden het belangrijk dat alle vervoerswijzen in de stad veilig zijn. Daarbij kijken we ook naar de veiligheid van snorfietzers. De maatregel is er juist op gericht om de veiligheid van fietsers én snorfietzers te verbeteren. Ook de helmplicht die samengaat met de maatregel draagt daaraan bij. Wij begrijpen dat mensen zich desondanks benadeeld kunnen voelen.

We hebben in de communicatie (met name in de brief naar snorfietzers) ook gewezen op andere vervoerswijzen en bijvoorbeeld stimuleringsregelingen die daarvoor bestaan. Dat doen we om mensen tegemoet te komen die straks om diverse redenen liever niet (met helm op) op de rijbaan rijden. Zodat zij tijdig een afweging kunnen maken. Het staat snorfietzers uiteindelijk vrij om hierin een eigen keuze te maken. Verder geldt voor elk vervoermiddel dat de gebruiker daarvan zich aan de verkeersregels en de aangegeven rijsnelheid moet houden. Daarin maken wij met deze maatregel geen onderscheid.

13.2 Snorfietzers moeten meer gaan omrijden

Indieners menen dat snorfietzers door invoering van de maatregel meer moeten omrijden, waardoor de reistijd toeneemt. Als specifieke locaties worden genoemd het centrum (busbaan Vredenburg / Lange Viestraat) en de onderdoorgangen onder het spoor. Een indiener stelt voor om één of enkele (fiets)onderdoorgangen in stand te houden voor snorfietsen om zo de kans op overtreding van de regels te beperken.

Reactie: het klopt dat snorfietzers in de binnenstad soms alternatieve routes moeten rijden, omdat zij geen gebruik mogen maken van de busbaan. Dit geldt in de huidige situatie ook al voor bromfietsers. De onderdoorgangen van het spoor blijven gewoon toegankelijk voor snorfietzers. Snorfietzers kunnen, net als brommers, over de rijbaan onder het spoor doorrijden. Bij de invoering van de maatregel geven we duidelijk aan welke routes snorfietzers moeten gaan rijden. Daarnaast zullen snorfietscoaches

mensen op straat helpen bij het vinden van de juiste route en het gewenste gedrag. De meeste routes blijven gewoon toegankelijk, alleen niet meer via het fietspad maar via de rijbaan. Snorfietzers hoeven maar op een paar plekken om te rijden. Om te bereiken dat deze aanwijzingen worden nageleefd, gaan we handhaven op de maatregel. Dit doen we door fysieke controles van boa's op straat. De zichtbaarheid van de boa's heeft naar verwachting een positief effect op de naleving van de nieuwe maatregel.

13.3 Bereikbaarheid

Indieners stellen dat bepaalde delen van de stad met de snorfiets minder goed of onbereikbaar worden als gevolg van de maatregel. Als voorbeeld wordt genoemd dat maaltijdbezorgers niet meer bij alle restaurants in het centrum kunnen komen (bijvoorbeeld aan de Lange Viestraat). Een andere indiener geeft aan het meenemen van kleine stukjes fietspad (doorsteekjes) in de maatregel ervoor zorgt dat bepaalde wijken lastig te bereiken zijn. En één indiener stelt dat er naar zijn huis geen route is waar geen helm op hoeft omdat de ene route via de Catharijnesingel (met helm op) is en de andere via een voetgangersgebied is.

Reactie: het klopt dat snorfietzers in de binnenstad soms iets moeten omrijden, omdat er op die plekken alleen een vrijliggend fietspad is, zonder rijbaan voor auto's of bromfietsen ernaast. Dit zijn dezelfde plekken waar bromfietsen in de huidige situatie niet mogen rijden. Voor een duidelijke herkenbaarheid en handhaving van de maatregel is het niet wenselijk dat snorfietzers daar op het fietspad blijven rijden. Deze fietspaden zijn bovendien erg druk. Snorfietzers kunnen verder bijna alle routes blijven rijden, maar dan op de rijbaan in plaats van op het fietspad. Verplicht omrijden komt dus niet vaak voor. De kleine stukjes fietspad (doorsteekjes) die wijken met elkaar verbinden blijven bovendien toegankelijk voor snorfietzen.

De fietspaden op de Lange Viestraat behoren tot de drukste fietspaden van Utrecht. Omdat er naast deze vrijliggende fietspaden alleen een busbaan ligt, zullen snorfietzen dezelfde routes moeten gaan rijden als bromfietsers. Het klopt dat snorfietzers in sommige gevallen niet meer met hun snorfiets van deur tot deur kunnen komen en dan misschien een stukje moeten lopen of omrijden, zoals een medewerker van een maaltijdbezorger stelt. Dit betekent dat snorfietzers het laatste stukje van de route te voet moeten afleggen, met de snorfiets aan de hand. Het gaat in deze gevallen om een beperkte afstand, circa 100 meter. Dit geldt ook voor de indiener die in de omgeving van de Catharijnesingel woont; hij of zij kan met de snorfiets mét helm op via de Catharijnesingel rijden of zonder helm te voet, met de snorfiets aan de hand.

Om op bepaalde plekken in de binnenstad te kunnen komen is het soms nodig om een helm te dragen en op de rijbaan te rijden. Het dragen van een helm is in het belang van een snorfietser, omdat het bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Uit onderzoek is gebleken dat het hoofd vaak het lichaamsonderdeel is dat ernstig gewond raakt bij snorfietsongevallen. Hoewel de helm geen bescherming biedt tegen elke vorm van letsel, kan de helm wel (fatale) vormen van hoofdletsel verminderen. Uit onderzoek naar snorfietsongevallen op het fietspad concludeert de SWOV dat een groot deel van

het ernstige hoofdletsel onder snorfietzers beperkt had kunnen worden, en dat licht hoofdletsel zelfs voorkomen had kunnen worden als ze een helm hadden gedragen. Er wordt gewerkt aan een landelijke invoering van de helmplicht voor snorfietzers. Hiermee verandert de plaats op de weg van de snorfiets landelijk niet. Andere Europese landen hebben de helmplicht voor snorfietsen al langer geleden ingevoerd vanwege de veiligheid van snorfietzers. Als indiener liever geen helm draagt, dan adviseren we om het laatste stukje van de route te voet, met de snorfiets aan de hand af te leggen. Een andere mogelijkheid is om voor een ander vervoermiddel te kiezen, zoals een (elektrische) fiets. Hiervoor geldt geen helmplicht.

13.4 Gezondheid (elektrische) snorfietser

Indieners vragen zich af waarom snorfietzers op de rijbaan wel uitlaatgassen / fijnstof mogen inademen tussen de stilstaande auto's. De maatregel heeft immers als doel om de luchtkwaliteit voor de fietsers te verbeteren maar hierdoor gaat de gezondheid van de snorfietzers er niet op vooruit.

Reactie: uiteraard vinden we de gezondheid van alle verkeersdeelnemers belangrijk. Als stad willen we ruimte-efficiënte, schone én actieve vorm van vervoer stimuleren, om zo de transitie naar duurzame mobiliteit te maken. Een elektrische snorfiets stoot zelf geen vervuilende stoffen uit op het fietspad, maar draagt ook niet actief bij aan de gezondheid van de snorfietser. Dit in tegenstelling tot een (elektrische) fiets, waarbij de fietser lichamelijk inspanning moet leveren. Bovendien zorgt een elektrische snorfiets voor hinder op het fietspad, door het snelheidsverschil en het verschil in omvang en gewicht met fietsers.

Doordat fietsers (en wandelaars) lichamelijk inspanning leveren, ademen ze daarnaast een grotere een grotere hoeveelheid lucht in dan andere verkeersdeelnemers (RIVM, 2008). Daarom raadt het RIVM aan om afstand te houden tot de bron die ultrafijn stof uitstoot. Dat is voor fietser niet mogelijk als die bron (de snorfiets) fietsers inhaalt of vóór de fietsers staat te wachten voor een verkeerslicht. Door de kleine afstand tussen snorfietzers en fietsers op het fietspad worden fietsers direct blootgesteld aan deze luchtverontreinigende stoffen. Met name de kleinste deeltjes fijn stof, het zogenaamde ultrafijn stof, zijn gevaarlijk voor de gezondheid, omdat ze heel gemakkelijk door het lichaam kunnen worden opgenomen. Ter relativering: in de praktijk rijden snorfietzers op veel wegen nu ook gewoon tussen het overige verkeer.

13.5 Snorfietzers ondervinden problemen met automobilisten op de rijbaan

Indieners verwachten dat de lagere snelheid van de snorfiets voor problemen zullen zorgen op de rijbaan. Ze verwachten dat automobilisten geen geduld hebben en er frustraties naar de snorfietzers gaan ontstaan. Veel genoemde voorbeelden hiervan zijn inhalen op plekken waar dit niet kan, bumperkleven of zelfs het 'van de weg drukken' van snorfietzers.

Reactie: op de binnenstedelijke wegen waar de maatregel wordt ingevoerd ligt de rijsnelheid van het autoverkeer meestal lager dan de toegestane snelheid door drukte, in- en uitvoegend verkeer, parkeerbewegingen et cetera, waardoor de snelheidsverschillen tussen snorfietzers en autoverkeer in de praktijk minder groot zijn. Ook op de momenten dat het rustiger is op de weg, verwachten we niet dat de lagere snelheid van snorfietzers tot problemen zal leiden aangezien het gaat om wegen in stedelijke context waar dit type voertuigen verwacht kan worden. In Amsterdam zijn deze problemen ook niet uit de evaluatie naar voren gekomen na invoering van de maatregel daar. De wegen waar de maatregel wordt ingevoerd zijn vooraf onder meer op dit aspect beoordeeld door een verkeerskundig adviesbureau (Onderzoek snorfiets naar de rijbaan, Goudappel Coffeng, 2020).

Voordat de maatregel wordt ingevoerd, starten wij een communicatiecampagne. Deze communicatiecampagne is niet alleen gericht op snorfietzers en fietsers, maar ook op automobilisten. Voor hen verandert er natuurlijk ook iets. Wij willen de automobilist zo goed mogelijk informeren over de nieuwe verkeerssituatie, om te bereiken dat zij hun rijgedrag hierop aanpassen. Dit doen we onder andere door borden te plaatsen naast de rijbaan en in de eerste weken wijzen we automobilisten met bijvoorbeeld tekstkarren op de aanwezigheid van snorfietzers op de rijbaan. Overigens zijn automobilisten al gewend aan bromfietzers die veelal dezelfde doorsteekjes gebruiken.

14 Zienswijzen over aansprakelijkheid

14.1 Aansprakelijkheid (gemeente)

Indieners stellen dat de gemeente verantwoordelijk en aansprakelijk is als er (ernstige) ongelukken (met eventueel dodelijke afloop) op de rijbaan plaatsvinden waar een snorfietser bij betrokken is.

Reactie: veel fietspaden zijn smal en druk. Door meer ruimte te maken voor fietsers op het fietspad, kunnen meer mensen op een veilige en gezonde manier door de stad fietsen. Als snorfietzers op de rijbaan rijden, zijn ze beter zichtbaar voor automobilisten. Daardoor gebeuren er bijvoorbeeld minder ongelukken tussen afslaande automobilisten en rechtdoor rijdende snorfietzers. Dit draagt bij aan hun verkeersveiligheid. We verwachten dat met de maatregel de verkeersveiligheid verbetert. We gaan dit ook monitoren en evalueren.

Wij achten ons niet verantwoordelijk of aansprakelijk voor ongevallen als gevolg van het invoeren van deze maatregel. Integendeel, we verwachten juist minder (ernstige) ongevallen. Wel kijken we in specifieke situaties na ongevallen of er een verband te leggen is met de fysieke inrichting. Dat doen we nu ook al.

14.2 Aansprakelijkheid automobilisten (en bromfietzers) ten opzichte van snorfietzers

Indieners vragen zich af of ze als automobilist aansprakelijk zijn als ze na invoering van de maatregel een aanrijding krijgen met een snorfietser. Dit is namelijk bij fietsers ook het geval.

Reactie: de aansprakelijkheid voor schade bij een verkeersongeval is afhankelijk van de situatie. Artikel 185 Wegenverkeerswet 1994 regelt de aansprakelijkheid van de eigenaar van een motorrijtuig bij een aanrijding met een niet-motorrijtuig (zoals fietsers of voetgangers).

Auto's en brom- en snorfietsen zijn beide motorrijtuigen. Dit houdt in dat er geen automatische aansprakelijkheid voor de autobestuurder geldt. Dit blijkt uit een uitspraak van de rechtbank 's-Gravenhage (ECLI:NL:RBSGR:2012:BV8991).

Bij een ongeval tussen een auto en een snorfiets zijn de verhoudingen tussen beide verkeersdeelnemers gelijk en moet per geval worden gekeken wie (gedeeltelijk) aansprakelijk is voor de ontstane schade.

Dit is speelt evengoed als een snorfietser op het fietspad rijdt waar een automobilist rechtsaf slaat. In de huidige praktijk zijn dit situaties waarin relatief veel ongevallen gebeuren.

15 Zienswijzen over alternatieve oplossingen

15.1 Verbreden fietspaden

Indieners zijn van mening dat het beter is om de fietspaden te verbreden in plaats van het verplaatsen van de snorfietzers naar de rijbaan. Een aantal indieners stelt voor om te stoppen met tweerichtingsfietspaden. Hierdoor zouden fietsers en scooters op éénrichtingsfietspaden sneller tegen het verkeer in rijden.

Reactie: we zetten ons in om de stad voor fietsers aantrekkelijker te maken. Zo wordt bij herinrichtingen meer ruimte gegeven aan fietsers (met bredere fietspaden of een fietsstraat) als dit veilig kan en er ruimte voor is. Maar hier gaat (veel) tijd overheen. Daarnaast is niet bij elke fietsroute de ruimte aanwezig om de fietspaden te verbreden. Op de meeste plekken buiten het gebied waar we de snorfiets naar de rijbaan verplaatsen past de snorfiets nog wel op het fietspad. In het invoeringsgebied gebied is de drukte op de fietspaden vaak het hoogst, is er overlast door onder andere snelheidsverschillen en beperkte ruimte. Daarom kiezen we op die wegen voor verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan.

We streven naar een breed fietsnetwerk rondom en in de stad. Het is daarom juist wenselijk om fietspaden in twee richtingen te maken. Veel tweerichtingsfietspaden zijn aangelegd om fietsers meer keuzes te bieden en te voorkomen dat er onnodig moet worden omgefietsd en gewacht, bijvoorbeeld bij barrières zoals drukke verkeerswegen en verkeerslichten. Dit staat duidelijk aangegeven met borden.

15.2 Speciale strook op het fietspad (of apart snor/bromfietspad)

Indieners stellen voor om snor- en bromfietsers een eigen plek op de weg te geven. Dit kan bijvoorbeeld door een aparte strook op het fietspad te maken voor deze doelgroep: een soort 2^{de} fietspad voor brom- en snorfietzers.

Reactie: de groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid. We willen daarom de drukke fietspaden ontlasten en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de stad verbeteren. De verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan draagt daaraan bij. De ruimte is er niet om voor elk vervoermiddel een eigen rijstrook te creëren. Op de aangewezen wegen is het voor snorfietzers veilig om op de rijbaan te kunnen rijden.

15.3 Inhaalsecties voor snorfietzen op het fietspad

Indieners stellen voor om bepaalde delen van het fietspad een kleur te geven. Die stukken dienen als attentiewaarde op plekken waar het druk is. De snorfietser kan dan zijn snelheid op die plekken matigen.

Reactie: de maatregel om snorfietzers naar de rijbaan te brengen heeft als belangrijk doel om de drukte op de fietspaden te verminderen. Daarmee verbeteren we de veiligheid en de bruikbaarheid van de fietspaden. Het kleuren van fietspaden om te waarschuwen voor gevaarlijke/ drukke situaties gaat er niet voor zorgen dat fietspaden rustiger worden.

15.4 Advies maximumsnelheid op het fietspad

Indieners stellen voor om een maximumsnelheid op het fietspad in te stellen. Hierdoor hoeven snorfietzers of andere vervoermiddelen niet naar de rijbaan. Weggebruikers die harder willen rijden, kunnen er dan zelf voor kiezen om op de rijbaan te gaan rijden.

Reactie: de groei van de stad brengt stevige uitdagingen mee op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid. We willen daarom de drukke fietspaden ontlasten en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de stad verbeteren. De verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan draagt daaraan bij.

Een maximumsnelheid wordt niet toegepast op fietspaden. Wij denken ook niet dat dit een afdoende oplossing zou zijn voor de te drukke fietspaden. Voor snorfietzers geldt al een maximumsnelheid van het voertuig (constructiesnelheid) van 25 km/u.

15.5 30-km zone ('auto te gast' straten)

Indieners vinden dat het beter is om de maatregel alleen toe te passen op wegen waar de maximumsnelheid 30 km/u bedraagt. Het snelheidsverschil tussen de vervoerswijzen (modaliteiten) is dan minder groot. De BOVAG stelt voor om een 30 km/uur stadsfietspad te introduceren waar een diversiteit aan vervoermiddelen gebruik van kan maken. Als hier geen ruimte voor is, valt te overwegen de rijbaan te verbreden en aan te passen naar een soort fietsstraat waar de auto te gast is.

Reactie: waar het kan, gaat de snelheid op de wegen in Utrecht terug van 50 km/uur naar 30 km/uur. Dit stond al in het mobiliteitsplan 'Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen' uit 2016. Alle wegen en straten in Utrecht krijgen een maximumsnelheid van 30 km/uur, tenzij dit vanwege bijvoorbeeld de doorstroming niet gewenst is. Zo blijven de stedelijke verbindingswegen overwegend 50 kilometer per uur indien dit nodig is om als snelste route naar de Ring te functioneren. In het Mobiliteitsplan 2040 dat ter besluitvorming naar de gemeenteraad is gestuurd, wordt hierop voortgeborduurd.

Op dit moment transformeren we hoofdfietsroutes steeds vaker tot fietsstraten. Dit is de afgelopen maanden onder andere gebeurd bij de Voorstraat / Wittevrouwenstraat en de Nachtegaalstraat. Om dit veilig te kunnen doen, moeten er veel meer fietsers dan auto's zijn. Dat is in veel van de straten waar we deze maatregel invoeren (nog) niet aan de orde. Op wegen waar dit wel het geval is, willen we een fietsstraat realiseren (bijvoorbeeld op de Jutfaseweg).

Bredere fietspaden zijn in de binnenstad meestal niet mogelijk. Vandaar dat we vanwege de drukte en de veiligheid de snorfiets naar de rijbaan verplaatsen.

15.6 Schaf blauw plaatje af, alleen nog maar bromfietsen

Indieners, waaronder de Fietzersbond, stellen voor om de snorfiets als voertuig af te schaffen en alleen nog bromfietsen (met geel kentekenplaat) toe te staan. De snorfiets zou door de maatregel geen voordeel meer hebben ten opzichte van de bromfiets. Volgens de Fietzersbond is Nederland het enige Europese land dat de fiets met hulpmotor toe staat.

Reactie: het afschaffen van de snorfiets is niet aan de orde. De snorfiets is een legaal vervoermiddel. Bovendien is het geen bevoegdheid van de gemeente om de snorfiets als voertuig af te schaffen. Daarvoor zou landelijke wetgeving nodig zijn. Het argument dat de snorfietser geen voordelen meer zouden hebben ten opzichte van de bromfietser, is buiten het invoeringsgebied niet aan de orde. We verwachten niet dat alle snorfietseigenaren hun voertuig zullen wegdoen of omruilen. Rijden op de rijbaan en een helm dragen hoeft alleen binnen het invoeringsgebied, hier kan men ook voor een ander vervoermiddel kiezen. Daarbuiten blijft de situatie ongewijzigd. Wel heeft de minister recent een ontwerpbesluit voor een landelijke helmplicht naar de Tweede Kamer gestuurd, omdat ook zij verwacht dat de helmplicht bijdraagt aan de verkeersveiligheid van snorfietzers op het fietspad. Landelijk verandert de plaats op de weg van de snorfiets hiermee niet. Naar verwachting treedt de landelijke helmplicht per 1 juli 2022 in werking.

15.7 Begrenzing maximumsnelheid snorfiets omhoog

Indieners vinden dat bij de invoering van de maatregel de maximale snelheid van de snorfiets (begrenzing) naar 45 km/u moet, in plaats van de huidige 30 km/u. Snorfietsen kunnen dan beter het verkeer bijhouden op de rijbaan.

Reactie: wij vinden verder opvoeren geen wenselijke oplossing. Het is bovendien geen bevoegdheid van de gemeente om de maximumsnelheid van snorfietsen te verhogen van 25 naar 45 km/u. Daarvoor is landelijke wetgeving nodig. Wel is het mogelijk om de snorfiets om te bouwen naar een bromfiets zodat legaal harder gereden kan worden.

15.8 Snorfietzers de keuze geven: met helm op rijbaan of zonder helm op het fietspad

Indieners stellen voor om snorfietseigenaren zelf de keuze te laten maken waar ze rijden.

Reactie: met de verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan maken we meer ruimte voor fietsers op het fietspad. Veel fietspaden zijn smal en het is er druk. Als snorfietzers de keuze hebben om op het fietspad te blijven rijden, blijven de fietspaden te druk omdat veel snorfietzers op het fietspad zouden blijven. Het geven van een keuze voor het rijden op de rijbaan of het fietspad draagt bovendien niet bij aan de herkenbaarheid en begrijpelijkheid van de maatregel onder andere verkeersdeelnemers. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

15.9 Strengere eisen aan het rijbewijs

Indieners stellen voor om hogere eisen te stellen aan het snorfietsrijbewijs. Zo zou de minimumleeftijd verhoogd moeten worden naar 18 jaar. Snorfietzers zouden zich daarmee beter bewust zijn van hun rol in het verkeer. Een andere indiener stelt juist dat voor het rijden op een snorfiets nu al een rijbewijs nodig is, en daarmee kan worden aangenomen dat snorfietsrijders bekwaam en veilig op het fietspad kunnen rijden.

Reactie: het stellen van hogere eisen aan het brom- en snorfietsrijbewijs is geen bevoegdheid van de gemeente, maar van de landelijke overheid. Wij verwachten overigens niet dat het stellen van hogere eisen aan het brom- en snorfietsrijbewijs een alternatief is voor invoering van de maatregel. Het zou even druk blijven op het fietspad. Verder blijkt uit onderzoeken van de SWOV dat de meeste snorfietsongevallen worden veroorzaakt waar afslaand gemotoriseerd snelverkeer voorrang moet verlenen aan recht doorgaand verkeer op het fiets-/bromfietspad. Ook vinden er regelmatig eenzijdige ongevallen plaats, bijvoorbeeld door het openslaan van autodeuren van auto's die naast het fietspad geparkeerd staan.

Op dit moment worden er al nadrukkelijk eisen gesteld aan het brom- en snorfietsrijbewijs. Voor het rijden op een brom- of snorfiets is een rijbewijs AM nodig. Om een rijbewijs AM te behalen moet een theorie-examen en een praktijkexamen worden behaald. Dit theorie-examen test kennis van de verkeersregels en verkeersinzicht. Het praktijkexamen test beheersing van het voertuig, kijkgedrag, voorrang verlenen en inhalen en rijden op kruispunten en rotondes.

Brom- en snorfietsrijders doen dezelfde theorie- en praktijkkennis op om hun rijbewijs te halen. Een rijbewijs AM stelt de bezitter daarvan in staat zowel een brom- als een snorfiets te rijden. Snorfietzers hebben ook geleerd hoe ze zich als bromfietser moeten gedragen en wat de verkeersregels voor bromfietzers zijn. Snorfietzers worden nu al opgeleid om als bromfietser de weg op te gaan.

15.10 Herkeuren naar brommer in gemeente mogelijk maken

De Fietzersbond geeft aan dat met de nieuwe maatregel de voordelen van een snorfiets ten opzichte van een bromfiets kleiner worden. De Fietzersbond stelt daarom voor om het proces van herkeuring en ombouwen van snorfiets naar bromfiets (omkatten) te versnellen door deze herkeuring in de gemeente mogelijk te maken.

Reactie: het dichtstbijzijnde keuringsstation van RDW waar snorfietzers voor een ombouwkeuring van hun snorfiets naar een bromfiets kunnen langsgaan is Nieuwegein. Dat is op minder dan 10 kilometer afstand vanaf het centrum van Utrecht. Hoewel deze locatie dus niet in de stad Utrecht is gelegen, denken wij dat het goed bereikbaar is met een snorfiets.

15.11 Ontheffingen voor specifieke snorfietsen

Indieners, waaronder de organisatie FEHAC, wijzen erop dat het soort voertuigen dat een blauw kenteken heeft zeer divers is. De indieners vragen omwille van de veiligheid van de berijders van dit type snorfietsen om een uitzondering te maken voor een aantal specifieke snorfietsen.

Een deel van de indieners, waaronder de organisatie FEHAC, ziet graag een ontheffing voor de (historische) snorfiets met trapondersteuning (Solex en SpartaMet). Gezien de geringe snelheid van deze snorfietsen zouden deze kwetsbaar zijn op de rijbaan en is het veiliger om dit type snorfietsen op het fietspad te laten rijden. Een ander deel van de indieners ziet graag een ontheffing voor elektrische snorfietsen (zoals de iYYO Star, RadWagon of de Sachs Electra de Luxe). Die hebben immers geen uitstoot en onderscheiden zich nauwelijks van een e-bike. Verder zou een uitzondering voor deze groep het gebruik van elektrische vervoermiddelen bevorderen.

Reactie: de maatregel geldt voor alle voertuigen met een blauw kenteken, ook op het moment dat de motor is uitgeschakeld. Wettelijk gezien mogen wij alleen regels maken voor álle snorfietsen, er mag geen onderscheid gemaakt worden tussen elektrische en brandstofvoertuigen. Hoewel elektrische snorfietsen zelf geen schadelijke stoffen uitstoten, moeten ook zij straks op de rijbaan gaan rijden. Overigens geldt dit al op wegen zonder vrijliggende fietspaden. Een ontheffing verlenen voor een bepaalde categorie snorfietsen zou onduidelijkheid geven. Daarnaast zou de handhaving met dit soort uitzonderingen zeer complex worden.

Bij het besluit tot deze maatregel staat veiligheid voorop. Alle voertuigen met een blauw kenteken kunnen na invoering van de maatregel veilig op de rijbaan rijden binnen het invoeringsgebied. Snorfietsen worden op de rijbaan beter gezien door het autoverkeer als ze afslaan en snorfietzers zijn beter beschermd met een helm. Bovendien hebben ze daar meer ruimte dan op de smalle fietspaden. De maatregel geldt alleen voor vrijliggende fietspaden in het invoeringsgebied, alleen daar heeft de maatregel gevolgen. In een groot deel van de stad rijden snorfietsen (en dus ook bijzondere type snorfietsen) nu al op de rijbaan en mengen ze zich met het overige gemotoriseerde verkeer (zoals op rijbanen met fietsstroken zoals de Albatrosstraat, de

Hopakker en de Draaiweg). In de binnenstad ligt de gemiddelde snelheid van het autoverkeer bovendien relatief laag.

Op routes buiten de binnenstad waar de gemiddelde snelheid hoger ligt en snorfietzers zich niet prettig voelen op de rijbaan, zijn alternatieve routes beschikbaar (bijvoorbeeld de Leidseweg als alternatief voor de Graadt van Roggenweg). Wij ondersteunen hierin door op verzoek persoonlijk routeadvies te geven. Snorfietzers zullen voor deze routes soms wel iets moeten omrijden.

15.12 Uitzondering / ontheffing voor bepaalde doelgroepen

Indieners zien graag dat er een ontheffing komt voor bepaalde doelgroepen. Doelgroepen die worden genoemd zijn ouderen en mensen met een visuele- of auditieve beperking. Deze groepen zien op tegen het rijden op de rijbaan.

Reactie: in uitzonderlijke gevallen is het mogelijk om een ontheffing te krijgen voor het rijden op de rijbaan met een helm. Daarvoor dient een aanvraag te worden ingediend en gemotiveerd te worden dat er sprake is van specifieke persoonlijke omstandigheden. Er is geen ontheffing mogelijk 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. Ook 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.

15.13 (Fossiele) Snorscooters verbieden in (delen van) Utrecht

Indieners, waaronder de organisaties RAI en de Fietzersbond, zijn van mening dat de gemeente (ook) andere alternatieven kan overwegen om de luchtkwaliteit te verbeteren. De RAI Vereniging vindt dat een milieuzone een geschikter alternatief is om voertuigen met uitlaatgassen te weren, in plaats van alle snorfietzen naar de rijbaan te verplaatsen. De Fietzersbond en enkele indieners vragen zich af waarom de gemeente er niet voor kiest om een milieuzone van toepassing te verklaren op alle tweewielers op fossiele brandstoffen (net als vervuilende dieselauto's). Dit maakt volgens hen het gebruik van snorfietzen een stuk minder aantrekkelijk.

Reactie: er zijn in Utrecht geen concrete plannen om brom- en snorfietzen te weren in het kader van de luchtkwaliteit. Bij het vaststellen van het uitvoeringsprogramma 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' in de gemeenteraad, eind 2020, is gekozen voor (kosten)effectieve maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Uit onderzoek door RHDHV naar welke maatregelen het meest (kosten)effectief zijn, eindigde een milieuzone voor brom- en snorfietzen niet hoog: er zijn forse investeringen voor nodig, en het effect op de luchtkwaliteit is aanzienlijk kleiner dan de maatregelen waar wel voor gekozen is: milieuzones voor auto's, het weren van vervuilende mobiele (bouw)werktuigen en het terugdringen van de uitstoot veroorzaakt door houtstook.

15.14 Stop met de groei van de stad

Indieners voeren aan dat Utrecht vol is. De fietspaden worden steeds drukker. Het probleem moet daarom bij de bron worden aangepakt: stop met de verdere groei van de stad.

Reactie: steeds meer mensen en bedrijven kiezen voor onze stad (Utrecht Region, 2021). Volgens de Europese Commissie is de regio Utrecht één van de meest concurrerende regio's in Europa. Door de centrale ligging in het hart van Nederland, is Utrecht een aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. We willen een inclusieve stad zijn, waar plek is voor iedereen en waarin gezondheid en leefbaarheid voorop staan. We willen ruimte geven aan deze groei, maar tegelijk onszelf blijven. We erkennen dan ook dat de groei van de stad stevige uitdagingen met zich meebrengt op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid. Om die reden willen we de drukke fietspaden ontlasten en de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de stad verbeteren. De verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan draagt daaraan bij.

15.15 Integraal beleid voor alle vervoerswijzen

Indieners, waaronder de organisaties ANWB, RAI en BOVAG, stellen dat de gemeente beter kan kijken naar een integraal beleid voor alle vervoerswijzen (modaliteiten) in Utrecht. Volgens de ANWB en de BOVAG kan niet eindeloos worden doorgegaan met het verplaatsen van voertuigen naar de rijbaan en neemt het belang en de urgentie voor een structurele toekomstvaste oplossing voor de groeiende diversiteit aan vervoermiddelen op het fietspad steeds meer toe. De RAI voegt daaraan toe dat ze een alternatief hebben onderzocht waar voertuigen op basis van de huidige wet- en regelgeving zich zouden moeten bewegen (kader stedelijke mobiliteit), en vraagt de gemeente dit document mee te nemen in de besluitvorming.

Eén indiener geeft daarnaast aan dat nieuwe snorfietzen volgens het Klimaatakkoord vanaf 2025 alleen nog maar elektrisch zijn. Light Electric Vehicle (LEV's) zijn sterk in opkomst. Indiener verwacht daarom dat het verkeer op het fietspad in de nabije toekomst veelal elektrisch aangedreven zijn en 25 km/u zal rijden Volgens de indiener is er bij die LEV's een grote variëteit qua ruimtebeslag, snelheid en wendbaarheid. De huidige maatregel zal door de opkomst van de LEV's volgens de indiener geen invulling geven aan de doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren (verschil in massa op het fietspad wordt kleiner door opkomst LEV's). Dit onderstreept het belang om op dit bredere mobiliteitsvraagstuk in te spelen.

Reactie: ook wij zien in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen zoals e-steps, e-scooters, e-bikes, e-deelbakfietsen, Light Electric Vehicles (LEVs), speed-pedelecs, autonome deelshuttles en Licht Elektrische Vrachtoertuigen (LEVVs) in de stad. Enerzijds maken deze technologische ontwikkelingen de meervoudige ruimtevraag in onze toch al drukke stad nog complexer. Ze hebben effect op het gebruik van de openbare ruimte, de infrastructuur en de verkeersveiligheid. Om die reden volgen we met belangstelling het nationaal toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen (LEV-kader) dat door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt opgesteld en naar

verwachting in de zomer van 2021 gereed is voor behandeling in de Tweede Kamer. Daar waar mogelijk proberen we een bijdrage te leveren aan de dialoog met het ministerie en trekken we samen met andere steden uit de G4 (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam) op. Met de komst van het nieuwe toelatingskader hebben wij ook zorgen over nieuwe typen/aantallen LEV(V)s en de daarmee gepaarde risico's, zoals de plek op de weg. Wij zullen de komende tijd – in lijn met ons nieuwe Mobiliteitsplan 2040 dat aan de gemeenteraad is voorgelegd ter besluitvorming – werken aan een doorvertaling voor LEV(V)s. We hopen dat het ministerie met het nieuwe toelatingskader maatwerk biedt als het gaat om de plek op de weg (met oog voor de stedelijke context).

De ontwikkeling van meer LEVs en LEVVs biedt anderzijds ook kansen om de stad beter bereikbaar, leefbaar en gezonder te maken. Zo is deelmobiliteit voor inwoners die slechts af en toe een auto of scooter nodig hebben een (goedkoper) alternatief voor de eigen auto of scooter en legt het een minder groot ruimtebeslag op de stad.

Wachten met de verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan totdat het nieuwe toelatingskader voor Licht Elektrische Voertuigen gereed is zoals indieners voorstellen, vinden wij onwenselijk. Onze maatregel draagt bij aan de verkeersveiligheid van fietsers én snorfietzers en de doorstroming en de luchtkwaliteit op het fietspad. Daarom willen we de maatregel nu spoedig invoeren en het aantal verkeersslachtoffers terugdringen.

De elektrische fiets maakt fietsen over steeds langere afstanden aantrekkelijk. Maar voor de kortere afstanden en in de binnenstad blijft de gewone fiets een belangrijk vervoermiddel en bestaat het verkeer op het fietspad niet alleen uit elektrisch aangedreven vervoermiddelen die 25 km/u rijden. Ook kwetsbare doelgroepen zoals kinderen en ouderen blijven gebruik maken van het fietspad. Zij fietsen meestal minder snel. Door de toename in verschillende voertuigen op het fietspad, worden de onderlinge snelheidsverschillen groter. Als we nu geen maatregelen nemen dan wordt de drukte op het fietspad zo groot, dat fietsen minder aantrekkelijk wordt. Dit leidt tot een toename van (het gevoel van) onveiligheid en zorgt ervoor dat kwetsbare doelgroepen in de spits niet meer overal kunnen (of willen) komen met de fiets. Terwijl wij fietsen juist aantrekkelijk willen houden voor alle doelgroepen. Met de verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan komen we hieraan tegemoet.

Elektrische fietsen zijn, in ieder geval in de huidige situatie, qua omvang kleiner dan een snorfiets. Ondanks hun (wellicht) hogere snelheid dan de reguliere fiets leveren ze minder hinder op voor de gebruikers van het fietspad dan snorfietzers. De elektrische fiets is een ruimte-efficiënte, schone én actieve vorm van vervoer. Met de verplaatsing van snorfietzers naar de rijbaan dragen we op korte termijn bij aan een gezondere lucht voor (elektrische) fietsers, een verbetering van de doorstroming op het fietspad en verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers én snorfietzers.

Op lange termijn zetten we ook in op andere maatregelen, zoals de uitbreiding en verbetering van het fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen. We spreiden het fietsverkeer over meer, veilige en aantrekkelijke hoofd fietsroutes. Zo creëren we voor de omvangrijke stromen fietsers routes om het centrum heen en sluiten we het fietsnetwerk beter aan op de OV-knooppunten. Ook

zorgen we daarnaast voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen. We gaan daarnaast beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee houden we de openbare ruimte aantrekkelijk en maken we de groei mogelijk van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. Waar het knelt, sturen we op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doen we aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Op sommige plekken faciliteren we het doorgaand autoverkeer niet meer en stellen we 30 km/uur zones in, zodat er meer ruimte komt voor lopen, (elektrische) fietsen en andere functies, zoals verblijven en groen. Daardoor ontstaan er meer mogelijkheden om de verschillende type voertuigen op de rijbaan te laten rijden en op die manier de drukte op te vangen. Doorgaand autoverkeer dat er nu niet thuis hoort, verplaatsen we naar hoofdwegen die daarvoor bedoeld zijn.

In het klimaatakkoord is opgenomen dat partijen (Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET) samen werken aan de transitie naar 100% emissieloze snorfietsen. Vanaf 1 januari 2025 zullen alle nieuwverkopen van snorfietsen op de Nederlandse markt emissieloos zijn. Dit betekent echter niet dat alle brandstofvoertuigen dan van de weg gaan. Het zal nog een tijd duren voordat het gehele wagenpark op de weg emissieloos is. Snorfietsen zorgen voor piekbelasting door hun verontreinigde uitstoot en zijn daarom extra schadelijk voor de gezondheid van fietsers. We willen voortdurend en zo snel mogelijk een verbetering van de luchtkwaliteit. Met de verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan is dat mogelijk.

16 Zienswijzen over de luchtkwaliteit

16.1 Uitstoot blijft hetzelfde, of snorfiets nou op fietspad of rijbaan rijdt

Indieners stellen dat de uitstoot die de snorfiets produceert hetzelfde blijft, of de snorfiets nou op het fietspad of op de rijbaan rijdt. Ze vragen zich af of de verplaatsing wel impact heeft op de gezondheid van de fietser, aangezien sommige fietspaden direct naast de rijbaan gelegen zijn.

Reactie: de bijdrage van brom- en snorfietsen aan de luchtverontreiniging op fietspaden is onderzocht door metingen van luchtverontreiniging op 19 fietspaden in Amsterdam, Arnhem, Harderwijk en Nijmegen (GGD Gelderland-Midden, 2017). Hieruit blijkt dat brom- en snorfietsen een grote bron van luchtverontreiniging zijn op fietspaden. Ze dragen tot 23% bij aan de concentraties van luchtverontreiniging op de fietspaden. Op drukke routes in de steden is het percentage hoger en in tunnels zijn ze verantwoordelijk voor 44% van de luchtverontreiniging. Ook zorgen ze voor een kortstondige hogere piek en zijn daarom extra schadelijk voor de gezondheid van fietsers: *“Fietzers dragen zelf niet bij aan luchtverontreiniging, maar ademen wel meer luchtverontreiniging in dan andere weggebruikers door hun verhoogde ademminuutvolume. Daarnaast ademen fietsers nog eens extra veel uitlaatgassen van brom- en snorfietsen in, vanwege de korte afstand tussen brommers/scooters en fietsers.”*. De uitstoot op het fietspad of de rijbaan is wellicht hetzelfde, maar de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan levert gezondheidswinst op voor de fietser.

Uit onderzoek van TNO (2016) blijkt bovendien dat snorfietsen meer schadelijke stoffen uitstoten dan bromfietsen. Dit wordt veroorzaakt doordat snorfietsen een begrensde motor hebben. Het begrenzen van een motor heeft een hogere uitstoot tot gevolg. De GGD Gelderland-Midden (2017) geeft in haar onderzoek het advies om de luchtkwaliteit op de fietspaden op de korte termijn te verbeteren door brom- en snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen. Meer afstand tussen bromfietsers/snorfietsers en fietsers levert een reductie op in luchtverontreiniging en daardoor gezondheidswinst. Dit zal de ultrafijnstof concentraties op het fietspad aanzienlijk doen dalen is de inschatting van de GGD. Ook als fietspaden direct naast de rijbaan is gelegen.

16.2 Elektrische snorfietsen verplaatsen naar rijbaan zorgt niet voor betere luchtkwaliteit

Indieners, waaronder de ANWB, zijn van mening dat de gemeente geen rekening houdt met de steeds verdere elektrificering van de snorfiets. Een elektrische snorfiets

stoot immers geen uitlaatgassen uit. Indieners vragen zich daarom af waarom dit type snorfietsen ook naar de rijbaan moet.

Reactie: hoewel elektrische snorfietsen zelf geen schadelijke stoffen uitstoten, moeten ook zij straks op de rijbaan gaan rijden. Wettelijk gezien mogen wij alleen regels maken voor álle snorfietsen, er mag geen onderscheid gemaakt worden tussen elektrische en brandstofvoertuigen. Zij nemen net zo goed veel ruimte in op het fietspad en met hun breedte en massa ontstaan nogal eens onveilige situaties. Verder verwachten we dat de maatregel niet alleen veiliger is voor fietsers, maar ook voor snorfietsers op de rijbaan. Op de rijbaan zien automobilisten snorfietsen beter. Dit geldt ook voor een elektrische snorfiets.

16.3 Uitstoot snorfiets is beperkt t.o.v. andere vervoerswijzen

Indieners menen dat de uitstoot van de snorfiets beperkt is ten opzichte van andere vervoerswijzen (modaliteiten) die gebruik maken van de binnenstad. Denk bijvoorbeeld aan bevoorrading door vrachtwagens. De maatregel zou daarmee weinig bijdragen aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Een andere indiener stelt daarnaast dat de accu's van alle elektrische fietsen voor meer vervuiling zorgen dan de zuinige snorfietsen.

Reactie: de bijdrage van brom- en snorfietsen aan de luchtverontreiniging op fietspaden is onderzocht door metingen van luchtverontreiniging op 19 fietspaden in Amsterdam, Arnhem, Harderwijk en Nijmegen (GGD Gelderland-Midden, 2017). Hieruit blijkt dat brom- en snorfietsen een grote bron van luchtverontreiniging zijn op fietspaden. Ze dragen tot 23% bij aan de concentraties van luchtverontreiniging op de fietspaden. Op drukke routes in de steden is het percentage hoger en in tunnels zijn ze verantwoordelijk voor 44% van de luchtverontreiniging. Ook zorgen ze voor een piekbelasting en zijn daarom extra schadelijk voor de gezondheid van fietsers: *“Fietsers dragen zelf niet bij aan luchtverontreiniging, maar ademen wel meer luchtverontreiniging in dan andere weggebruikers door hun verhoogde ademminuutvolume. Daarnaast ademen fietsers nog eens extra veel uitlaatgassen van brom- en snorfietsen in, vanwege de korte afstand tussen brommers/scooters en fietsers.”* De GGD geeft daarom in hetzelfde onderzoek het advies om de luchtkwaliteit op de fietspaden op de korte termijn te verbeteren door brom- en snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen.

Uit onderzoek van TNO (2016) blijkt bovendien dat snorfietsen meer schadelijke stoffen uitstoten dan bromfietsen. Dit wordt veroorzaakt doordat snorfietsen een begrensde motor hebben. Het begrenzen van een motor heeft een hogere uitstoot tot gevolg. Uit emissiemetingen van gemotoriseerde tweewielers door TNO (2017) blijkt dat de uitlaatgasemissies van brommers en snorfietsen relatief hoog zijn. In stedelijk gebied is de uitstoot per kilometer van brommers en snorfietsen hoger dan die van een benzineauto.

In 2025 zullen alle nieuwe bussen in het openbaar vervoer in Utrecht emissieloos zijn, vanaf 2028 ook alle bestaande bussen. Vanaf 2025 komt er in Utrecht een zero

emissie zone voor logistiek in de binnenstad (ter grootte van de huidige milieuzone). Deze geldt voor bestelbusjes en vrachtverkeer.

Het klopt dat er CO₂ vrijkomt bij het opwekken van de elektriciteit voor de accu van een elektrische fiets, maar dat is veel minder dan wat een auto aan CO₂-uitstoot veroorzaakt. Milieucentraal (2021) heeft berekend dat een elektrische fiets maar 3 procent van de CO₂-uitstoot veroorzaakt van een gemiddelde auto. Bovendien stoot een elektrische fiets geen CO₂ of fijnstof uit tijdens het rijden. Bij een auto, motor en scooter is er sprake van veel uitstoot (zowel CO₂, NO₂ als fijnstof). Daardoor draagt een elektrische fiets bij aan een gezondere lucht in de stad en op het fietspad. We stimuleren dat mensen kiezen voor gezonde, actieve manieren om zich te verplaatsen en deelmobiliteit. Beweging is goed voor de gezondheid, zowel voor de lichamelijke als geestelijke gesteldheid. Mensen op een elektrische fiets bewegen en dragen daarmee bij aan hun eigen gezondheid. Daarom heeft een elektrische fiets de voorkeur boven een (elektrische) snorfiets.

We verplaatsen snorfietsers overigens niet alleen naar de rijbaan voor een gezondere lucht op het fietspad. Snorfietsen nemen veel ruimte in op het fietspad en met hun breedte en massa ontstaan nogal eens onveilige situaties. Als de snorfietsers met helm op naar de rijbaan gaat, komt er meer ruimte voor fietsers op het fietspad en verbetert de doorstroming. Dat is prettig en veiliger voor fietsers, maar ook voor snorfietsers.

16.4 Gebruik auto / motor i.p.v. snorfiets

Indieners voeren aan niet meer met de snorfiets op de rijbaan te willen rijden. In plaats daarvan zullen zij vaker de auto of de motor als vervoermiddel kiezen. Dit zou haaks op het voornemen staan om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Reactie: we verwachten dat maar weinig mensen die nu een snorfiets gebruiken om zich binnen de stad te verplaatsen, straks een auto gaan aanschaffen voor diezelfde verplaatsingen. De auto is daarvoor niet aantrekkelijk, bijvoorbeeld vanwege de schaarste aan parkeergelegenheid in de binnenstad van Utrecht of vanwege de maandelijkse kosten (onderhoud, belasting, brandstof). Snorfietsers zullen eerder geneigd zijn om over te stappen naar een elektrische fiets. Dit voertuig heeft dezelfde voordelen die een snorfiets in de huidige situatie biedt: hij gaat sneller dan een gewone fiets (25 km/uur), de berijder mag op het fietspad en hoeft geen helm te dragen. Dit sluit aan bij de bevindingen van de SWOV (2017) in haar dieptestudie naar snorfietsongevallen op fietspaden binnen de bebouwde kom. Zij concluderen dat voor snorfietsers die geen helm op willen een elektrische fiets een goed alternatief is. De aanschafprijs van een elektrische fiets is niet hoger dan die van een snorfiets en er zijn voldoende tweedehands exemplaren op de markt. Wie met zijn of haar huidige snorfiets sneller wil rijden dan 25 km/uur zal straks eerder geneigd zijn om over te stappen naar een bromfiets.

16.5 Transitie naar zero-emissie mobiliteit (klimaatakkoord)

De organisaties BOVAG, ANWB en Scooterbelang geven aan dat de gemeente rekening moet houden met de transitie naar zero-emissie mobiliteit. Vanaf 2025 zullen alle nieuw verkochte snorfietsen elektrisch zijn volgens afspraken in het Klimaatakkoord. Volgens de organisaties gaat het ontmoedigende effect van de maatregel nu onverminderd gelden voor de elektrische (deel)snorfiets. Terwijl dit vervoermiddel juist een aanvulling kan zijn op de zero-emissie mobiliteit in steden.

Reactie: wij juichen de transitie naar 100% emissieloze snorfietsen toe en staan daarom achter de samenwerking tussen partijen om vanaf 1 januari 2025 alleen nog maar emissieloze nieuwe voertuigen te verkopen. Dit is echter pas over 4 jaar en bovendien zijn daarmee niet direct alle snorfietsen met een verbrandingsmotor van de weg. Het zal nog een tijd duren voordat het gehele wagenpark op de weg emissieloos is. Tot die tijd ademen fietsers onnodig schadelijke stoffen in. Snorfietsen zorgen voor piekbelasting door hun verontreinigende stoffen en zijn daarom extra schadelijk voor de gezondheid van fietsers (zie 16.1). Hoewel elektrische snorfietsen zelf geen schadelijke stoffen uitstoten, moeten ook zij straks op de rijbaan gaan rijden. Wettelijk gezien mogen wij alleen regels maken voor álle snorfietsen, er mag geen onderscheid gemaakt worden tussen elektrische en brandstofvoertuigen. Met de maatregel maken wij meer ruimte op het fietspad. Wij verwachten dat de maatregel niet alleen veiliger is voor fietsers, maar ook voor snorfietsers op de rijbaan. Op de rijbaan zien automobilisten snorfietsen beter. Dit geldt ook voor een elektrische snorfiets.

17 Zienswijzen met betrekking tot specifieke straten

Indieners hebben soms in hun zienswijze een bepaalde straat genoemd. Hieronder behandelen we afzonderlijk elke straat en de daarop ingekomen zienswijzen.

17.1 Amsterdamsestraatweg

Indieners zijn van mening dat de Amsterdamsestraatweg door haar inrichting niet geschikt is om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Volgens sommige indieners wordt hier veel te hard gereden, waardoor de veiligheid van de snorfietser niet gegarandeerd kan worden. Daarnaast geven indieners aan dat de snorfietzers op de Amsterdamsestraatweg tot files zullen leiden. De ondernemersvereniging ASW030 stelt voor om de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op de Amsterdamsestraatweg uit te stellen tot na de herinrichting.

Reactie: op de Amsterdamsestraatweg zijn veel zijwegen waar gemotoriseerd verkeer op de rijweg bij het afslaan het fietspad kruist. Dit zijn juist de plekken waar snel ongelukken tussen een auto en snorfietzers kunnen gebeuren. De gemeten 'V85' van de snelheid van het motoriseerde verkeer (de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden) op de Amsterdamsestraatweg ligt lager dan de toegestane snelheid, rond de 45 km/uur. Naar verwachting wordt in 2023 gestart met de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg. Onderdeel van deze herinrichting, is dat de Amsterdamsestraatweg 30 km/uur wordt. Daarnaast zijn de fietspaden op de Amsterdamsestraatweg smal en druk. Dit alles overwegende is het wenselijk om snorfietzers ook op de Amsterdamsestraatweg op de rijbaan te laten rijden (tot aan de Marnixlaan). De politie kan handhaven op snelheidsovertredingen en gevaarlijk rijgedrag, zoals inhalen op de andere weghelft.

17.2 W.A. Vultostraat

Indieners stellen dat het fietspad langs de W.A. Vultostraat breed genoeg is, en vragen zich af waarom de snorfiets hier naar de rijbaan moet. Ook wordt genoemd dat auto's hier relatief hard rijden, waardoor het snelheidsverschil tussen de auto en de snorfiets groot is.

Reactie: de vrijliggende fietspaden op de W.A. Vultostraat zijn volgens landelijke richtlijnen te smal voor de aantallen fietsers/snorfietzers die er gebruik van maken. De aantallen fietsers zullen naar verwachting in de komende jaren alleen maar toenemen. Daarbij ligt de gemeten rijsnelheid (de V85-waarde die door 85% van het autoverkeer niet wordt overschreden) op de W.A. Vultostraat niet te hoog en valt het

snelheidsverschil tussen de snorfietser en de auto op de meeste momenten in de praktijk mee. Dit overwegende nemen wij de W.A. Vultostraat wel mee in de maatregel.

17.3 Graadt van Roggenweg / Westplein

Indieners voeren aan dat de Graadt van Roggenweg / Westplein niet geschikt is om met de snorfiets op de rijbaan te rijden. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer zou hier te hoog liggen. Daarnaast is het de hoofdroute naar de A2.

Reactie: de vrijliggende fietspaden op de Graadt van Roggenweg en het Westplein zijn volgens de landelijke richtlijnen deels te smal voor de aantallen fietsers/snorfietsers die er gebruik van maken. De aantallen fietsers zullen naar verwachting in de komende jaren alleen maar toenemen. De fietspaden aan de Graadt van Roggenweg en het Westplein maken daarnaast integraal onderdeel uit van het stelsel van drukke fietspaden waar het verkeersbesluit betrekking op heeft. Het uitzonderen van deze weg zou tot onduidelijke en daarmee verkeersonveilige verkeerssituaties kunnen leiden. Het deel van de Graadt van Roggenweg waar snorfietsers op de rijbaan moeten rijden is overigens relatief kort. Stad inwaarts is dit vanaf de uitrit van P1 van de Jaarbeurs. Stad uitwaarts kunnen snorfietsers al vrij snel na het Westplein gebruik maken van de ventweg.

Uit eerdere snelheidsmetingen is gebleken dat de snelheid op de Graadt van Roggenweg op bepaalde momenten boven de toegestane snelheid uit komt. Er staan al twee flitspalen op de Graadt van Roggenweg om te snel rijden tegen te gaan en de politie controleert hier regelmatig. Om meer aandacht te vragen voor de aanwezigheid van de langzamer rijdende snorfietser nemen wij extra maatregelen. Er worden extra borden en wegmarkeringen geplaatst. En tijdens de eerste periode rondom de invoering plaatsen we een tekstkar bij de Graadt van Roggenweg die automobilisten wijst op de aanwezigheid van snorfietsers.

Om bovenstaande redenen willen wij de Graadt van Roggenweg (tot aan de Sowetobrug) en Westplein meenemen in de maatregel en verwachten wij dat het ook veilig is voor de snorfietser. Veiligheid voor alle verkeersdeelnemers staat daarbij voorop.

17.4 Vleutenseweg

Indieners verwachten dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op de Vleutenseweg tot doorstromingsproblemen gaat leiden. Ze stellen dat de Vleutenseweg niet breed genoeg is, waardoor automobilisten achter snorfietsen blijven hangen die 25 km/u rijden, of zelfs via de busbaan gaan inhalen.

Reactie: wij verwachten niet dat het verplaatsen van de snorfiets zal leiden tot meer doorstromingsproblemen op de rijbaan. Uit metingen blijkt dat de snelheid in de huidige situatie al lager ligt dan de toegestane snelheden. Wij verwachten dat de snorfietsers hier geen effect op gaan hebben.

De Vleutenseweg is niet breed genoeg om snorfietzers te kunnen inhalen. We verwachten dat automobilisten achter de snorfiets blijven rijden. Als bestuurders oneigenlijk gebruik maken van de busbaan, kan hier op gehandhaafd worden.

Tijdens de monitoringsfase zullen wij in de gaten houden of er opmerkelijke patronen ontstaan omtrent de doorstroming.

17.5 Kardinaal de Jongweg

Eén indiener stelt dat het verkeer op de Kardinaal de Jongweg te hard rijdt en de fietspaden hier breed genoeg zijn. Verplaatsing naar de rijbaan is volgens de indiener hier niet nodig.

Reactie: de maatregel wordt juist niet ingesteld op de Kardinaal de Jongweg, aangezien deze een hoofdfunctie heeft voor de doorstroming van het verkeer. Snorfietzers blijven op de Kardinaal de Jongweg op het fietspad rijden.

17.6 Catharijnesingel

Indieners zijn van mening dat door de lange rechte stukken op de Catharijnesingel hier regelmatig te hard wordt gereden door het autoverkeer. Het zou dan ook te gevaarlijk zijn om de snorfietser hier naar de rijbaan te verplaatsen.

Reactie: een belangrijke reden om snorfietzers naar de rijbaan te plaatsen, is om de drukte op de fietspaden te verminderen. Hiermee worden de fietspaden verkeersveiliger. Wij verwachten dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op de aangegeven wegen zal leiden tot een toename van verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Dus ook voor snorfietzers. Snorfietzers worden, net als bromfietzers, beter zichtbaar voor automobilisten als ze op de rijbaan rijden. Vaak wordt hun snelheid op het fietspad door automobilisten verkeerd ingeschat. En met een helm op zijn ze beter beschermd tegen letsel. Ook uit de evaluatie van Amsterdam, waar de maatregel al is ingevoerd, blijkt dat het aantal ongelukken met snorfietzers is afgenomen.

Wij hebben de intensiteiten en rijksnelheden voor alle wegen in het ontwerpverkeersbesluit geanalyseerd. De intensiteiten op de fietspaden en rijbanen staan in de bijlage van de rapportage van Goudappel Coffeng (Onderzoek snorfiets naar de rijbaan, 2020) per straat aangegeven. Daarbij is ook aangemerkt of op basis van de CROW-normeringen sprake is van drukte op het fietspad en wat de gemeten V85-rijksnelheden van het wegverkeer zijn. Dat is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden. Op basis van deze data en op basis van een schouw op locatie heeft het onderzoeksbureau geadviseerd op welke wegen de maatregel verkeersveilig kan worden ingevoerd. Wij verwachten dat op de Catharijnesingel het veilig is om voor snorfietzers naar de rijbaan te gaan. Daarbij

wordt de Catharijnesingel binnenkort heringericht, waarbij tevens de maximum snelheid verlaagd wordt naar 30 km/uur

17.7 Croeselaan

Eén indiener vreest dat men als snorfietser op de Croeselaan het verkeer ophoudt, omdat men door de aanwezigheid van de middenberm niet ingehaald kan worden.

Reactie: wij verwachten niet dat snorfietzers op de rijbaan voor files of lange rijen auto's gaan zorgen op de Croeselaan. In de praktijk verwachten wij op basis van snelheidsmetingen van autoverkeer dat het snelheidsverschil tussen snorfietzers en automobilisten meevalt op de Croeselaan. Bovendien maakt er een lijnbus gebruik van de Croeselaan. Deze halteert ook op de rijbaan. Dit zorgt ervoor dat de snelheid niet te hoog kan worden.

Automobilisten zijn al gewend dat er brommers op de Croeselaan rijden. Ze zijn dus bedacht dat hier al andere voertuigen kunnen rijden. Automobilisten moeten hiermee rekening houden en zullen achter een snorfietser moeten blijven rijden als er geen mogelijkheid is om in te halen.

Tijdens de monitoringsfase zullen wij in de gaten houden of er opmerkelijke trends ontstaan omtrent de doorstroming.

17.8 Blauwkapelseweg

Eén indiener is van mening dat de maatregel op de Blauwkapelseweg niet nodig is, omdat hier een breed tweerichtingenfietspad aanwezig is (aan de zijde van het Griffpark).

Reactie: mede door onze verdichtingsopgave is de verwachting dat de drukte op de toch al drukke en vaak smalle fietspaden de komende jaren verder zal toenemen.

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. De snorfiets draagt hieraan bij. Dit geldt ook voor de Blauwkapelseweg. Wij verwachten dat de druk op de fietspaden gaat toenemen en nemen mede daarom de Blauwkapelseweg ook mee in de maatregel.

Daarbij is uitgangspunt ook om de maatregel toe te passen binnen een logisch stelsel aan wegen. Wanneer de Blauwkapelseweg wordt uitgezonderd kan meer verwarring ontstaan over op welke wegen de maatregel wel/niet geldt. En zullen automobilisten op andere wegen minder alert zijn.

17.9 Spooronderdoorgangen

Eén indiener is erop tegen dat alle fietspaden in het centrum die onder het spoor door gaan niet meer toegankelijk zijn voor snorfietzers.

Reactie: de maatregel verbiedt het niet om voor snorfietzers onder het spoor door te rijden. Snorfietzers rijden echter niet op het fietspad maar op de rijbaan, net als bromfietzers nu al doen. De onderdoorgangen van het spoor blijven daarmee toegankelijk voor snorfietzers.

17.10 Daalsetunnel

Eén indiener is van mening dat de Daalsetunnel niet veilig is om daar met de snorfiets om te rijbaan te rijden, en vraagt zich af of de Daalsetunnel uitgezonderd kan worden van de maatregel.

Reactie: wij verwachten dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op de aangegeven wegen zal leiden tot een toename van verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers. Dus ook voor snorfietzers. Het college baseert zich daarbij op onderzoek van Goudappel Coffeng en op de ervaringen met de maatregel op vergelijkbare wegen in de gemeente Amsterdam.

Wij willen zo min mogelijk fietspaden uitzonderen binnen het invoeringsgebied, om de situatie op de weg eenduidig en daarmee duidelijk en verkeersveilig te laten zijn. Ondanks dat de Daalsetunnel een relatief grote en drukke weg is, is het ook voor snorfietzers veilig om hier over de rijbaan te rijden. Ook bromfietzers rijden op dit traject op de rijbaan. In Amsterdam is de maatregel op vergelijkbare wegen ingevoerd waarbij uit de evaluatie niet is gebleken dat het op die wegen onveiliger is geworden voor snorfietzers.

17.11 Maliesingel / Wittevrouwensingel

Eén indiener stelt dat de Maliesingel en de Wittevrouwensingel in het plan ontbreken, en vraagt zich af of men als snorfietser daar weer het rode gedeelte (fietsstroken) moet aanhouden. Volgens de indiener komt dit de logica van de maatregel niet ten goede.

Reactie: op de Maliesingel en de Wittevrouwensingel is geen verplicht fietspad aanwezig (aangegeven met een G11 verkeersbord). Volgens de regelgeving kan de snorfietser alleen naar de rijbaan gewezen worden (met helmplicht) als er een verplicht fietspad is. De snorfiets rijdt op de Maliesingel en de Wittenvrouwensingel net als al het overige verkeer op de rijbaan.

Er zijn meerdere wegen in Utrecht en in het invoeringsgebied waar geen verplichte fietspaden zijn en al het verkeer gemengd is. Ook daar rijdt de snorfietser op de rijbaan. Wij zijn van mening dat dit geen negatieve invloed heeft op de logica van de maatregel.

18 Zienswijzen over de noodzaak van de maatregel

18.1 Huidige situatie is goed, maatregel is niet nodig

Indieners stellen dat er in de huidige situatie geen probleem is met de snorfiets op het fietspad, en vinden het niet nodig om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Ze vinden de fietspaden breed genoeg of menen dat er nauwelijks ongelukken met snorfietsers zijn.

Reactie: we willen meer ruimte maken voor fietsers op het fietspad. Veel fietspaden zijn smal en het is er (te) druk. Om een beeld te krijgen van de drukte op de Utrechtse fietspaden is in september 2018 de drukte gemeten op fietspaden. Daarnaast is gebruik gemaakt van al beschikbare tellingen. Uit deze analyse is gebleken dat door de grote aantallen fietsers alle vrijliggende fietspaden binnen de stedelijke verdeelring ten oosten van het Merwedekanaal te smal zijn volgens de CROW-richtlijnen. Daarnaast verwachten wij dat het fietsgebruik gaat toenemen. De drukte zorgt voor overlast en voor onveilige situaties op de fietspaden en kruispunten. Het aantal snorfietsers onder ernstige verkeersgewonden is naar verhouding hoog. Ook hebben fietsers nu overlast van de uitlaatgassen, met name als snorfietsers stilstaan bij het verkeerslicht. Door het hoge aantal snorfietsen – die in de meeste gevallen een stuk breder, zwaarder en sneller zijn dan fietsen – vormt de snorfiets een specifieke categorie die tot hinder en verkeersonveilige situaties op de fietspaden leidt. Daarom verplaatsen we de snorfietsers naar de rijbaan, mét een helm op. Op de rijbaan hebben ze meer ruimte om te rijden dan op de smalle fietspaden.

In de periode van 2017 tot en met oktober 2019 zijn op de wegen in Utrecht 1.374 geregistreerde gewonden gevallen in het verkeer, waarvan er 147 op een snorfiets zaten. Dat is in 10,5% van de gevallen, terwijl slechts 1 á 2% van de verplaatsingen in de stad met een snorfiets wordt gemaakt. (VIA, 2019 en ODiN/CBS, 2019). In die periode is er één dodelijk slachtoffer gevallen onder deze snorfietsers. Uit onderzoeken van SWOV (uit 2016 en 2017) blijkt dat de meeste snorfietsongevallen worden veroorzaakt waar voorrang verleend moet worden, en afslaand gemotoriseerd verkeer verrast wordt door de snorfiets op het fietspad. Snorfietsen worden op de rijbaan beter gezien door het autoverkeer als ze afslaan en zijn beter beschermd met een helm. Bovendien hebben ze daar meer ruimte dan op de smalle fietspaden.

19 Hoe wordt de nieuwe verkeerssituatie op straat aangegeven?

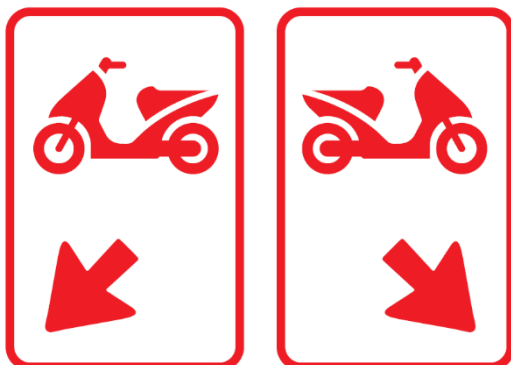


Dit is het landelijke symbool voor de snorfiets. Het wordt gebruikt bij verkeersborden en wegmarkeringen.



**Snorfietsen
niet toegestaan**

Dit blauwe verkeersbord is het G11-bord en betekent dat hier sprake is van een verplicht fietspad. Het witte onderbord geeft aan dat snorfietzers op de rijbaan moeten rijden en niet op het fietspad.



Deze verkeersborden (BW03-LO en BW03-RO) staan op de plekken waar we de snorfietser van het fietspad naar de rijbaan verwijzen, en andersom.



Het C1-bord is een extra bord waarmee wordt aangegeven dat snorfietzers niet verder mogen op de weg. Dit bord staat na een BW03-bord (zie hiervoor) om snorfietzers te herinneren dat ze naar het fietspad moeten.



Dit tijdelijke verkeersbord wijst automobilisten en overige weggebruikers erop dat snorfietzers op de rijbaan rijden. Deze borden worden geplaatst bij de invalswegen van het invoeringsgebied.



Met deze tijdelijke markering attenderen we snorfietzers op de locaties waar ze van het fietspad naar de rijbaan moeten wisselen.

20 Bronvermelding

- Gemeente Amsterdam, Evaluatierapportage Snorfiets naar de rijbaan, 2019
- Gemeente Utrecht, Mobiliteitsplan 2040 Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen, 2021
- Gemeente Utrecht, Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, 2016
- Gemeente Utrecht, Masterthesis naar 'Druktebeleving op Utrechtse fietspaden, 2020
- GGD Gelderland-Midden, Invloed brommers en scooters op luchtkwaliteit fietspaden, 2017
- Goudappel Coffeng, Onderzoek snorfiets naar de rijbaan, 2020
- Haskoning, Eindrapport Verkeersveiligheidseffecten van de maatregel 'Bromfiets op de rijbaan', 2001
- ODiN/CBS, Verplaatsingen per vervoerwijze in Utrecht, 2019
- RIVM, Gezondheidseffecten van wegverkeer: een quickscan, 2008
- SWOV, Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de Rijbaan (SOR) in Amsterdam, 2013
- SWOV, De veiligheid van gemotoriseerde tweewielers in Nederland; enkele actuele aandachtspunten uitgelicht, 2013
- SWOV, Dieptestudie snorfietsongevallen in Amsterdam, 2016
- SWOV, Snorfietsongevallen op het fietspad. Hoe ontstaan ze en hoe zijn ze te voorkomen?, 2017
- SWOV, Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten, 2017
- SWOV, Brom- en snorfietzers: SWOV-Factsheet, 2017
- TNO, Brommers in de stedelijke leefomgeving, 2016
- TNO, Samenstelling van het brommerpark in de gemeente Utrecht: Brommer-kentekenscan, 2015
- Toelichting bij Regeling aanduiding motor- en bromfietshelmen/toelichting bij Besluit van 27 oktober 2016, houdende wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het Warenwetbesluit motor- en bromfietshelmen in verband met het vaststellen van regels inzake de speed-pedelec
- VIA, 2019 (ongevalsregistratie)

Websites:

- [Emissiemetingen aan tweewielers | TNO, 2017](#)
- [E-bike of speed pedelec: snel, goedkoop, gezond | Milieu Centraal](#)
- [Ultrafijn stof | RIVM](#)
- [Luchtkwaliteit - fijn stof | RIVM](#)
- [Top van meest concurrerende regio's | Utrecht Region | Utrecht Region](#)
- [Evaluatie Snorfiets naar de rijbaan - Gemeente Amsterdam](#)