

Gemeente Utrecht
Rapportage



Onderzoek Snorfiets naar de rijbaan

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Utrecht
Rapportage

Onderzoek Snorfiets naar de rijbaan

Datum	5 maart 2020
Kenmerk	005574.20191220.R1.02
Eerste versie	20 december 2019

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Utrecht Rapportage
Titel rapport	Onderzoek Snorfiets naar de rijbaan
Kenmerk	005574.20191220.R1.02
Datum publicatie	5 maart 2020
Projectteam opdrachtgever(s)	Carline Loman, Cees Verbokkem, Maud van der Wauw
Projectteam Goudappel Coffeng	Jeroen Loijen, Bas Alferink, Henk van Zeijl, Leonie Zengerink

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Onderzoeksaanpak	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Beantwoording deelvragen	3
2.1	Verkeersveiligheid	3
2.2	Ontheffing	13
2.3	Alternatieve routes	14
2.4	Fysieke maatregelen / aanpassingen	14
2.5	Invoeringsgebied	18
3	Conclusie en aanbevelingen	21
3.1	Beantwoording hoofdvraag	21
3.2	Aanbevelingen	22

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

In het coalitieakkoord van de gemeente Utrecht is opgenomen dat de gemeente de snorfiets naar de rijbaan zal verplaatsen zodra dit wettelijk mogelijk is. Sinds 1 juli 2018 is het wettelijk mogelijk voor wegbeheerders om met een onderbord snorfietser te verplichten van de rijbaan gebruik te maken en daarbij een helm te dragen. Voorwaarde is dat dit besluit genomen wordt vanwege de drukte op het fietspad en dat de veiligheid voor de snorfietser gewaarborgd blijft. Sinds medio 2018 is de gemeente gestart met de planvoorbereiding. Veel gegevens zijn verzameld, er ligt een concept verkeersbesluit, inclusief allerlei plannen die nodig zijn voor een zorgvuldige implementatie.

Tegelijkertijd is over de plannen gesproken met deskundigen van onder meer SWOV, ervaringsdeskundigen van de gemeente Amsterdam, met belangenvertegenwoordigers als RAI-vereniging en Fietzersbond en zijn interne en externe stakeholders waaronder de gemeentelijke VRI-specialisten, nood- en hulpdiensten (NHD) en OV-bedrijven geconsulteerd. Uit deze gesprekken is nog een aantal issues naar voren gekomen. De belangrijkste betreffen de zorgen over de veiligheid voor de snorfietser op 50km/u-wegen en de zorgen over de gevolgen voor de doorstroming voor de NHD en het openbaar vervoer.

1.2 Doel

Beantwoording hoofdvragen:

- Is de maatregel conform het huidige voorstel voldoende juridisch en verkeerskundig onderbouwd om in uitvoering te brengen?
- En indien de onderbouwing onvoldoende is, onder welke condities is dit wel mogelijk en welke aanpassingen zijn er dan nodig?

1.3 Onderzoeksaanpak

- Schouw
- Bureaustudie (verdiepen achterliggende rapporten)
- Review documenten

1.4 Leeswijzer

Allereerst zal in hoofdstuk 2 worden ingegaan op de gestelde deelvragen. Deze 18 deelvragen gaan over de onderwerpen verkeersveiligheid, ontheffing, alternatieve routes, fysieke maatregelen / aanpassingen en het invoeringsgebied. De beantwoording van deze deelvragen leidt tot de conclusie en aanbeveling, welke in hoofdstuk 2 wordt besproken.

2

Beantwoording deelvragen

Om de hoofdvragen van de gemeente te kunnen beantwoorden heeft de gemeente 18 deelvragen gesteld over 5 thema's:

- Verkeersveiligheid
- Ontheffing
- Alternatieve routes
- Fysieke maatregelen / aanpassingen
- Invoeringsgebied

In dit hoofdstuk beantwoorden we deze 18 deelvragen.

2.1 Verkeersveiligheid

1. Wat is het advies over invoering van snorfiets naar de rijbaan op 50km/u-wegen? Is dit veilig? Zijn er aanvullende maatregelen nodig? Handhaving?

SWOV heeft verschillende onderzoeken verricht die in dit kader relevant zijn, waaronder:

- Educated Guess van gevolgen voor verkeersslachtoffers door maatregel Snorfiets op de rijbaan (SOR) in Amsterdam (SWOV, 2013)
- Snorfietsongevallen op het fietspad: karakteristieken en scenario's van ongevallen op wegvakken en kruispunten (SWOV, 2017).

Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam in december 2019 evaluatierapporten van de invoering van de maatregel gepresenteerd.

In het kader van deze studie hebben we een schouw ter plaatse uitgevoerd op alle wegen waar de gemeente Utrecht voornemens is de maatregel uit te voeren en hebben we aanvullende gegevens over deze wegen verzameld.

Hierna volgt een beschouwing van de relevante passages uit deze rapportages en onderzoeken met daarna de conclusie om tot een advies over invoering van snorfiets naar de rijbaan op 50km/u-wegen te kunnen komen.

Educated Guess (SWOV, 2013)

Uit de Educated Guess die SWOV in 2013 heeft uitgevoerd blijkt dat zij een reductie van 38% van het jaarlijks aantal slachtoffers dat ontstaat door snorfietsongevallen verwachten door de verplaatsing van de snorfiets met helm naar de rijbaan in Amsterdam. Daarbij gaat SWOV ook uit van verplaatsing naar de rijbaan op 50km/u-wegen. De berekening van dit effect is ingeschat op basis van:

1. Helmdraagplicht (beperkt kans op ernstig letsel onder alle snorfietsers in de stad)
2. Plaats op de rijbaan (snorfietsers zijn beter zichtbaar voor overig wegverkeer)
3. Modal shift (de verwachting is dat snorfietsers een ander, veiliger vervoermiddel kiezen)

Wanneer er vanuit gegaan wordt dat alle snorfietsers in de stad een helm op hebben, verwacht SWOV daardoor een reductie van 4,6% van de slachtoffers bij snorfietsongevallen per jaar.

Bij de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan is een daling van 15% van het aantal bromfiets-slachtoffers gemeten. Dit heeft voor een belangrijk deel te maken met de betere zichtbaarheid van de bromfietser op de rijbaan in plaats van op het fietspad voor overige weggebruikers. SWOV constateert dat het huidige snelheidsgedrag van snorfietsers op een aantal punten overeenkomt met het snelheidsgedrag van bromfietsen voordat zij op de rijbaan moesten rijden. En dat tegelijkertijd de bromfiets op de rijbaan destijds een nieuw fenomeen was en dat de snorfiets dat nu niet meer zal zijn nu de bromfiets al jaren op de rijbaan rijdt. Daarom verwacht SWOV dat de reductie van 15% minder slachtoffers ook van toepassing is op de snorfietsongevallen die nu op de fietspaden plaatsvinden. Dit effect is dus enkel van toepassing op het aandeel snorfietsongevallen dat op vrijliggende fietspaden plaatsvindt en hangt dus ook af van het aantal fietspaden in de stad waarop de maatregel wordt ingevoerd. Voor Amsterdam berekende SWOV een verwachte reductie van 8,1% van het aantal slachtoffers door snorfietsongevallen door de positie op de rijbaan in plaats van op het fietspad.

Daarnaast verwacht de SWOV een reductie van slachtoffers doordat een deel van de snorfietsers door de maatregel kiest voor een ander vervoermiddel: bromfiets, auto, OV of fiets. Aangezien met deze vervoermiddelen minder ongevallen plaatsvinden dan met snorfietsen leidt ook dit effect tot een reductie van slachtoffers. SWOV berekent een verwachte reductie van 29% van de slachtoffers door snorfietsongevallen.

Deze drie effecten samen leiden tot een totale verwachte reductie van 38% van het jaarlijks aantal slachtoffers door snorfietsongevallen in Amsterdam. Voor Utrecht mogen vergelijkbare effecten door de helmdraagplicht en de modal shift verwacht worden. Net als Amsterdam is Utrecht namelijk van plan de maatregel op de meeste fietspaden in de stad in te voeren, waardoor deze effecten op alle wegen verwacht mogen worden. Het effect van de positie op de rijbaan is afhankelijk van het aandeel snorfietsongevallen in de stad dat plaats vindt op fietspaden die onder de maatregel vallen. In Amsterdam gold dit voor ongeveer de helft van de ongevallen. We achten het aannemelijk dat dit minstens ook voor Utrecht zal gelden aangezien de meeste drukke fietspaden in de stad zijn opgenomen in het plan. Daarmee is het aannemelijk dat de berekende jaarlijkse 38%

reductie van slachtoffers door snorfietsongevallen na invoering van snorfiets naar de rijbaan ook voor invoering conform het huidige plan in Utrecht geldt.

Snorfietsongevallen op het fietspad (SWOV, 2017)

In 2017 heeft SWOV een rapport gepresenteerd met de resultaten van een onderzoek naar 36 snorfietsongevallen op het fietspad in de regio Den Haag. SWOV acht dat aantal voldoende groot om een goed beeld te krijgen van de belangrijkste ongevals- en letselfactoren en de bestudeerde ongevallen blijken representatief voor de snorfietsongevallen die in de regio in die periode hebben plaatsgevonden. In het rapport heeft SWOV een aantal subtypen ongevallen onderscheiden en heeft SWOV aangegeven wat de ongevalsfactoren waren. Ook doet SWOV een inschatting van het effect van maatregelen op het reduceren van ongevallen, waaronder de maatregel snorfiets naar de rijbaan met helmplicht. SWOV beoordeelt dat driekwart van de bestudeerde ongevallen niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfietsers niet op het fietspad maar op de rijbaan had gereden. Dat betekent echter niet dat de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan tot een vergelijkbare reductie van het aantal snorfietsongevallen leidt. Op de rijbaan kunnen soortgelijke ongevallen plaatsvinden en door het snelheidsverschil tussen snorfietsers en overig verkeer kunnen andere type ongevallen plaatsvinden zoals kop-staartaanrijdingen tussen auto's en snorfietsers. Door het snelheidsverschil kan het netto-effect van de verplaatsing naar de rijbaan negatief uitpakken, een toename in plaats van afname van het aantal ernstig verkeersgewonden, aldus SWOV. SWOV adviseert in dit onderzoek daarom de maatregel alleen op 30km/u-wegen in te voeren.

Deze conclusies en adviezen stellen gemeentes voor de vraag wat nu veiliger is bij 50km/u-wegen: snorfiets op het fietspad of snorfiets op de rijbaan. Vrijliggende fietspaden liggen juist meestal bij 50km/u-wegen en niet bij 30km/u-wegen. SWOV heeft haar onderzoek in 2017 gericht op analyse van snorfietsongevallen op het fietspad en heeft kunnen concluderen dat driekwart van de geanalyseerde ongevallen niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfiets met helm op de rijbaan reed. Terecht plaatst SWOV de kanttekening dat op de rijbaan wel andere ongevallen kunnen plaatsvinden en wijst ze op de mogelijke snelheidsverschillen op 50km/u-wegen. Aangezien in 2017 de snorfiets nog nergens met helm op de rijbaan reed, konden nog geen metingen worden uitgevoerd over wat het netto-effect op ongevallen van de verplaatsing naar de rijbaan zou zijn. Gelet op de daadwerkelijke rijnsnelheid van snorfietsers op fietspaden is ook op de fietspaden sprake van grote snelheidsverschillen. En in drukke, binnenstedelijke context rijdt wegverkeer doorgaans langzamer dan de toegestane 50km/u, terwijl de meeste snorfietsers harder dan de toegestane 25km/u rijden waardoor het snelheidsverschil tussen snorfietsers en overig wegverkeer in de praktijk mee kan vallen.

De rapporten en onderzoeken tonen aan dat snorfiets naar de rijbaan op 50km/u-wegen zowel positieve effecten als negatieve effecten op de veiligheid kan hebben. Invoering hiervan betreft dus maatwerk waarbij per stad en straat zal moeten worden afgewogen wat de meest veilige optie is.

Evaluatie snorfiets naar de rijbaan Amsterdam (gemeente Amsterdam, 2019)

Sinds 8 april 2019 moeten snorfietsers in Amsterdam op de meeste wegen binnen de ring A10 met helm op de rijbaan rijden, ook op veel 50km/u-wegen. In december 2019 heeft de gemeente de evaluatie over de eerste maanden van deze maatregel gepresenteerd. Daaruit blijkt dat het aantal geregistreerde ongevallen met snorfietsen in de periode april-oktober in 2019 is gedaald naar 29 ten opzichte van 94 tot 112 ongevallen in dezelfde periode in de jaren daarvoor. Daarnaast blijkt dat het aantal snorfietsen in de stad en het gebruik ervan fors is gedaald. In 2018 bezaten nog ca. 37.000 Amsterdammers een snorfiets, eind 2019 waren dit er nog ca. 26.000. Het aantal verplaatsingen met de snorfiets is met ca. 50% gedaald.

Deze effecten zijn in lijn met de verwachting die SWOV in 2013 heeft gerapporteerd. Ook SWOV verwachtte een forse afname van snorfietsgebruik door invoering van de maatregel. Het aantal geregistreerde ongevallen is dus (veel) sterker afgenomen dan de afname van het snorfietsgebruik. Snorfiets naar de rijbaan in Amsterdam – ook op 50km/u-wegen – heeft dus een positief effect op de verkeersveiligheid. Daarbij dient te worden vermeld dat Amsterdam veel zorg heeft besteed aan onderzoek naar en maatwerk op de betreffende wegen. Denk daarbij aan onderzoek naar de rijnsnelheid op de betreffende wegen, een verkeerskundige toets door de Centrale Verkeerscommissie op alle fysieke maatregelen (zoals doorsteekjes tussen fietspad en rijbaan), aanbrengen van aanvullende bebording, wegmarkeringen en tekstkarren als hulp voor de snorfietsers en om weggebruikers te attenderen op de aanwezigheid van snorfietsers op de rijbaan. Daarnaast is de nieuwe verkeerssituatie uitvoerig gemonitord zodat kon worden bijgestuurd waar nodig. Het is ook voor Utrecht aan te bevelen om deze aanvullende maatregelen te nemen. Al kan ervoor worden gekozen de monitoring op specifieke zaken die niet zullen afwijken van de Amsterdamse situatie (zoals de monitoring van de effecten van ontruimingstijden bij verkeerslichten op snorfietsers) beperkter uit te voeren.

Een ander belangrijk element is de consistentie in het netwerk. Er moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat de snorfietsers binnen een bepaald gebied op sommige fietspaden wel en op sommige fietspaden niet mag rijden. Dat kan tot verwarring en onduidelijkheid en daarmee tot onveiligheid leiden. Advies is om – net als in Amsterdam – de positie van de snorfiets zoveel mogelijk gelijk te trekken aan die van de bromfiets. In Amsterdam is besloten om binnen de ring A10 alleen voor de belangrijkste doorstromingswegen voor auto en OV een uitzondering te maken en de snorfiets op het fietspad te laten rijden. Uit de evaluatie in Amsterdam is echter niet gebleken dat de snorfiets op de rijbaan een negatief effect heeft op de doorstroming voor autoverkeer of het openbaar vervoer. Advies voor Utrecht is dan ook om te kiezen voor een zo consistent mogelijk beleid met zo min mogelijk uitzonderingen.

Resultaten schouw en analyse straten Utrecht

Om te toetsen in hoeverre invoering van de maatregel in Utrecht een goed idee is, hebben we een schouw ter plaatse uitgevoerd op alle fietspaden en wegen waar de gemeente voornemens is de maatregel in te voeren. Daarnaast hebben we aanvullende informatie opgevraagd en opgezocht over deze wegen zoals intensiteiten van auto's,

fietsers en snorfietzers (voor zover beschikbaar), over de breedtes van fietspad en rijbaan, over de rijsnelheden, over de aanwezigheid van openbaar vervoer en of de weg onderdeel uitmaakt van het netwerk voor nood- en hulpdiensten.

Het resultaat van deze schouw en analyse is opgenomen in bijlage 1. Alle groen ingetekende wegen binnen de rood gekleurde verdeelring in onderstaande figuur zijn meegenomen in de analyse.



Figuur 1: Door de gemeente Utrecht voorgestelde gebied waar de snorfietst naar de rijbaan verplaatst kan worden

Op de meeste van deze wegen is sprake van smalle en drukke fietspaden. Voor de veiligheid op deze fietspaden is het ongewenst dat snorfietzen met relatief hoge snelheid hierop rijden. Ook uit het perspectief van de snorfietser zelf lijkt het op veel van die wegen prettiger om op de rijbaan dan op het smalle fietspad tussen alle fietsers te rijden. De meeste rijbanen achten we veilig om met de snorfietst op te rijden. Belangrijke aspecten bij beoordeling van de geschiktheid van de rijbaan voor snorfietzen zijn de rijsnelheden op die rijbaan en de vergevingsgezindheid. De vergevingsgezindheid zegt iets over de uitwijkmogelijkheden om bijvoorbeeld kop-staartbotsingen te voorkomen.

Uit de schouw en analyse komen voor de wegen waarop de maatregel mogelijk ingevoerd wordt de volgende adviezen voor aanpassingen en uitzonderingen:

- De wegen ten westen van het Merwedekanaal zijn over het algemeen ruimer van opzet. Dat geldt voor zowel de rijbanen (met name de Europalaan) met meerdere rijstroken die vooral op doorstroming van autoverkeer zijn ingericht. Bijvoorbeeld als ontsluiting van de Jaarbeurs. Maar ook voor de vrij ruime en relatief rustige fietspaden.
- De wegen aan de (noord)oostzijde van het Merwedekanaal zijn meer binnenstedelijk van opzet. Deze wegen zijn qua uitstraling minder gericht op

doorstroming van autoverkeer en op deze wegen ligt de rijsnelheid van autoverkeer dan ook lager. Daarnaast zijn de fietspaden daar smaller en drukker waardoor de relatief brede, snelle snorfiets daar niet gewenst is. Op de meeste van die wegen zien wij geen problemen in verkeersveiligheid om de snorfietser met helmplicht naar de rijbaan te verplaatsen.

- Een aantal van die wegen is voorzien van een verhoogde rijbaanscheiding, zoals de W.A. Vultostraat / Constant Erzeijstraat, het zuidelijk deel van de Rijnlaan, en een deel van de Amsterdamsestraatweg (bij het spoorviaduct). Advies is om voor invoering van snorfiets naar de rijbaan deze rijbaanscheiding overrijdbaar te maken, zodat de vergevingsgezindheid van de rijbaan toeneemt. Nu kan een auto of snorfietser niet uitwijken indien nodig. Daarnaast vergroot dit de mogelijkheden voor nood- en hulpdiensten om verkeer te passeren.
- Naast de wegen ten westen van het Merwedekanaal zijn ook een paar trajecten ten oosten van dat kanaal binnen de verdeelring ingericht op het doorrijden van autoverkeer. Dit geldt met name voor de Graadt van Roggenweg en de daarvan in het verlengde gelegen Daalsetunnel en voor de Venuslaan/Rubenslaan:
 - De Graadt van Roggenweg kent op dit moment ter hoogte van het station een tijdelijke inrichting met een maximumsnelheid van 30km/u. Op drukke momenten is de snelheid op deze weg en in de Daalsetunnel laag genoeg om veilig met de snorfiets te kunnen rijden. Op rustige momenten kan dit traject uitnodigen om harder te rijden waardoor mogelijk te grote snelheidsverschillen met snorfietsers kunnen ontstaan. Om dat tegen te gaan en de veiligheid van snorfietsers ook dan te waarborgen kan gedacht worden aan maatregelen om het verkeer langzamer te laten rijden en/of extra te attenderen op de aanwezigheid van langzamer rijdende snorfietsers. Om het verkeer langzamer te laten rijden kan in overleg met het OM en de politie worden nagedacht over het toepassen van snelheidshandhaving met camera's of kan worden gekeken in hoeverre het toepassen van 50km/u-verkeersplateaus (drempels) bij de verkeerslichten mogelijk is. Op die manier wordt het verkeer afgeremd om op veilige snelheid de kruispunten te passeren. Een andere (eventueel aanvullende) mogelijkheid is om het verkeer extra te attenderen op de aanwezigheid van langzamer rijdende snorfietsen door wegmarkeringen en bebording of door bijvoorbeeld de plaatsing van tijdelijke tekstkarren met deze boodschap gedurende de beginperiode van de maatregel.
 - De Venuslaan/Rubenslaan vormen een relatief kort traject in de binnenstad met 2 rijstroken per rijrichting afgewisseld met 1 rijstrook en 1 busstrook per richting. Door deze brede weginrichting nodigt ook dit traject uit tot hard rijden, zeker op rustige momenten. Hier kan aan vergelijkbare maatregelen worden gedacht om het verkeer af te remmen en/of te waarschuwen voor snorfietsers als hiervoor genoemd. Daarnaast is het advies om te bekijken of dit traject versmald kan worden tot 1 rijstrook (met een busstrook) per richting zodat het profiel minder uitnodigt tot hard rijden.

Kanttekening: we hebben de wegen geanalyseerd en bekeken zoals ze er op dit moment bij liggen. Direct ten westen van het Merwedekanaal wordt de komende jaren de nieuwe hoogstedelijke wijk Merwedekanaalzone ontwikkeld. Het is te overwegen om de Merwedekanaalzone binnen de 'snorfiets op de rijbaan'-zone te laten vallen. In de eerste

plaats krijgt de Europalaan-noord een herinrichting waardoor de autosnelheden lager zullen worden (één afgescheiden autorijstrook per richting). In de tweede plaats gaat het om groot aantal woningen (in deelgebied 4 4.000 en mogelijk op termijn 6.000 woningen) waardoor er forse fietsstromen worden verwacht. Hier is voldoende ruimte voor nodig, met minimale hinder van gemotoriseerde verkeersstromen. In de derde plaats krijgt de Merwedekanaalzone een ambitieus mobiliteitsconcept met autolage parkeernormen en prioriteit voor lopen, fietsen en OV. Qua mobiliteitsmilieu sluit de Merwedekanaalzone dan eerder aan op de binnenstad dan op de buitenwijken. Op het moment dat deze ontwikkelingen plaatsvinden, is het advies om invoering van de maatregel ook binnen de verdeelring aan de westzijde van het Merwedekanaal in te voeren.

Conclusie en advies voor Utrecht

Uit onderzoeken van SWOV naar de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan op 50km/u-wegen, blijkt dat enerzijds een positief effect op verkeersveiligheid verwacht kan worden door de helmplicht, de betere zichtbaarheid van snorfietsers (vergelijkbaar met die van bromfietsers) en de verwachte overstap van snorfietsers naar andere, veiligere vervoermiddelen. Anderzijds kunnen door de snelheidsverschillen op de rijbaan andere type ongevallen voordoen. Conclusie van SWOV is dat invoering van de maatregel maatwerk betreft.

In Amsterdam is de maatregel per 8 april 2019 op de meeste wegen binnen de ring A10 ingevoerd, ook op veel 50km/u-wegen. Uit de in december 2019 gepresenteerde evaluatie blijkt de maatregel positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid te hebben.

Voor dit onderzoek hebben we alle wegen waar de gemeente Utrecht voornemens is de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen ter plaatse bekeken en onderzocht. Op basis van de SWOV-onderzoeken, de ervaringen in Amsterdam en het onderzoek naar de wegen in Utrecht adviseren we om:

- de maatregel in te voeren op de wegen binnen de verdeelring, ten oosten van het Merwedekanaal. Ook op de 50km/u-wegen. Daarmee worden de drukke, smalle fietspaden ontlast en krijgt de snorfietser meer ruimte om met helm veilig op de rijbaan door te kunnen rijden.
- de maatregel vooralsnog niet in te voeren op de wegen ten westen van het Merwedekanaal. Met name de Europalaan heeft een breed profiel dat auto's uitnodigt tot harder rijden dan toegestaan. Daarnaast is er voldoende ruimte op de relatief brede fietspaden. Omwille van de consistentie van het beleid raden we aan om niet alleen de Europalaan buiten de maatregel te houden, maar alle wegen ten westen van het Merwedekanaal. Het kanaal vormt dan voor snorfietsers een duidelijke grens tussen het hoogstedelijke gebied waar de maatregel geldt en de omliggende wijken. Zodra dit gebied verder ontwikkelt wordt (Merwedekanaalzone) en de infra aangepast/afgewaardeerd wordt kan de snorfiets hier alsnog naar de rijbaan worden verplaatst.
- de vergevingsgezindheid van de rijbanen te vergroten door verhoogde rijbaanscheidingen zo veel mogelijk te verwijderen. Deze zijn gelegen op de W.A. Vultostraat / Constant Erzeijstraat, het zuidelijk deel van de Rijnlaan, en een deel van de Amsterdamsestraatweg (bij het spoorviaduct). Door deze rijbaanscheiding

overrijdbaar te maken kunnen snorfietzers of auto's makkelijker uitwijken wanneer nodig en kunnen nood- en hulpdiensten beter passeren.

- de Venuslaan/Rubenslaan en de Graadt van Roggenweg/Daalsetunnel omwille van de consistentie in beleid ook bij de maatregel te betrekken, maar wel maatregelen te nemen om de snelheid van autoverkeer daar te beperken. De Venuslaan/Rubenslaan kan mogelijk van twee naar één rijstrook per richting worden teruggebracht (plus busstrook) en er kan in overleg met OM en politie worden nagedacht over snelheidscamera's. Daarnaast kan worden bekeken of 50km/u-verkeersplateaus kunnen worden aangebracht. Ook op de Graadt van Roggenweg en bij de Daalsetunnels kan worden nagedacht over toepassing van snelheidscamera's en bij de verkeerslichten 50km/u-snelheidsplateaus om de snelheid (ook op rustige momenten) te beperken. Daarnaast kan het wegverkeer specifiek op deze locaties met extra bebording en wegmarkeringen of bijvoorbeeld tijdelijke tekstkarren worden geattendeerd op de aanwezigheid van snorfietzers.
- De invoering van de maatregel gepaard te laten gaan met een uitgebreid pakket aan maatregelen, zoals ook in Amsterdam is toegepast:
 - duidelijke en tijdige communicatie over de maatregel: niet alleen aan snorfietzers maar ook aan overige weggebruikers;
 - bebording en wegmarkering: zowel tijdelijk als permanent en gericht op zowel de snorfietser (om erop te wijzen waar de snorfietser op de rijbaan en waar op het fietspad moet rijden) als op de overige weggebruikers (om hen te attenderen op de aanwezigheid van snorfietzers);
 - handhaving op de nieuwe maatregel.

2. Is de verkeersveiligheid van de snorfietser op de rijbaan voldoende geborgd op 50 km/uur wegen, wetende dat op een deel van de wegen de V85 hoger is dan 50 km/uur? Zijn er aanvullende maatregelen nodig en mogelijk om de snelheid naar beneden te brengen? Hoe is de situatie buiten de spitsen (als er minder verkeer is en automobilisten daardoor harder kunnen rijden)?

Deze vraag is grotendeels al beantwoord onder deelvraag 1. Op de meeste wegen waar de gemeente Utrecht voornemens is de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen is de veiligheid van de snorfietser op de rijbaan voldoende geborgd. Uit de schouw en analyse van wegen (zie bijlage 1) blijkt de rijsnelheid op de rijbaan in het beoogd plangebied nog wel een aandachtspunt is op:

- de Europalaan (advies om het gebied ten westen van het Merwedekanaal - inclusief de Europalaan - voorlopig buiten de maatregel te laten);
- de Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel (advies om ook op rustige momenten lage snelheden te bereiken. Bijvoorbeeld door in overleg met politie en OM na te denken over snelheidscamera's en in overleg met de beheerafdeling na te denken over 50km/u-verkeersplateaus bij de verkeerslichten);
- de Venuslaan/Rubenslaan (advies om naast bovengenoemde snelheidsremmende mogelijkheden na te denken over het versmallen van het profiel naar 1 rijstrook). Overigens zijn de fietsinstensiteiten in relatie tot de breedte van de fietsvoorzieningen op deze wegen relatief laag. Desondanks blijft het advies om zo min mogelijk uitzonderingen op de maatregel te maken en te onderzoeken of de snorfiets ook veilig op dit traject naar de rijbaan kan.

Aanvullend daarop kan specifiek op dit soort trajecten (tijdelijk of permanent) extra op de aanwezigheid van snorfietsen worden gewezen met wegmarkeringen, waarschuwborden of tekstkarren.

3. Is de verkeersveiligheid van snorfietsers voldoende geborgd op wegen met 2x2 rijstroken in relatie tot het inhalen?

In de beantwoording van de deelvragen 1 en 2 zijn maatregelen genoemd om de snelheid op de Graadt van Roggenweg, Daalsetunnel, Venuslaan en Rubenslaan omlaag te brengen en om de weggebruikers extra te attenderen op de aanwezigheid van snorfietsers. Zodra de snelheid laag genoeg is en 2x2-wegen niet uitnodigen tot hard rijden kan de snorfiets ook daar op de rijbaan rijden.

4. Wat is de verwachte impact (risico en blootstelling aan het risico) van de maatregel op de verkeersveiligheid van alle verkeersdeelnemers (fietser, snorfiets, autoverkeer)? Wij verwachten een afname (bijna 38%) van het aantal ongevallen door de helmdraagplicht, de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan (beter zichtbaar) en de modal shift naar bromfiets, elektrische fiets, OV). Welke ontwikkelingen zien jullie vanuit de praktijk en theorie voor wat betreft het aantal ongevallen? Is onze aanname juist op basis van de rijders van de snorfiets (zijn die gevoelig voor een helmplicht en treedt modal shift dus werkelijk op)? Zijn er andere effecten die we over het hoofd zien?

De verwachte afname van 38% van het aantal slachtoffers door snorfietsongevallen is gebaseerd op de Educated Guess van SWOV uit 2013. Dit onderzoek is nader toegelicht in de beantwoording van vraag 1. Zoals daar aangegeven kan de door SWOV voor Amsterdam berekende reductie van 38% slachtoffers door snorfietsongevallen ook in Utrecht verwacht worden. De door SWOV in 2013 ingeschatte effecten blijken ook in de praktijk in Amsterdam zo uit te pakken: sinds invoering van de maatregel per 8 april 2019 is het snorfietsgebruik afgenomen en is het aantal ongevallen met snorfietsen nog sterker afgenomen.

5. In een deel van het centrum mag de snorfiets straks niet meer komen. Het gaat om busbanen waar het autoverkeer en de bromfietser nu ook al niet mogen komen. In sommige gevallen mogen ze in één richting wel rijden (bijv. stad uit) en in de andere richting niet (stad in). Is gelijkschakelen aan de bromfiets/autoverkeer voldoende duidelijk voor de gebruiker?

We adviseren om binnen het projectgebied de positie op de rijbaan van de snorfiets inderdaad zo veel mogelijk gelijk te schakelen aan die van de bromfietser. Afwijkingen daarvan kunnen tot verwarring leiden en komen de verkeersveiligheid niet ten goede. Met name voor routes waar snorfietsers nu nog wel mogen rijden, maar na gelijkschakeling aan de bromfiets niet meer verdienen extra aandacht. Denk aan wegen met eenrichtingsverkeer en een fietspad in tegenrichting of solitaire fietspaden.

Snorfietzers moeten daar nieuwe routes kiezen en daar zullen zij in de eerste periode aan moeten wennen. De gemeente kan snorfietzers daarmee helpen via communicatie met bebording, wegmarkeringen, tijdelijk na invoering verkeersregelaars/coaches op straat en berichtgeving op de website, zoals ook voor bromfietzers is aangegeven: <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/brommer>.

6. Is de verkeersveiligheid van de snorfietser voldoende geborgd bij het invoegen van de bus vanuit de haltekommen op de rijbaan met het oog op de lagere snelheid van de snorfietser?

Voor de veiligheid van deze situatie is er weinig onderscheid tussen bromfietsen en snorfietzen. Snorfietzers zijn voor buschauffeurs even goed zichtbaar als bromfietzers en de tijd die een snorfietser nodig heeft om een bus in een haltekom in te halen verschilt weinig tot niets van die van een bromfietser. Op wegen zonder vrijliggende fietspaden doet deze situatie zich overigens ook al voor en in dat geval ook met fietsers. Onze verwachting is daarom niet dat de verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan tot gevaarlijkere situaties rond haltekommen leidt dan in de huidige situatie.

7. Is de verkeersveiligheid van de snorfietser voldoende geborgd bij het halteren van de bus op de weg waarbij de kans bestaat dat de snorfietser (met een lagere snelheid dan de bromfiets) om de bus heen wil rijden?

Het snelheidsverschil tussen snorfietzen en bromfietsen valt in de praktijk mee. Daarnaast is een snelheid van 25km/u hoog genoeg om een bus in te kunnen halen. Op wegen zonder vrijliggende fietspaden (met fietsstroken bijvoorbeeld) kunnen fietsers dit bijvoorbeeld ook doen, mits de verkeerssituatie dat toelaat. Dit geldt ook voor snorfietzers: zij zullen zelf de inschatting moeten maken of zij op veilige wijze een halterende bus in kunnen halen. Wij verwachten dat de verplaatsing van de snorfietser naar de rijbaan hier geen problemen voor oplevert.

8. Is de verkeersveiligheid van de snorfietser voldoende geborgd Op de routes met wisselende bus stroken (combinatie van midden ligging, zijligging en gecombineerd)? Voorbeeld zijn de Rubenslaan en Oudenoord.

Van belang is dat de snorfietser de juiste positie op de rijbaan kiest. Bij voorkeur in het midden of iets rechts van het midden op de rijstrook zodat automobilisten niet de neiging krijgen snorfietzers in te halen en daarmee 'aan de kant' te drukken naar bijvoorbeeld een naastgelegen busstrook. Snorfietzers zullen meer geneigd zijn hun positie in het midden van de rijstrook te kiezen wanneer zij mee kunnen rijden met het verkeer en de rij snelheden op de rijbaan dus niet te hoog zijn. In de beantwoording van deelvragen 1, 2 en 3 zijn adviezen genoemd om de snelheid op de rijbaan te beperken.

Om ervoor te zorgen dat snorfietzers niet onbedoeld voor de busbaan kiezen kan gedacht worden aan aanvullende wegmarkeringen of verwijsborden die de snorfiets naar de juiste rijbaan of rijstrook verwijzen.

2.2 Ontheffing

9. **De FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) heeft gevraagd om een ontheffing voor oldtimers in verband met hun beperkte trekkracht. Is het raadzaam om een uitzondering te maken voor deze club? En hoe geldt voor andere individuen (zoals ouderen, ouderwetse fietsen met een hulpmotor)? Op welke gronden kun je een ontheffing wel of niet toewijzen?**

De snorfiets is een zeer diverse groep voertuigen. We raden aan geen onderscheid te maken in regelgeving binnen de groep snorfietzers (alle voertuigen met een blauw kenteken). Dit omwille van een consistent beleid en heldere regelgeving wat de verkeersveiligheid ten goede komt. Wanneer wel subcategorieën worden ingesteld kan verwarring over de regelgeving ontstaan.

Op grond van artikel 87 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) kan de gemeente ontheffing verlenen voor de verplichting om met een snorfiets op de rijbaan te rijden (met helmplicht). De wet maakt het niet mogelijk om ontheffing te verlenen op het dragen van een helm, dus de gronden voor deze ontheffing zouden gelegen moeten zijn in persoonlijke omstandigheden die maken dat het rijden op de rijbaan niet mogelijk is. Aangezien snorfietzers op wegen zonder vrijliggende fietspaden op dit moment ook al op de rijbaan rijden is het de vraag voor wie een dergelijke ontheffing noodzakelijk zou zijn. De gemeente Amsterdam heeft een adviescommissie ingesteld die zich heeft gebogen over ontheffingsaanvragen die in 2019 zijn ingediend. De commissie heeft eind 2019 verslag uitgebracht (gemeente Amsterdam, 2019). Uit dit verslag blijkt dat de commissie enkel in 30 gevallen een tijdelijke ontheffing van een jaar heeft toegekend aan mensen die wegens uitzonderlijke persoonlijke omstandigheden langer de tijd nodig hadden om te wennen aan de maatregel of om een ander vervoermiddel te kunnen vinden. Na dit jaar kan er volgens de commissie daarom in principe geen sprake meer zijn van verlenging van ontheffingen of verlenen van nieuwe ontheffingen. Personen met een ontheffing hebben in dat jaar namelijk kunnen wennen of een ander vervoermiddel kunnen zoeken. Van nieuwe snorfietzers mag verwacht worden dat zij bekend zijn met de van toepassing zijnde verkeersregels waardoor geen sprake kan zijn van een ontheffing voor deze groep.

Utrecht kan overwegen om net als Amsterdam de mogelijkheid te bieden om een (tijdelijke) ontheffing aan te vragen. Daarmee biedt ook Utrecht aan mensen die dat om persoonlijke omstandigheden nodig hebben, langer de tijd om te wennen aan de maatregel of om een ander vervoermiddel uit te kiezen. De noodzaak hiervan hangt ook mede af van de mate waarin Utrechters zijn geïnformeerd over de (mogelijke) komst van deze maatregel en de termijn waarop de maatregel wordt ingevoerd. Hoe eerder (potentiële) snorfietzers zijn geïnformeerd over de komst van de maatregel, hoe minder

de noodzaak om (tijdelijke) ontheffingen te verlenen om te wennen aan de maatregel. Advies is om qua overwegingen voor het wel/niet verlenen van de ontheffing aan te sluiten bij die van de gemeente Amsterdam zoals verwoord in het verslag van de Adviescommissie Ontheffingen (gemeente Amsterdam, 2019). Ontheffingen zijn daarmee altijd persoonsgebonden en niet gekoppeld aan het type snorfiets. Daarnaast kan ook geen sprake zijn van enkel een ontheffing van de helmplicht.

2.3 Alternatieve routes

10. Wat zijn de verwachte effecten van de maatregel voor alternatieve routes (zoals woonstraatjes waar je snorfietsen eigenlijk niet wil hebben)? Zijn er aanvullende maatregelen nodig om ongewenste effecten tegen te gaan?

In bijlage 2 is een overzicht gemaakt van mogelijke omrijroutes voor snorfietsers om de maatregel te omzeilen. Er zijn enkele logische routes voor snorfietsers om vrijliggende fietspaden te vermijden, echter ontkomen snorfietsers er op doorgaande verbindingen bijna niet aan om ook wegen met vrijliggende fietspaden te gebruiken. Bovendien wordt de maatregel in een groot gedeelte van de stad ingevoerd. De ervaring in Amsterdam leert dat snorfietsers er in dat geval niet massaal voor kiezen om alternatieve routes te kiezen of om de helm op en af te zetten. In Amsterdam is de ervaring dat snorfietsers dezelfde routes kiezen en de helm op houden, ook op wegen waar deze niet verplicht is. De verwachting is daarom dat ook in Utrecht het negatieve effect op alternatieve routes beperkt zal zijn.

2.4 Fysieke maatregelen / aanpassingen

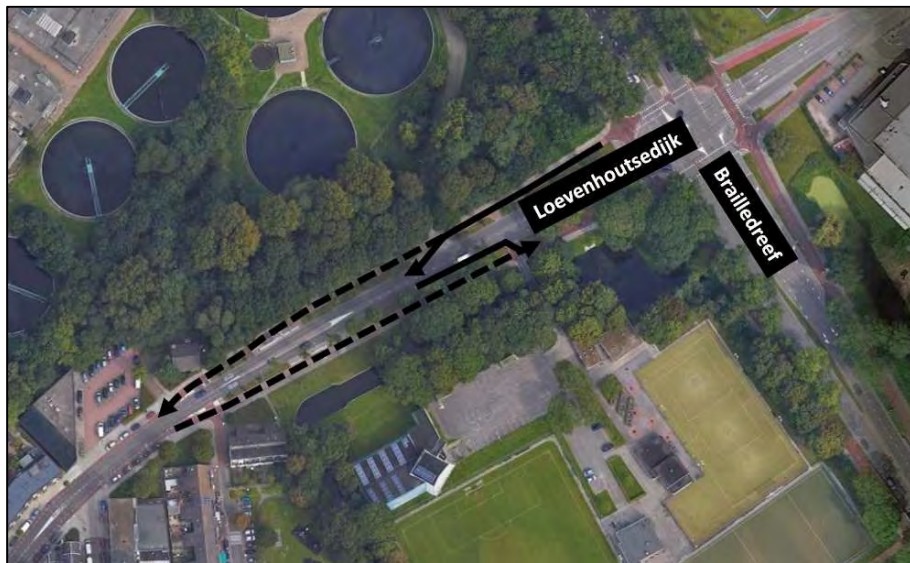
11. Is met het plan voor de fysieke maatregelen op straat (doorsteekjes, belijning, bebording) de verkeersveiligheid voldoende geborgd en de verkeerssituatie voor alle weggebruikers duidelijk?

In het plan worden de straten behandeld waar sprake is van een overgang van een vrijliggend fietspad naar een fietsstrook, of een vrijliggend fietspad wat doorloopt buiten de grens waar de maatregel eventueel ingevoerd wordt. Bij zulke overgangen zal de snorfietser moeten wisselen van de positie op de rijbaan naar het fietspad of andersom.

De gekozen overgangen zijn over het algemeen duidelijk. Indien mogelijk wordt er gekozen voor reeds bestaande in- en uitritconstructies of doorsteekjes voor de fietser. In deze situaties hoeft er geen nieuw doorsteekje gemaakt te worden, en op deze plekken is de weggebruiker al bewust van het feit dat er verkeer uit de zijstraten kan komen.

De voorgestelde locatie op de Loevenhoutsedijk is minder logisch (zie figuur op de volgende pagina). Er wordt voorgesteld om op circa 90 meter van de kruising met de Brailledreef de overgang van de snorfiets van de rijbaan naar het fietspad en vice versa plaats te laten vinden. Echter, ruim 100 meter westelijker gaat het fietspad over in een

fietsstrook. Aangezien de snorfietser hier dan net als de fietser op de rijbaan rijdt, is het logischer om deze plek aan te blijven houden. Dit komt de duidelijkheid van de verkeerssituatie voor alle weggebruikers ten goede. Verder westelijk, bij de Roode Brug / Anton Geesinkstraat kan dan door middel van bebording en belijning aangegeven worden dat de snorfietser hier van de rijbaan in plaats van het fietspad gebruik dient te maken.



Figuur: Ononderbroken lijn betreft het voorstel van de gemeente Utrecht, de stippellijn betreft de huidige en voorgestelde route van de snorfiets

Wel ontbreekt er een aantal straten binnen het in te voeren gebied met betrekking tot de te nemen fysieke maatregelen. Het gaat hierbij o.a. om de overgang van de Rubenslaan richting de Galgenwaard (Stadionlaan / Herculeslaan) en vice versa, en bij de overgang van de Admiraal Helfrichlaan richting de Beneluxbaan en vice versa. Het is aan te bevelen deze ontbrekende locaties alsnog te onderzoeken.

Huidige situatie bromfiets Kruisstraat

Met betrekking tot bebording valt de situatie nabij de Kruisstraat op. Aangezien hier sprake is van een vrijliggend fietspad, is de bromfiets hier in de huidige situatie niet toegestaan. Echter, in de Kruisdwarsstraat (zie onderstaande figuren) hangt bebording dat bromfietzers rechtsaf mogen slaan. Dit is onjuist, aangezien bromfietzers niet op het fietspad of de busbaan mogen rijden.



Figuur: Situatie vanaf de Wittenvrouwensingel naar de Kruisstraat



Figuur: Situatie in de Kruisdwarsstraat richting de Kruisstraat

Bij de Biltstraat wordt voorgesteld dat de snorfiets vanaf de Kruisstraat richting de Biltstraat gebruik kan maken van het fietspad richting het oosten, omdat er geen rijbaan is (uitgezonderd de busbaan). Gezien de logica en begrijpelijkheid van de verkeersdeelnemers, is het echter aan te bevelen om zo veel mogelijk de regels voor de bromfiets te volgen. Dat betekent in de situatie van de Kruisstraat / Biltstraat dat de brom- en snorfiets een andere route dient te kiezen, omdat deze voertuigen zowel van het fietspad als de busbaan geen gebruik mogen maken. Dit principe wordt ook in de binnenstad bij de Nobelstraat en Vredenbrug gehanteerd. Het zou de logica ten goede komen om dit hier ook toe te passen.

Tot slot is het verstandig te beschouwen of de gekozen locaties waar de snorfietser wisselt tussen rijbaan en fietspad voldoende verlicht zijn, zodat dit ook in het donker op veilige wijze kan plaatsvinden.

12. Voor de overgangen van de snorfiets van de rijbaan naar het fietspad en vice versa maken we soms ook gebruik van zijstraten. Is dit voldoende herkenbaar en veilig voor de gebruikers?

Zie ook het vorige antwoord. De locaties voor de gekozen overgangen zijn over het algemeen duidelijk. In deze situaties is de weggebruiker al bewust van het feit dat er verkeer uit de zijstraten kan komen, en wordt er zo min mogelijk aan de bestaande verkeerssituatie veranderd. Ook gezien de kosten is dit een goedkopere oplossing dan op elke locatie waar de snorfiets moet wisselen van fietspad naar rijbaan (en vice versa) een nieuwe doorsteek te maken.

In Amsterdam is bij de invoering van de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan' bij overgangen ook gebruik gemaakt van zijstraten. Om dit voldoende herkenbaar en veilig voor de weggebruikers te laten zijn, is hierbij (naast de gebruikelijke bebording en belijning) gebruik gemaakt van blauwe verf als attentie verhogende waarde.



Figuur: Blauwe belijning als verhoogde attentiewaarde in Amsterdam

13. Is het raadzaam om de ontruimingstijden van de verkeerslichten te verruimen? Of is het beter om de huidige situatie te handhaven gezien het aantal snorfietsers op de rijbaan? Hierbij graag refereren aan de gemaakte keuzes in Amsterdam.

Verkeerslichten zijn doorgaans niet ingesteld op de formele constructiesnelheid van snorfietsen (25km/u). Verkeerslichten voor autoverkeer (waar fietsers met aparte fietsverkeerslichten worden geregeld) zijn namelijk ingesteld dat voertuigen die de stopstreep op het laatste moment van oranje voordat het licht op rood springt passeren, een snelheid van 10m/s (36km/u) hebben. Daardoor is er een risico dat als een snorfiets met 25km/u door de laatste seconde van oranje rijdt in conflict komt met verkeer dat net groen krijgt vanuit een andere richting.

De gemeente Amsterdam heeft over deze situatie de volgende zaken op een rij gezet:

- Snorfietsers vormen op de totale verkeersaantallen een kleine groep in het verkeer. Op basis van de richtlijnen ontruimingstijden van het CROW zou bij aantallen kleiner dan 10% van alle verkeersdeelnemers al geen aanpassing van verkeerslichten nodig zijn. Snorfietsers maken in Amsterdam hooguit ca. 1 a 2% van alle verkeersdeelnemers uit. De gemeente Utrecht geeft aan dat het aandeel snorfietsers in het Utrechtse verkeer nog lager is.
- In de praktijk rijden snorfietsers sneller dan de toegestane 25km/u.
- Het risico treedt alleen op bij snorfietsers die door de laatste seconde van oranje rijden. Verkeerslichten staan meerdere seconden op oranje en verkeersdeelnemers zijn verplicht te stoppen bij oranje.
- Het risico treedt alleen op bij (zeer) grote kruispunten. Daardoor is het op slechts enkele kruispunten een issue.
- Als de verkeerslichten zouden worden aangepast op de lagere snelheden betekent dit dat de lichten in de praktijk langer op rood staan dan nodig. Gevolg is dat er 'dode' momenten op kruispunten ontstaan: momenten dat geen verkeer het kruispunt passeert. Dit werkt roodlichtnegatie in de hand waardoor een averechts effect kan ontstaan.

Om bovengenoemde redenen heeft de gemeente Amsterdam besloten de instellingen van verkeerslichten niet aan te passen aan de situatie met snorfietsen op de rijbaan. Maar om de situatie in de eerste periode wel goed te monitoren op 3 representatieve kruispunten. Uit de evaluatie van de gemeente Amsterdam blijkt dat het aantal conflicten op die kruispunten is afgenomen: sterker dan de afname van het aantal snorfietsen. Daaruit kan worden opgemaakt dat het handhaven van de instellingen van verkeerslichten in combinatie met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan niet heeft geleid tot extra conflicten.

Advies is daarom om ook in Utrecht de ontruimingstijden van verkeerslichten niet aan te passen wanneer de snorfiets naar de rijbaan wordt verplaatst.

2.5 Invoeringsgebied

14. Achten jullie het aannemelijk dat de snorfiets op de rijbaan de doorstroming van de NHD negatief beïnvloedt? Zo ja, in welke mate?

Onze verwachting is dat de aanwezigheid van snorfietsen op de rijbaan de doorstroming (ook voor nood- en hulpdiensten) slechts beperkt beïnvloedt. Op veel wegen waar geen vrijliggend fietspad aanwezig is rijden snorfietsen (en fietsen) nu namelijk ook al op de rijbaan, de gemiddelde snelheid van snorfietsen ligt in de praktijk hoger dan de toegestane 25km/ en snorfietsen kunnen meestal snel en makkelijk uitwijken indien een voertuig van de nood- en hulpdiensten moet passeren. Ook uit de evaluatie van de gemeente Amsterdam blijkt dat er geen negatieve effecten op de doorstroming van auto's of openbaar vervoer zijn waargenomen op wegen waar de snorfiets naar de rijbaan is verplaatst.

Tijdens de schouw van de wegen waar de gemeente Utrecht de snorfiets naar de rijbaan wil verplaatsen, zijn we enkele wegen met verhoogde rijbaanscheiding tegengekomen (W.A. Vultostraat / Constant Erzeijstraat en delen van de Rijnstraat en Amsterdamsestraatweg). Advies is om deze rijbaanscheiding te verlagen en overrijdbaar te maken waardoor ook nood- en hulpdiensten makkelijker kunnen passeren.

15. Is de doorstroming van de bus voldoende geborgd in relatie tot de snelheidsverschillen?

Hiervoor geldt hetzelfde als wat bij de beantwoording van vraag 14 is aangegeven. Net als voor de nood- en hulpdiensten is de verwachting dat de effecten van de verplaatsing naar de rijbaan op de doorstroming van busverkeer beperkt is.

16. Met het oog op bovenstaande: zijn er aanvullende maatregelen nodig om de doorstroming van NHD niet te doen afnemen? Denkrichtingen zijn bijv.: extra inhaal mogelijkheden (verlagen middenberm), uitbreiding KAR-beïnvloeding op een aantal trajecten etc.

Zoals in de beantwoording van eerdere vragen is aangegeven raden we aan om de verhoogde rijbaanscheidingen te verlagen en overrijdbaar te maken.

17. Hebben we met de intensiteiten in relatie tot de breedte van het fietspad voldoende aantoonbaar gemaakt dat de doorstroming en verkeersveiligheid verbetert met de verplaatsing van snorfietsers naar de rijbaan? Wat is de juridische houdbaarheid van deze onderbouwing?

Uit de analyse van de intensiteiten en de richtlijnen van het CROW voor de aanbevolen breedtes van fietspaden komt naar voren dat veruit de meeste fietspaden binnen de verdeling te druk zijn. Enerzijds komt dit door het hoge aantal fietsers op de betreffende fietspaden, anderzijds heeft dit te maken met de relatief smalle fietspaden in en rondom de binnenstad.

Uitzondering op bovenstaande is het gebied ten westen van het Merwedekanaal. Gezien de inrichting van de weg, de relatief hoge V85 van het autoverkeer en de lagere fietsintensiteiten is het aan te bevelen dit gebied voorlopig niet mee te nemen in de maatregel 'snorfiets naar de rijbaan'. Zie ook bijlage 2 voor een visuele weergave van de te drukke fietspaden binnen het door de gemeente voorgestelde gebied.

Om de maatregel nog beter te kunnen onderbouwen adviseren we om op een aantal plaatsen extra tellingen uit te voeren. Dit betreft de volgende locaties:

- Venuslaan / Rubenslaan: gezien de diversiteit aan fietsgelegenheden (éénrichtingsfietspaden, tweerichting fietspaden, ventweg) en de op dit moment relatief hoge V85 op de rijbaan zijn extra tellingen gewenst om beter te onderbouwen of de snorfiets hier veilig naar de rijbaan verplaatst kan worden;

- Weerdsingel Westzijde: Deze straat ontbreekt nu op de kaart met wegen waar de maatregel ingevoerd kan worden, terwijl hier aan één zijde van de weg (richting het westen) wel sprake is van een vrijliggend fietspad;
- Zuidzijde Oudenoord en Monicabrug / St. Jacobstraat: om de maatregel beter te onderbouwen is het aan te bevelen om een extra telling te doen op deze corridor. Van de Monicabrug / St. Jacobstraat is momenteel geen fietstelling bekend, van de Oudenoord enkel aan de noordzijde ter hoogte van het spoorviaduct. Een telling rond de afslag bij de Kaatstraat is gewenst, aangezien dit een belangrijke fietsroute richting het noordoosten van de stad is.

18. Vormt het voorgestelde gebied met de betreffende straten een logisch geheel met het oog op een heldere communicatie, uitvoerbare handhaving en de beleving bij de weggebruikers? Hoe verhoudt het invoeringsgebied zich tot het mobiliteitsbeleid van Utrecht op de lange termijn (dit vraagt inhoudelijk afstemming met de verantwoordelijk beleidsadviseur binnen de gemeente)?

Zoals ook in vraag 17 is vermeld, is het aan te bevelen om het gebied binnen de stedelijke verdeelring, maar ten oosten van het Merwedekanaal aan te wijzen als gebied om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Het Merwedekanaal is voor de weggebruiker een logische, natuurlijke barrière. Zodra sprake is van verdere bebouwing in de Merwedekanaalzone en herinrichting van die wegen kan deze keuze heroverogen worden. Gezien het belang van de doorstroming op de stedelijke verdeelring, is het logisch om deze straten uit te zonderen van de maatregel. Deze wegen zijn ook meer ingericht op doorstroming van autoverkeer waar dus grotere snelheidsverschillen met snorfietsers kunnen ontstaan.

Daarnaast is het van belang om zo veel mogelijk aan te sluiten met de regels voor de bromfiets. Dit komt de logica en de begrijpelijkheid van de weggebruiker ten goede. Dit betekent dus dat de snorfietser op een aantal locaties andere routes zal moeten gebruiken om bij zijn bestemming te komen.

Conclusie en aanbevelingen

In deze studie is op vraag van de gemeente Utrecht onderzocht of het te verantwoorden is om de snorfiets binnen een bepaald gebied in Utrecht van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen in combinatie met een helmplicht. Hierbij is gebruik gemaakt van reeds bestaande onderzoeken en documenten van de gemeente Utrecht, heeft er een schouw plaatsgevonden in Utrecht, en is de kennis van andere partijen zoals SWOV en de ervaringen van de maatregel in Amsterdam toegepast op de Utrechtse situatie. Op basis van bovenstaande is de hoofdvraag als volgt te beantwoorden.

3.1 Beantwoording hoofdvraag

Is de maatregel conform het huidige voorstel voldoende juridisch en verkeerskundig onderbouwd om in uitvoering te brengen?

Voor dit onderzoek hebben we alle wegen waar de gemeente Utrecht voornemens is de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen ter plaatse bekeken en onderzocht. Op basis van de SWOV-onderzoeken, de ervaringen in Amsterdam en het onderzoek naar de wegen in Utrecht adviseren we om:

- de maatregel in te voeren op de wegen binnen de verdeelring, ten oosten van het Merwedekanaal. Ook op de 50km/u-wegen. Daarmee worden de drukke, smalle fietspaden ontlast en krijgt de snorfietser meer ruimte om met helm veilig op de rijbaan door te kunnen rijden.
- de maatregel vooralsnog niet in te voeren op de wegen ten westen van het Merwedekanaal. Met name de Europalaan heeft een breed profiel dat auto's uitnodigt tot harder rijden dan toegestaan. Daarnaast is er voldoende ruimte op de relatief brede fietspaden. Omwille van de consistentie van het beleid raden we aan om niet alleen de Europalaan buiten de maatregel te houden, maar alle wegen ten westen van het Merwedekanaal. Het kanaal vormt dan voor snorfietzers een duidelijke grens tussen het hoogstedelijke gebied waar de maatregel geldt en de omliggende wijken. Zodra dit gebied verder ontwikkeld wordt (Merwedekanaalzone) en de infra aangepast/afgewaardeerd wordt kan de snorfiets hier alsnog naar de rijbaan worden verplaatst.

- de vergevingsgezindheid van de rijbanen te vergroten door verhoogde rijbaanscheidingen zo veel mogelijk te verwijderen. Deze zijn gelegen op de W.A. Vultostraat / Constant Erzeijstraat, het zuidelijk deel van de Rijnlaan, en een deel van de Amsterdamsestraatweg (bij het spoorviaduct). Door deze rijbaanscheiding overrijdbaar te maken kunnen snorfietsers of auto's makkelijker uitwijken wanneer nodig en kunnen nood- en hulpdiensten beter passeren.
- de Venuslaan/Rubenslaan en de Graadt van Roggenweg/Daalsetunnel omwille van de consistentie in beleid ook bij de maatregel te betrekken, maar wel maatregelen te nemen om de snelheid van autoverkeer daar te beperken. Ideeën daarvoor zijn het versmallen van de Venuslaan/Rubenslaan van twee naar één rijstrook per richting (plus busstrook), er kan met OM en politie worden nagedacht over snelheidscamera's en met de beheerafdeling kan worden gedacht over de mogelijkheid van het toepassen van 50km/u-verkeersplateaus. Ook op de Graadt van Roggenweg en bij de Daalsetunnels kan nagedacht worden over snelheidscamera's en bij de verkeerslichten 50km/u-snelheidsplateaus om de snelheid (ook op rustige momenten) te beperken. Daarnaast kunnen bebording, wegmarkeringen en in de beginfase tijdelijke tekstkarren helpen om weggebruikers te attenderen op de aanwezigheid van langzamer rijdende snorfietsen op deze wegen.
- De invoering van de maatregel gepaard te laten gaan met een uitgebreid pakket aan maatregelen, zoals ook in Amsterdam is toegepast:
 - duidelijke en tijdige communicatie over de maatregel: niet alleen aan snorfietsers maar ook aan overige weggebruikers;
 - bebording en wegmarkering: zowel tijdelijk als permanent en gericht op zowel de snorfietsers (om erop te wijzen waar de snorfietsers op de rijbaan en waar op het fietspad moet rijden) als op de overige weggebruikers (om hen te attenderen op de aanwezigheid van snorfietsers);
 - handhaving op de nieuwe maatregel;
 - monitoring van de effecten van de maatregel, zodat kan worden bijgestuurd wanneer nodig.

Het verdient aanbeveling om op al deze vier aspecten in te zetten. Zowel communicatie, bebording / wegmarkeringen als handhaving zijn van essentieel belang voor een zorgvuldige en effectieve invoering van de maatregel. Bij de monitoring van effecten kan wel kritisch worden gekeken naar wat aanvullend nodig is om te onderzoeken naast de al in Amsterdam gemeten effecten.

3.2 Aanbevelingen

Om de maatregel nog beter te kunnen onderbouwen adviseren we om op een aantal plaatsen extra tellingen uit te voeren. Dit betreft de volgende locaties:

- Venuslaan / Rubenslaan: gezien de diversiteit aan fietsgelegenheden (éénrichtingsfietspaden, tweerichting fietspaden, ventweg) en de op dit moment relatief hoge V85 op de rijbaan zijn extra tellingen gewenst om beter te onderbouwen of de snorfiets hier veilig naar de rijbaan verplaatst kan worden;

- Weerdsingel Westzijde: Deze straat ontbreekt nu op de kaart met wegen waar de maatregel ingevoerd kan worden, terwijl hier aan één zijde van de weg (richting het westen) wel sprake is van een vrijliggend fietspad;
- Zuidzijde Oudenoord en Monicabrug / St. Jacobstraat: om de maatregel beter te onderbouwen is het aan te bevelen om een extra telling te doen op deze corridor. Van de Monicabrug / St. Jacobstraat is momenteel geen fietstelling bekend, van de Oudenoord enkel aan de noordzijde ter hoogte van het spoorviaduct. Een telling rond de afslag bij de Kaatstraat is gewenst, aangezien dit een belangrijke fietsroute richting het noordoosten van de stad is.

Vestiging Amsterdam

De Ruyterkade 143

1011 AC Amsterdam

T (020) 420 92 17

F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

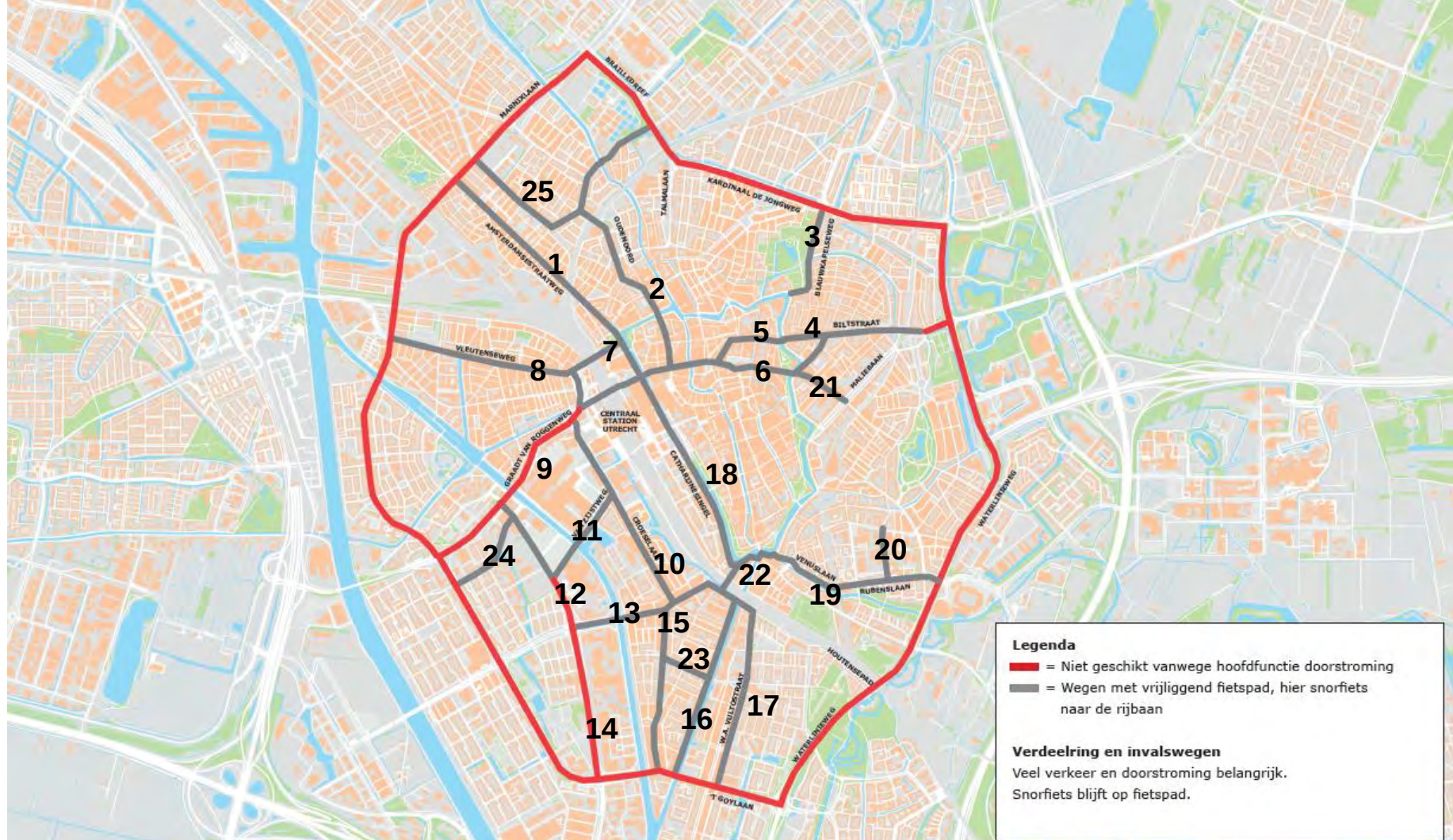
adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

SNOR Utrecht

Bijlage 1
5 maart 2020







1. Amsterdamsestraatweg



1. Amsterdamsestraatweg



T.h.v. spoorviaduct



Kruising bij Marnixlaan (kijkend richting zuid)

1. Amsterdamsestraatweg

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad			
Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Ri noord: 2,00 meter (éénrichting) Ri zuid: 2,00 meter (éénrichting)	
Intensiteiten fiets	Ri noord: 7.033 per etmaal Ri zuid: 6.988 per etmaal	Drukste spitsuur ri noord: 773 Drukste spitsuur ri zuid: 850
Intensiteit snorfiets	Tussen 07:00 – 10:00: 120 snorfietsers Tussen 16:00 – 19:00: 193 snorfietsers	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 6,70 meter, waarvan een overrijdbare rijbaanscheiding van circa 80 cm	
Intensiteiten auto	Circa 9.000 mvt/etm (telling 16-09 tot 30-09 2016)	
V85	Ri noord: 44 km/u Ri zuid: 45 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide	
Inrichting van de weg	Inrichting en aanwezigheid van verkeer nodigt niet uit tot hard rijden. Op het zuidelijk deel van de Amsterdamsestraatweg is een overrijdbare rijbaanscheiding van circa 80 cm breed aanwezig.	
Overig	- Er zijn concrete plannen om van de Amsterdamsestraatweg een 30 km/u straat te maken - Veel zijstraten (en dus afslaan bewegingen), wat de verkeersveiligheid van de snorfiets op het fietspad niet ten goede komt	
Aanvullende maatregelen nodig?	Aandachtspunt is de snelheid van het autoverkeer in de avonduren / nacht	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, drukte op de fietspaden (en de vele zijstraten) maakt de snorfiets daar ongewenst. Rijbaan is breed genoeg, snelheden zijn (overdag) relatief laag en er zijn voldoende inhaal mogelijkheden, ook voor nood- en hulpdiensten	

2. Oudenoord



2. Oudenoord



Oudenoord verder noordelijk



Kruispunt Oudenoord - Kaatstraat

2. Oudenoord

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri noord: 1,80 meter (éénrichting). Betreft smalste deel, er zijn ook stukken van 2,5 meter breed Ri zuid: 1,50 meter (éénrichting). Betreft smalste deel, er zijn ook stukken van ruim 2 meter
Intensiteiten fiets	Ri noord: 2.168 per etmaal Ri zuid: 2.189 per etmaal Drukste spitsuur ri noord: 239 Drukste spitsuur ri zuid: 244
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja (op de smalste stukken)
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 13,5 meter (op het zuidelijke deel), 2 opstelstroken richting centrum en 2 rijstroken richting Kaatstraat. Tevens is er nog een barrier als rijbaanscheiding
Intensiteiten auto	Schatting (o.b.v. telling Monicabrug en Weerdsingel Westzijde) is circa 16.000 mvt/etm op zuidelijk deel Oudenoord
V85	Ri noord: 37 km/u Ri zuid: 40 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Door drukte van het verkeer overdag ligt de snelheid hier relatief laag. Op het noordelijk deel van de Oudenoord ligt de snelheid weliswaar hoger, maar hier zijn over het algemeen voldoende mogelijkheden om eventueel in te halen
Overig	- Deels sprake van busbaan - Oudenoord moet op termijn 2x1 worden met groene middenberm
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, vanwege drukke fietspaden en relatief lage snelheid op de rijbaan. Daarnaast is er op sommige stukken al sprake van een fietsstrook. Op het zuidelijk deel van de Oudenoord voldoende inhaalmogelijkheden voor nood- en hulpdiensten. Op het noordelijke deel (vanaf de David van Mollemstraat richting de spoorviaduct is dit minder vanwege de groene middenberm in combinatie met één rijstrook per richting).

3. Blauwkapelseweg



3. Blauwkapelseweg



Kleinesingel richting centrum (verlengde van Blauwkapelseweg)



Blauwkapelseweg t.h.v. Griftstraat

3. Blauwkapelseweg

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad			
Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Westzijde: 4,00 meter (twee richtingen) Oostzijde: 2,20 meter (éénrichting)	
Intensiteiten fiets	Ri noord: 1.206 per etmaal Ri zuid: 1.308 per etmaal	Drukste spitsuur ri noord: 118 Drukste spitsuur ri zuid: 237
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Nee	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 7,00 meter (één rijstrook per richting)	
Intensiteiten auto	9.126 mvt/etm (telling 08-08 tot 23-09 2012)	
V85	Ri noord: 51 km/u Ri zuid: 49 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide	
Inrichting van de weg	Gebiedsontsluitingsweg richting de stedelijke ring (Kardinaal de Jongweg). Vooral op het zuidelijke deel kan je niet hard rijden, o.a. door een scherpe bocht richting de Kleinesingel	
Overig		
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	De fietspaden zijn relatief rustig, maar het is wel mogelijk om de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen gelet op de beginrichting.	

4. Biltstraat



4. Biltstraat



T.h.v. Poortstraat



T.h.v. Goedestraat

4. Biltstraat

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurt intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri west: 2,00 meter (éénrichting) Ri oost: 2,00 – 2,5 meter (éénrichting)
Intensiteiten fiets	Ri west: 4.754 per etmaal Ri oost: 4.043 per etmaal Drukste spitsuur ri west: 469 Drukste spitsuur ri oost: 526
Intensiteit snorfiets	Tussen 07:00 – 10:00: 94 snorfietzers Tussen 16:00 – 19:00: 127 snorfietzers
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 9 meter (waarvan rijstrook voor autoverkeer 2,60 meter is)
Intensiteiten auto	4.093 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)
V85	Ri west: 42 km/u Ri oost: 43 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide. Uitgezonderd stuk tussen Kruisstraat en Wittevrouwensingel
Inrichting van de weg	Aangezien er sprake is van een busbaan, is er geen hinder voor nood- en hulpdiensten
Overig	
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, drukte op het fietspad, lage autointensiteiten en de relatief lage V85 maken dit mogelijk. Daarnaast hebben OV en nood- en hulpdiensten hun eigen route

5. Voorstraat & Wittevroutenstraat



5. Voorstraat & Wittevrouwenstraat



Wittevrouwenstraat t.h.v. Kloksteeg



Richting Neude

5. Voorstraat & Wittevroutenstraat

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eénrichting		Tweeërichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri west: n.v.t. (fietsers op de rijbaan) Ri oost: 2,20 meter (éénrichting)
Intensiteiten fiets	Ri west: 7.169 per etmaal Ri oost: 6.560 per etmaal Drukste spitsuur ri west: 714 Drukste spitsuur ri oost: 708
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 3,70 meter
Intensiteiten auto	2.192 mvt/etm (telling 31-10 tot 19-11 2016)
V85	Ri west: 33 km/u Ri oost: n.v.t. (éénrichtingsverkeer)
OV / nood-hulpdiensten route?	Nee, zowel voor OV als voor nood- en hulpdiensten niet
Inrichting van de weg	V85 is hier laag doordat fietsers ook op de rijbaan rijden. Rijbaan is net breed genoeg dat een automobilist een fietser veilig kan inhalen
Overig	Het betreft hier éénrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. De snorfietsers richting het oosten kan nu nog via het vrijliggende fietspad op de Voorstraat en de Wittevroutenstraat. Bij snorfiets naar de rijbaan dient de snorfiets net als bromfiets een alternatieve route het centrum uit te kiezen (bijv. via de Nobelstraat). Er is een DO opgesteld voor een herinrichting naar een fietsstraat. Apart fietspad verdwijnt hierdoor. Tussen april – november 2020 wordt dit uitgevoerd. Éénrichtingsverkeer voor autoverkeer (en dus snorfietsers) blijft gehandhaafd.
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, snorfietsers richting het westen rijdt al op de rijbaan, doordat er geen fietsvoorziening is. Snorfietsers richting het oosten kan gebruik maken van de Nobelstraat bij eventuele invoering van de maatregel

6. Nobelstraat



6. Nobelstraat



Situatie bij Janskerkhof



Situatie nabij Lucasbrug

6. Nobelstraat

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting	Tweerichting		
	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri oost: 1,50 meter (éénrichting) Ri west: 1,50 meter (éénrichting)
Intensiteiten fiets	Ri oost: 7.838 per etmaal Ri west: 9.731 per etmaal Drukste spitsuur ri oost: 872 Drukste spitsuur ri west: 854
Intensiteit snorfiets	Bij Vredenburg: Tussen 07:00 – 10:00: 131 snorfietzers Tussen 16:00 – 19:00: 222 snorfietzers
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 7 meter (3,5 meter per rijrichting)
Intensiteiten auto	5.050 mvt/etm (telling 31-10 tot 19-11 2016)
V85	Ri oost: 41 km/u Ri west: n.v.t. (éénrichtingsweg voor autoverkeer)
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide. Stuk tussen Utrecht Centraal en Neude is volledig busbaan.
Inrichting van de weg	Het gedeelte vanaf Neude richting de Lucasbrug (stad uit) is toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Stad in is enkel voor OV en nood- en hulpdiensten.
Overig	Indien snorfiets hier naar de rijbaan wordt verplaatst, zal deze richting het centrum een andere route moeten kiezen. Dit kan bijv. via de Voorstraat. Zie ook volgende pagina.
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, vanwege de smalle en drukke fietspaden is dit gewenst. Verwachting is niet dat dit (stad uit) problemen oplevert voor OV, aangezien die bij een aantal haltes halteert.



Gemeente Utrecht

Wat is de brommerroute?

Van, naar en om de binnenstad

Route Voorstraat-Nobelstraat is verplicht fietspad. Brommer rijdt net als auto op de rijbaan. Let op: éénrichtingsverkeer. Vredenburg, Lange Viestraat en Potterstraat is fietspad: brommers verboden. Ook busbaan verboden voor brommers.

Jacobskerkhof is opengesteld voor brommers.

Toelichting:

De adviezen voor bromfietsen in de binnenstad van Utrecht zullen ook van toepassing zijn op snorfietsers



7. Daalsetunnel



7. Daalsetunnel



Situatie in tunnel



Situatie nabij Westplein

7. Daalsetunnel

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad (fietspad westzijde)	3,5 meter (twee richtingen)	
Intensiteiten fiets (fietspad westzijde)	Ri oost: 4.097 per etmaal Ri west: 4.947 per etmaal	Drukste spitsuur ri oost: 425 Drukste spitsuur ri west: 497
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja	
Rijbaanbreedte auto	Richting oost (twee rijstroken): 6,70 meter Richting west (drie rijstroken + busbaan): 12,00 meter	
Intensiteiten auto	29.188 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)	
V85	Ri oost: 55 km/u Ri west: 58 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Geen busroute, wel nood- en hulpdienstroute	
Inrichting van de weg	Verkeersader tussen het westen en oosten van de stad. Veel sprake van doorgaand verkeer. Snelheid van verkeer in de tunnel is relatief hoog. Wel brede rijbaan (en meerdere rijstroken), dus mogelijkheid om te passeren	
Overig	Op termijn moeten de intensiteiten hier veel lager worden, door mobiliteitsmaatregelen op andere plekken in de stad. Het Westplein moet op termijn 2x1 worden	
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Twijfelgeval, vanwege hoge V85 van het autoverkeer en drukke kruispunten. Echter, fietspad westzijde (en oostzijde waarschijnlijk ook) is wel te druk volgens richtlijnen	

8. Vleutenseweg



8. Vleutenseweg



30 km/u zone Vleutenseweg



Kruising bij Thomas á Kempisweg (kijkend richting het noorden)

8. Vleutenseweg

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurt intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Ri oost: 3,00 meter Ri west: 2,60 meter	
Intensiteiten fiets	Ri oost: 3.590 per etmaal Ri west: 3.151 per etmaal	Drukste spitsuur ri oost: 422 Drukste spitsuur ri west: 353
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Nee	
Rijbaanbreedte auto	Ri oost: 3,00 meter Ri west: 3,00 meter	
Intensiteiten auto	11.535 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)	
V85	Ri oost: 48 km/u Ri west: 47 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja beide, maar levert geen problemen op door aanwezigheid busbaan	
Inrichting van de weg	Relatief smalle rijbaan, met opstaande rand als scheiding met busbaan en langsparkeren nodigt niet uit tot hard rijden.	
Overig		
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Niet noodzakelijk gelet op de intensiteiten op het fietspad. Maar gelet op de weginrichting wel mogelijk. Doordat bussen en nood- en hulpdiensten een eigen rijstrook hebben, ondervinden zij geen eventuele hinder van de snorfiets op de rijbaan.	

9. Graadt van Roggenweg



9. Graadt van Roggenweg



Situatie t.h.v. Overste Den Oudenlaan



Situatie nabij Jaarbeursplein

9. Graadt van Roggenweg

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting	Tweerichting		
	Spitsuur intensiteit	Breedte	
spitsuurintensiteit	Breedte		
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Zuidzijde: 3,00 meter (twee richtingen) Noordzijde: 2,50 meter (éénrichting)
Intensiteiten fiets	Zuidzijde: 2.933 per etmaal Noordzijde: 2.801 per etmaal Drukste spitsuur zuidzijde: 348 Drukste spitsuur noordzijde: 263
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Eénrichtingsfietspad niet, twee richtingen fietspad wel
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 20 meter (10 meter per richting, bij 3 rijstroken per richting)
Intensiteiten auto	39.047 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)
V85	Ri oost: 53 km/u Ri west: 53 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Gehele Graadt van Roggenweg heeft minimaal twee rijstroken per richting, met een trambaan op de plek van de middenberm. Fietsvoorziening verschilt. Zuidzijde is overal sprake van tweerichting fietspad. Noordzijde is deels tweerichting fietspad, deel éénrichting fietspad, deel fietsstrook (ter hoogte van de Muntkade) en deels zitten fietsers op de ventweg (oostelijke deel)
Overig	Als de snorfiets op de rijbaan zou moeten rijden, kunnen snorfietsers die dat niet willen een alternatieve route via de Leidseweg nemen.
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Om de snorfiets hier naar de rijbaan te kunnen verplaatsen zijn aanvullende maatregelen nodig, gelet op de drukte van het autoverkeer (Graadt van Roggenweg is tevens één van de stedelijke verbindingswegen de stad in), brede rijbaan en hogere rijksnelheden. Daarnaast is er door de relatief brede fietspaden geen directe noodzaak om de snorfiets hier naar de rijbaan te verplaatsen

10. Croeselaan



10. Croeselaan



Busbaan en Croeselaan komen samen



Nieuwe inrichting nabij Rabobank

10. Croeselaan

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri noord: 2,10 meter (éénrichting) Ri zuid: 2,00 meter (éénrichting)
Intensiteiten fiets	Ri noord: 2.932 per etmaal Ri zuid: 4.576 per etmaal Drukste spitsuur ri noord: 293 Drukste spitsuur ri zuid: 432
Intensiteit snorfiets	Tussen 07:00 – 10:00: 73 snorfietzers Tussen 16:00 – 19:00: 137 snorfietzers
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Ri noord: 3,50 meter Ri zuid: 3,50 meter Daartussen groene middenberm
Intensiteiten auto	8.565 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)
V85	Ri noord: 46 km/u Ri zuid: 47 m/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Wel busroute, geen nood- en hulpdienstroute
Inrichting van de weg	Inrichting en aanwezigheid van verkeer nodigt niet uit tot hard rijden. Brede groene middenberm zorgt ervoor dat er weinig inhaal mogelijkheden zijn
Overig	Aandachtspunt is busbaan die nabij de Balijelaan samenvoegt met de rijstrook voor autoverkeer. Kan voor schrikreacties zorgen
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, vanwege drukke fietsroute, en relatief lage V85 is dit te verantwoorden. Snorfiets heeft door relatief brede rijbaan mogelijkheden om uit te wijken voor nood- en hulpdiensten

11. Van Zijstweg



11. Van Zijstweg



T.h.v. Nelson Mandelabrug



Richting kruising met Overste den Oudenlaan

11. Van Zijstweg

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	2,70 meter (twee richtingen)
Intensiteiten fiets	Ri oost: 1.729 per etmaal Ri west: 1.747 per etmaal Drukste spitsuur ri oost: 167 Drukste spitsuur ri west: 266
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 6,80 (3,40 per rijrichting)
Intensiteiten auto	11.802 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)
V85	Ri noordoost: 45 km/u Ri zuidwest: 47 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja beide
Inrichting van de weg	Vrijliggend fietspad in twee richtingen. Ten tijde van schrijven (feb 2020) wordt de weg heringericht. Busbaan in het midden, aan weerszijden rijstrook voor auto's, vrijliggend tweerichtingenfietspad en een trottoir. Dit is naar verwachting eind 2020 gereed.
Overig	Bij evenementen in de Jaarbeurs is de van Zijstweg één van de belangrijkste toegangswegen naar de parkeergelegenheid. Bij grote evenementen is het hier dus druk
Aanvullende maatregelen nodig?	Wellicht bij evenementen in de Jaarbeurs
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, vanwege drukte op het fietspad, niet te hoge V85 en voldoende ruimte op de rijbaan

12. Overste den Oudenlaan



12. Overste den Oudenlaan



T.h.v. kruising met van Doctor M.A. Tellegenlaan (Zijstweg)



Richting kruising met Koningin Wilhelminalaan

12. Overste Den Oudenlaan

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad (westelijk fietspad)	3,30 meter (twee richtingen)	
Intensiteiten fiets (westelijk fietspad)	Ri noord: 1.665 per etmaal Ri zuid: 1.783 per etmaal	Drukste spitsuur ri noord: 188 Drukste spitsuur ri zuid: 210
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Zit tegen het maximum van de richtlijn aan	
Rijbaanbreedte auto	Richting het zuiden (2 rijstroken): circa 6,70 meter Richting het noorden (2 rijstroken): circa 6,50 meter	
Intensiteiten auto	14.789 mvt/etm (telling 01-11 tot 10-11 2016)	
V85	Ri noord: 53 km/u Ri zuid: 57 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide	
Inrichting van de weg	Weg is recent heringericht. Hierbij heeft de bus ten zuiden van de kruising met de Doctor M.A. Tellegenlaan een eigen busbaan. Tevens is er een twee richtingen fietspad aan de oostzijde van de Overste den Oudenlaan	
Overig	Overste den Oudenlaan is aanrijroute voor automobilisten richting Jaarbeurs	
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Vanwege de relatief hoge V85, wisselende ligging busbaan, breedte van het fietspad en de relatief lage fietsintensiteiten geen noodzaak om snorfiets hier naar de rijbaan te verplaatsen	

13. Balijelaan



13. Balijelaan



Situatie op de Balijeburg



Richting kruising met Rijnlaan

13. Balijelaan

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad			
Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Noordzijde: Zuidzijde: 3,50 meter (op de Balijebrug)	
Intensiteiten fiets	Ri noord: geen telling beschikbaar Ri zuid: geen telling beschikbaar	Drukste spitsuur ri noord: geen telling beschikbaar Drukste spitsuur ri zuid: geen telling beschikbaar
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Niet bekend	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 7,00 meter (op de Balijebrug)	
Intensiteiten auto	10.469 mvt/etm (telling 26-10 tot 03-11 2012)	
V85	Ri west: 61 km/u Ri oost: 58 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide	
Inrichting van de weg	Brede rijbaan (met name op de brug). Richting de Rijnlaan krijgt de bus een eigen busbaan	
Overig		
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Twijfel, V85 ligt hoog, echter rijbaan is breed genoeg.	

14. Europalaan



14. Europalaan



Kijkend richting Europaplein



Kruising bij Kon. Wilhelminalaan

14. Europalaan

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad		Tweerichting	
Eenrichting		Spitsuur intensiteit	Breedte
spitsuurintensiteit	Breedte		
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Westzijde: 3,50 meter (twee richtingen): Oostzijde (ventweg): circa 8,20 meter
Intensiteiten fiets	Westzijde: 1.164 (twee richtingen) Drukste spitsuur: 120 (twee richtingen)
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Nee
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 14 meter (2 busbanen (één per richting) + één rijstrook per richting voor autoverkeer)
Intensiteiten auto	Ruim 14.000 mvt/etm (telling 14-03 tot 29-03 2019)
V85	Ri noord: 57 km/u Ri zuid: 57 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Huidige inrichting van de weg nodigt uit om als automobilist harder te gaan rijden dan 50 km/u. Snorfietser kan dan mogelijk op busbaan gaan rijden omdat hij zich niet veilig voelt op de rijbaan
Overig	Bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt deze weg anders ingericht
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Nee, vanwege brede rijbaan, relatief hoge V85, en brede (rustige) fietspaden aan beide zijden van de weg (met relatief lage fietsintensiteiten) reden om snorfiets hier op het fietspad of ventweg te houden

15. Rijnlaan (noordelijk deel)



15. Rijnlaan (noordelijk deel)



Nabij rotonde Waalstraat



Kijkend richting kruising Balijelaan

15. Rijnlaan (noordelijk deel)

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurt intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri noord: 1,90 meter Ri zuid: 1,90 meter
Intensiteiten fiets	Ri noord: 2.334 per etmaal Ri zuid: 1.675 per etmaal Drukste spitsuur ri noord: 337 Drukste spitsuur ri zuid: 191
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 6,60 meter
Intensiteiten auto	5.588 mvt/etm (telling 31-05 tot 15-06 2018)
V85	Ri noord: 44 km/u Ri zuid: 44 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Inrichting en aanwezigheid van verkeer nodigt niet uit tot hard rijden. Op het zuidelijk deel van de Rijnlaan (nabij de basisschool is een verhoogde rijbaanscheiding aanwezig
Overig	
Aanvullende maatregelen nodig?	Nee
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, smalle, drukke fietspaden en relatief lage V85 maken dat snorfiets hier naar de rijbaan kan

16. Jutfaseweg



16. Jutfaseweg



Nabij rotonde Waalstraat



Kijkend richting kruising Balijelaan

16. Jutfaseweg

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting	Tweerichting		
	Spitsuurintensiteit	Breedte	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Ri noord: 1,50 meter Ri zuid: grootste deel fietsstrook van circa 1,80 meter (stuk fietspad t.h.v. Roerstraat is circa 1,60 meter)	
Intensiteiten fiets	Ri noord: 1.456 per etmaal Ri zuid: 1.449 per etmaal	Drukste spitsuur ri noord: 128 Drukste spitsuur ri zuid: 317
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 5,00 meter	
Intensiteiten auto	3.583 mvt/etm (telling 06-05 tot 16-05 2014)	
V85	Ri noord: 43 km/u Ri zuid: 44 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Nee, beide niet	
Inrichting van de weg	De rijbaan met fietsstrook richting het zuiden maakt dat autoverkeer fietsers nu ook al moet inhalen. Smal, druk fietspad richting het noorden met verhoogde rijbaanscheiding i.c.m. snelheidsverschil tussen fietsers en snorfietsers levert nu gevaarlijke situaties op	
Overig	Op termijn zijn er plannen om hier een fietsstraat (auto te gast) van te maken	
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, richting het zuiden zit de snorfiets al op de rijbaan. Het smalle fietspad richting het noorden en de relatief lage V85 maken dat snorfiets ook richting het noorden op de rijbaan kan rijden	

17. Constant Erzeijstraat – W.A. Vultostaat – Briljantlaan



17. Constant Erzeijstraat – W.A. Vultostraat – Briljantlaan



Briljantlaan



Aansluiting bij Gooylaan

17. Constant Erzeijstraat – W.A. Vultostraat – Briljantlaan

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurt intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri noord: 2,20 meter Ri zuid: 2,20 meter
Intensiteiten fiets	Ri noord: 2.256 per etmaal Ri zuid: 2.234 per etmaal
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 6,70 meter. Eén rijstrook per richting + smalle verhoogde middenberm
Intensiteiten auto	9.939 mvt/etm (telling 06-06 tot 12-06 2017)
V85	Ri noord: 53 km/u Ri zuid: 52 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Verhoogde rijbaanscheiding op W.A. Vultostraat en Constant Erzeijstraat is niet per se een argument dat snorfiets niet veilig naar de rijbaan kan. Nood- en hulpdiensten kunnen nu immers automobilisten op dit stuk ook niet inhalen. Bij een calamiteit zijn er over het algemeen voldoende mogelijkheden voor de snorfiets om uit te wijken
Overig	
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, drukte op het fietspad maakt de snorfiets daar ongewenst. Rijbaan is breed genoeg, en overdag ligt de snelheid van het autoverkeer hier niet te hoog.

18. Catharijnesingel



18. Catharijnesingel



Briljantlaan



Tussen Bleekstraat en Westerkade

18. Catharijnesingel

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurt intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri noord: 2,30 meter Ri zuid: 2,30 meter
Intensiteiten fiets	Ri noord: 4.456 per etmaal Ri zuid: 3.904 per etmaal Drukste spitsuur ri noord: 370 Drukste spitsuur ri zuid: 443
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 6,70 meter
Intensiteiten auto	12.556 mvt/etm (telling 07-05 tot 16-05 2014)
V85	Ri noord: 48 km/u Ri zuid: 51 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Aanwezigheid van verkeer, regelmatig VRI's en uitritten zorgen ervoor dat de V85 rond of onder de maximum snelheid ligt.
Overig	Plannen voor herinrichting van de weg zijn in voorbereiding
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, vanwege rijbaanscheiding tussen fietspad en rijbaan heeft de snorfiets nu beperkte ruimte om fietsers in te halen. Door de snorfiets naar de brede rijbaan te verplaatsen wordt dit opgelost.

19. Venuslaan / Rubenslaan



19. Venuslaan / Rubenslaan



T.h.v. viaduct



Richting kruising met Albatrosstraat

19. Venuslaan / Rubenslaan

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad			
Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurt intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri west: 2,50 meter bij Rubenslaan. Bij Venuslaan circa 4 meter (twee richtingen) Ri zuid: Rubenslaan is ventweg, bij Venuslaan tussen de 2,5 en 3,00 meter
Intensiteiten fiets (Rubenslaan)	Ri west: 1.181 per etmaal Drukste spitsuur ri west: 173
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Nee
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 15,00 meter (2 rijstroken per richting + smal verdrijvingsvlak)
Intensiteiten auto	15.920 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)
V85	Ri west: 61 km/u Ri oost: 64 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Gebiedsontsluitingsweg richting de Waterlinieweg. Inrichting weg verandert steeds: op sommige delen wel busstrook, op andere delen weer niet.
Overig	
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	V85 ligt hoog gezien de maximum snelheid (50 km/u). Ligging busstrook verandert steeds. Daarnaast zijn de fietspaden niet te druk. Zonder aanvullende maatregelen is het advies om de snorfietser hier niet naar de rijbaan te verplaatsen.

20. Burg. Fockema Andrealaan



20. Burg. Fockema Andrealaan

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri noord: 1,50 meter (fietsstrook) Ri zuid: 1,60 meter (éénrichting)
Intensiteiten fiets	Ri noord: 1.030 Ri zuid: 842 Drukste spitsuur ri noord: 126 Drukste spitsuur ri zuid: 71
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Nee
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 3,20 meter
Intensiteiten auto	Geen telcijfers
V85	Ri noord: 44 km/u Ri zuid: n.v.t (éénrichtingsverkeer)
OV / nood-hulpdiensten route?	Wel nood- en hulpdiensten, geen OV
Inrichting van de weg	Er is sprake van éénrichtingsstructuur voor autoverkeer in noordelijke richting. Fietzers kunnen wel in twee richtingen gebruik maken van de straat.
Overig	
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Wel van zuid naar noord (dit is al het geval), niet van noord naar zuid, aangezien dat gevaarlijke verkeerssituaties kan opleveren. Snorfiets dient dan (net als de bromfiets nu) om te rijden

21. Nachtegaalstraat



21. Nachtegaalstraat



T.h.v. kruising Maliebaan



Richting kruising met Lucasbrug

21. Nachtegaalstraat

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Ri noordwest: 1,70 meter Ri zuidoost: 1,90 meter	
Intensiteiten fiets (telling is van Burgemeester Reigerstraat)	Ri noordwest: 8.837 per etmaal Ri zuidoost: 8.417 per etmaal	Drukste spitsuur ri noordwest: 1.031 Drukste spitsuur ri zuidoost: 721
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 6,40 meter	
Intensiteiten auto	3.927 mvt/etm (telling 19-09 tot 10-10 2017)	
V85	Ri west: 40 km/u Ri oost: 44 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide	
Inrichting van de weg	Inrichting en aanwezigheid van verkeer nodigt niet uit tot hard rijden. Aanwezigheid van langsparkeren en de vele zijstraten maken het dat de V85 hier ook relatief laag ligt. Fietspad is smal, dus inhalen is daar in de huidige situatie (voor zowel fiets als snorfiets) lastig.	
Overig	Er is een DO opgesteld voor een herinrichting naar een fietsstraat. Alle weggebruikers delen dan de beschikbare ruimte. Apart fietspad verdwijnt hierdoor. Vanaf april 2020 gaat dit project in uitvoering.	
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, drukte op de fietspaden maakt de snorfiets daar ongewenst. Rijbaan is breed genoeg, snelheden zijn relatief laag en er zijn voldoende inhaal mogelijkheden, ook voor nood- en hulpdiensten	

22. Bleekstraat



22. Bleekstraat



Spooronderdoorgang bij Kruisvaartbrug



Richting kruising met Catharijnesingel

22. Bleekstraat

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad		Tweerichting	
Eenrichting		Spitsuur intensiteit	Breedte
spitsuurintensiteit	Breedte		
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken	
Breedte fietspad	Ri oost: 2,20 meter Ri west: 2,20 meter
Intensiteiten fiets	Ri oost: geen tellingen bekend Ri west: geen tellingen bekend
Intensiteit snorfiets	Niet bekend
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Niet bekend
Rijbaanbreedte auto	Totaal:
Intensiteiten auto	7.814 mvt/etm (telling 08-09 tot 23-09 2012)
V85	Ri noord: 38 km/u Ri zuid: 34 km/u
OV / nood-hulpdiensten route?	Ja, beide
Inrichting van de weg	Er is sprake van een brede rijbaan. Komend vanaf het zuiden is op het eerste deel sprake van een vrijliggend fietspad. Na de spooronderdoorgang gaat dit over in een fietsstrook tot aan de kruising met de Catharijnesingel
Overig	
Aanvullende maatregelen nodig?	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, snelheden van het autoverkeer liggen hier laag. Daarnaast betreft het maar een klein stuk vrijliggend fietspad, en zou het gezien de logica en consistentie voor de weggebruiker niet logisch zijn om deze straat uit te zonderen.

23. Waalstraat



23. Waalstraat



Situatie t.h.v. Eemstraat



Richting rotonde Rijnlaan

23. Waalstraat

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuurt intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Ri oost: 2,00 meter Ri west: 2,00 meter	
Intensiteiten fiets	Ri oost: 1.133 per etmaal Ri west: 1.420 per etmaal	Drukste spitsuur ri oost: 115 Drukste spitsuur ri west: 166
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Richting het westen te druk, richting het oosten niet	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 6,30 meter	
Intensiteiten auto	Circa 4.000 mvt/etm (telling op Oranjebrug (Diamantweg) van 08-09 tot 23-09 2012)	
V85	Ri west: 37 km/u Ri oost: 39 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Nee, beide niet	
Inrichting van de weg	Waalstraat was voorheen 50 km/u weg, inmiddels afgewaardeerd tot 30 km/u. Fietspad is niet geasfalteerd	
Overig	Enige weg binnen het gebied waar vrijliggende fietspaden liggen op een 30 km/u weg	
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, aangezien er sprake is van een 30 km/u weg en een relatief smal fietspad	

24. Admiraal Helfrichstraat



24. Admiraal Helfrichstraat



Situatie t.h.v. sportvelden



Richting kruising met Beneluxlaan

24. Admiraal Helfrichstraat

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Ri noordoost: 3,25 meter Ri zuidwest: 2,75 meter	
Intensiteiten fiets	Ri noordoost: 1.636 per etmaal Ri zuidwest: 1.359 per etmaal	Drukste spitsuur ri noordoost: 181 Drukste spitsuur ri zuidwest: 163
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Nee	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: 8,60 meter	
Intensiteiten auto	11.138 mvt/etm (telling 18-06 tot 24-06 2008)	
V85	Ri zuidwest: 52 km/u Ri noordoost: 49 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Geen nood- en hulpdiensten, wel busroute	
Inrichting van de weg	Er is sprake van een brede rijbaan. Op het noordoostelijke deel (nabij de sportvelden) is een aantal wegversmallingen. Op het westelijke deel is een overrijdbare rijbaanscheiding aanwezig	
Overig	Indien grens bij het Merwedekanaal wordt getrokken, zou ook deze straat buiten het gebied vallen	
Aanvullende maatregelen nodig?		
Snorfiets naar rijbaan?	Nee, indien de grens bij het Merwedekanaal komt. Vanwege de logica voor de gebruiker is het dan niet logisch om op deze straat wel de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen. Daarnaast is het fietspad ook niet te druk volgens de richtlijnen	

25. Ryaards van den Hamkade



25. Royaards van den Hamkade



Situatie t.h.v. sportvelden



Richting kruising met Beneluxlaan

25. Royaards van den Hamkade

Wenselijke verhardingsbreedte van een bromfietspad

Eenrichting		Tweerichting	
spitsuurintensiteit	Breedte	Spitsuur intensiteit	Breedte
0 - 150	2,0 m	0 - 50	2,50 m
150 - 750	2,5 - 3,0 m	50 - 150	2,5 - 3,0 m
> 750	3,5 - 4,0 m	150 - 350	3,5 - 4,0 m

Kenmerken		
Breedte fietspad	Noordzijde: 2,00 meter (éénrichting) Zuidzijde: 3,00 meter (tweerichting)	
Intensiteiten fiets	Ri noordwest: 1.576 per etmaal Ri zuidoost: 2.080 per etmaal	Drukste spitsuur ri noord: 166 Drukste spitsuur ri zuid: 256
Intensiteit snorfiets	Niet bekend	
Fietspad te druk volgens richtlijnen?	Ja	
Rijbaanbreedte auto	Totaal: circa 8,50 meter (waarvan van een overrijdbare rijbaanscheiding van circa 1,80 met twee middenbermen waar voetgangers kunnen oversteken	
Intensiteiten auto	6.929 mvt/etm (telling 07-09 tot 29-09 2016)	
V85	Ri zuidoost: 55 km/u Ri noordwest: 54 km/u	
OV / nood-hulpdiensten route?	Wel nood- en hulpdiensten, geen busroute	
Inrichting van de weg	Brede rijbaan, waarvan een deel een overrijdbare rijbaanscheiding betreft. Brede rechte weg zou kunnen uitlokken tot hard rijden	
Overig		
Aanvullende maatregelen nodig?	Snelheid in avonduren is wellicht een aandachtspunt	
Snorfiets naar rijbaan?	Ja, brede rijbaan en drukte op het fietspad maakt het dat snorfiets naar rijbaan verplaatst kan worden	

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

SNOR Utrecht

Bijlage 2

5 maart 2020

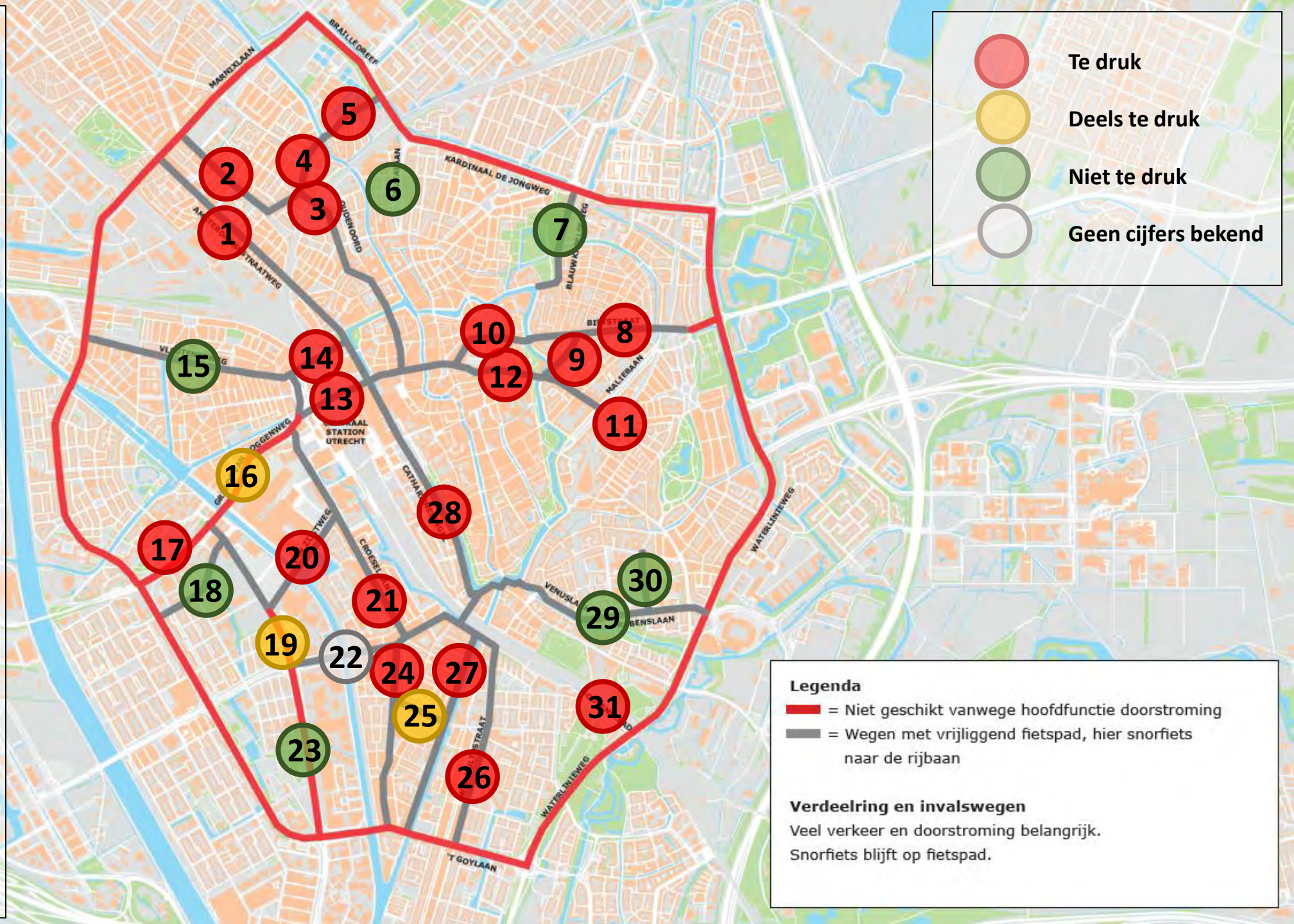


Dit document dient als bijlage bij het 'Onderzoek Snorfiets naar de rijbaan'. In dit document zijn twee beelden weergegeven:

- De drukte van de fietspaden binnen de verdeelring op basis van de CROW-normeringen. De drukte op de fietspaden vormt een belangrijke onderbouwing voor het besluit om de snorfietser wel of niet naar de rijbaan te verplaatsen.
- Een verkenning naar mogelijke omrijroutes voor snorfietzers die de maatregel zouden willen omzeilen als deze op alle fietspaden binnen de verdeelring wordt ingevoerd. Daaruit kunnen we enerzijds afleiden of snorfietzers een alternatief hebben als zij niet (of op bepaalde wegen niet) met helm op de rijbaan willen rijden of als de veiligheid dit op bepaalde wegen niet toelaat. Anderzijds kan met dit overzicht onderzocht worden of overlast van extra snorfietzers op andere wegen verwacht kan worden.

De resultaten van deze twee analyses zijn verwerkt in het advies zoals beschreven in het 'Onderzoek Snorfiets naar de rijbaan'

1. Amsterdamsestraatweg
2. Royaards van den Hamkade
3. Oudenoord
4. Omloop
5. Loevenhoutsedijk
6. Talmalaan
7. Blauwkapelseweg
8. Biltstraat
9. Kruisstraat
10. Voorstraat
11. Burgemeester Reigerstraat
12. Nobelstraat
13. Sijpesteijnsetunnel
14. Daalsetunnel
15. Velutenseweg
16. Graadt van Roggenweg
17. Weg der Verenigde Naties
18. Admiraal Helfrichlaan
19. Overste Den Oudenlaan
20. Van Zijstweg
21. Croeselaan
22. Balijebrug
23. Europalaan
24. Rijnlaan
25. Waalstraat
26. W.A. Vultostraat
27. Jutfaseweg
28. Catharijnesingel
29. Rubenslaan
30. Burg. Fockema Andrealaan
31. Houtensepad



Te druk



Deels te druk



Niet te druk



Geen cijfers bekend

Legenda

- = Niet geschikt vanwege hoofdfunctie doorstroming
- = Wegen met vrijliggend fietspad, hier snorfiets naar de rijbaan

Verdeelring en invalswegen

Veel verkeer en doorstroming belangrijk.
Snorfiets blijft op fietspad.

Mogelijke omrijroutes

Legenda

- = Niet geschikt vanwege hoofdfunctie doorstroming
- = Wegen met vrijliggend fietspad, hier snorfiets naar de rijbaan

Verdeelring en invalswegen
 Veel verkeer en doorstroming belangrijk.
 Snorfiets blijft op fietspad.

-
- The map illustrates the 'Mooie Meent' area in Utrecht, with a red boundary line defining the central district. Key roads and landmarks are labeled, and numbered arrows indicate specific traffic flow directions or zones within the city center.
- Labels on the map include:
- MARNIXLAAN
 - BRAILLEPLEIN
 - Oudegracht
 - AMSTERDAMSESTRAATWEG
 - VLEUTENSEWEG
 - GRAAFT VAN ROGGIERWEG
 - CENTRAAL STATION UTRECHT
 - VAN ZIJTWEWEG
 - CROISEL LAAN
 - CATHARINENEDERENGEL
 - KARDINAAL DE JONGWEG
 - BLAUW KAPPELSEWEG
 - BILTSTRAAT
 - KALIEBAAN
 - VENUSLAAN
 - RUBENSLAAN
 - HOUTENSEPAD
 - WATERLINIEWEG
 - T GOYLAAN
- Numbered arrows (1-9) indicate specific traffic flow directions or zones within the city center.

Legenda

 = Niet geschikt vanwege hoofdfunctie doorstroming

 = Wegen met vrijliggend fietspad, hier snorfiets naar de rijbaan

Verdeelring en invalswegen

Veel verkeer en doorstroming belangrijk.
Snorfiets blijft op fietspad.

Legenda

 = Niet geschikt vanwege hoofdfunctie doorstroming

 = Wegen met vrijliggend fietspad, hier snorfiets naar de rijbaan

Verdeelring en invalswegen

Veel verkeer en doorstroming belangrijk.
Snorfiets blijft op fietspad.

Legenda

 = Niet geschikt vanwege hoofdfunctie doorstroming

 = Wegen met vrijliggend fietspad, hier snorfiets naar de rijbaan

Verdeelring en invalswegen

Veel verkeer en doorstroming belangrijk.
Snorfiets blijft op fietspad.

Legenda

 = Niet geschikt vanwege hoofdfunctie doorstroming

 = Wegen met vrijliggend fietspad, hier snorfiets naar de rijbaan

Verdeelring en invalswegen

Veel verkeer en doorstroming belangrijk.
Snorfiets blijft op fietspad.