

Onderhandelaars van
GroenLinks, D66 en ChristenUnie
h.de.boer@raad.utrecht.nl
k.verschuure@raad.utrecht.nl
m.van.ooijen@raad.utrecht.nl

Fietzersbond

2E [redacted] E

2E [redacted] Utrecht

Telefoon 2E [redacted]

Bank 2G [redacted]

afschrift aan woordvoerders mobiliteit

t.weistra@raad.utrecht.nl
s.schilderman@raad.utrecht.nl
r.streeflanddriesprong@raad.utrecht.nl

Datum: 20 april 2018

Onderwerp: Fietsmaatregelen in het collegeakkoord

Contactpersoon: 2E [redacted] <2E [redacted]@fietzersbondutrecht.nl>

Geachte onderhandelaars,

We zijn heel blij dat u vanuit GroenLinks, D66 en ChristenUnie met elkaar onderhandelt over de vorming van een nieuw bestuur voor Utrecht. In de aanloop naar de verkiezingen hebben we alle verkiezingsprogramma's beoordeeld op fietsvriendelijkheid en de programma's van uw partijen vormen samen de top 3 van onze ranglijst. We hebben daarom hoge verwachtingen over de fietsvriendelijkheid van het coalitieakkoord dat u tezamen tot stand gaat brengen.

De fiets draagt bij aan de energietransitie, betere luchtkwaliteit, gezondheid, sociale inclusie, bereikbaarheid en economische ontwikkeling, het is u genoegzaam bekend. We willen met dit schrijven een aantal punten onder uw aandacht brengen, met het verzoek om deze punten te betrekken in uw gesprekken en concrete afspraken daarover vast te leggen in het coalitieakkoord.

Top prioriteiten

Onze top prioriteiten voor de komende collegeperiode zijn de volgende:

1. Asfalteren Smakkelaarsveld tussen Sijpesteijntunnel en kruispunt Catharijnesingel;
2. Verkeerslichten weg in 30 km zones, te beginnen op de Catharijnesingel, op de kruising bij de Mariaplaats en de kruising met de Bartholomeïbrug;
3. Op het Ledig Erf moeten de verkeerslichten verwijderd zijn op het moment dat de Uithoflijn gaat rijden. Voor de aanpassingen aan het Ledig Erf dient op dit moment de planvorming te starten;
4. Snorfiets naar de rijbaan.

Verkeersveiligheid

We vragen u om prioriteit te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De toenemende drukte op het fietspad, de steeds grotere verscheidenheid aan vervoermiddelen¹ en groeiende verschillen in snelheid en gewicht op het fietspad leiden tot toenemende onveiligheid.

¹ O.a. grote bakfietsen van fietskoeriersdiensten zoals www.defietskoerierutrecht.nl en www.cityservicebike.nl

We vragen u om maatregelen te nemen die de veiligheid voor de fietser verbeteren:

- De snorfietser moet zo snel mogelijk van het fietspad naar de rijbaan (ook veiliger voor de snorfietser, zegt de SWOV);
- Haal verkeerslichten weg in het 30 km/u gebied, en ook daarbuiten conform het advies van de SWOV over het gebruik van verkeerslichten in stedelijk gebied;
- Spreid de fietsdrukte over meerdere routes (zowel door het centrum: maak en promoot een echt aantrekkelijke Herenroute (incl. Maliebaan), als om het centrum heen);
- Bij 30 km/u kennen ongevallen een veel minder ernstige afloop. Breid daarom het 30 km gebied uit zoals in SRSRSB is beoogd en in de raadsbrief² van 20 februari 2018 nader is uitgewerkt;
- Verbreed fietspaden waar dat kan, om meer ruimte te bieden;
- Voorkom eenzijdige ongevallen en haal fietspaaltjes weg, ook op niet-hoofdfietsroutes. Volg daarbij het afwegingskader van het CROW Fietsberaad;
- Geef voldoende aandacht aan vegen, gladheidsbestrijding, onderhoud, putten stellen en verwijderen van haakse bochten;
- Verbeter het inzicht in de verkeersonveiligheid door gebruik te maken van de politieregistratie en aanvullende informatie van Spoed Eisende Hulp (SEH) en huisartsen. We vragen u om het gebruik van de app van www.mobielschademelden.nl te promoten via fietsmakers en de hele eerstelijns gezondheidszorg, en de registraties ervan te gebruiken.

Nieuwe grote infraprojecten

We vragen u om plannen te maken en financiële dekking te zoeken voor een aantal nieuwe grote infraprojecten. Om de barriere werking van spoor en water te verminderen en de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren denken we aan de aanleg van de volgende nieuwe tunnels en bruggen:

- Spoedige aanleg van de fietstunnel Kanaalweg t.h.v. de Van Tellegenlaan (financiering is gedekt);
- Verbreding van het fietspad langs de Demka spoorbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal;
- Keuze voor de ongelijkvloerse variant van de kruising Leidseweg met het huidige Westplein/toekomstige Stadsbaan, zoals die nu wordt uitgewerkt;
- Anton Geesinkbrug: fietsverbinding tussen Zuilen en Lage Weide;
- Fietsverbinding tussen Nic Beetsstraat en Jeremias de Deckerstraat, die ongelijkvloers kruist met de trambaan van de Uithoflijn, de treinsporen tussen stations Utrecht Centraal en Vaartsche Rijn en de busbaan Dichtersbaan. De verbinding verkleint de maaswijdte van het fietsnetwerk, biedt een extra alternatief tussen de drukke spoorkruisingen bij de Sijpesteijntunnel en de Bleekstraat en zorgt voor een aantrekkelijke fietsverbinding tussen de nieuwe bebouwing van het Beurskwartier, de Merwede kanaalzone en Dichterswijk enerzijds en de oude binnenstad binnen de Singels anderzijds. Deze verbinding is onderdeel van de lijn met zwarte bolletjes in de figuur (overgenomen uit 'Living Lab Utrecht', bureau Nieuwe Gracht, december 2016). Ook de volgende verbindingen maken daar onderdeel van uit:
- Spoorkruising Cremerplein – Cartesiusdriehoek, alternatieve noord-zuid verbinding voor de westelijke stadsboulevard;
- Spoorkruising Cartesiusdriehoek – 2^e Daalsedijk, nodig vanwege de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek;
- Spoortunnel tussen de 2^e Daalsedijk en de Spijkerstraat, parallel aan de Amsterdamsestraatweg;
- Bijdrage aan fietsbrug over de A12 ter hoogte van Veldhuizerweg, verbinding richting Montfoort (trekker is de provincie Utrecht, recreatie)



² <http://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=41b35454-6329-4f11-b803-d7e5a6141085&ReportId=547701b1-04af-4e12-b84a-4cca1b29d943> ^{2E} [=3df83ea5-6ea2-40d1-baba-da78262738e4&searchtext=](http://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=41b35454-6329-4f11-b803-d7e5a6141085&ReportId=547701b1-04af-4e12-b84a-4cca1b29d943)

Singelgebied

De drukste fietsroutes van Nederland liggen in Utrecht: het Smakkelaarsveld en het Vredenburg. De vele voorzieningen in het singelgebied trekken veel fietsers aan, maar het aantal 'toegangen' tot het singelgebied is beperkt en de maaswijdte van het fietsnet in de binnenstad is groter dan de streefwaarde van 400 meter uit SRSRSB. Door de verkeerslichten in dit gebied rijden fietsers in grote groepen, waardoor de ervaren drukte nog verder toeneemt. Flinke groepen inwoners (kinderen, ouderen) durven daarom hier niet te fietsen. We maken ons al langere tijd grote zorgen over de veiligheid op het Smakkelaarsveld. Met name de nieuwe kruising van het Smakkelaarsveld met de nieuwe aansluiting naar de Stationsstalling zorgt voor grote kruisende stromen van fietsers. Wat ons betreft staat het Smakkelaarsveld bovenaan het prioriteitenlijstje om het asfalt te vernieuwen. De wachttijd voor fietsers bij het oversteken van de Catharijnesingel moet worden gehalveerd om de fietsers in kleinere groepen, meer gelijkmatig verdeeld over de tijd over de fietspaden te laten rijden.

Een ander belangrijk zorgpunt is de Catharijnesingel, ter hoogte van Hoog Catharijne. De werkzaamheden aan het nieuwe gebouw beperken de breedte van de rijbaan. We zijn blij dat we er kunnen blijven fietsen, maar de ruimte tussen de barrier en het hekwerk moet wel breder blijven dan een fietsstuur! Fietsers moeten hun aandacht kunnen richten op het andere verkeer en niet op veilig langs hekken rijden.

We pleiten al langer voor het weghalen van de verkeerslichten op de Catharijnesingel op de kruispunten met de Mariaplaats/Moreelsepark en met de Nic Beetsstraat/Bartholomeïbrug. In een 30 km-gebied horen geen verkeerslichten te staan! De druk van het autoverkeer kan verder omlaag door aan het begin en einde van de Singel te doseren en zo te brengen op het niveau dat volgens SRSRSB bereikt zou moeten worden.

De Ooster- en Westerkade vormen een belangrijke route naar het centrum vanuit Hoograven en de Rivierenwijk. Volgens SRSRSB zijn de kades hoofd fietsroutes. Vanwege hun belangrijke functie en de status van hoofd fietsroute willen we dat op de Ooster- en Westerkade asfalt wordt toegepast. We willen niet dat fietsers worden omgeleid via de Bleekstraat of Albatrosstraat. Op de kruisingen van het Ledig Erf met de beide kades en de Tolsteegbarriere horen geen verkeerslichten te staan.

We houden zorgen over te hoge snelheden en drukte van het autoverkeer op de Malie- en Tolsteegsingel. Auto's rijden in de rustige uren meer dan 100 km/u! Dit is onacceptabel en vraagt om stringente handhaving. We willen dat eerst maatregelen worden genomen om dit wegprofiel op de Singels veilig te maken en om pas daarna dit wegprofiel op andere plaatsen toe te passen, zoals tussen het Malieblad en Griftpark.

We willen blijven fietsen op de Oudegracht. Geen fietsverbod! Met dynamische informatie (lichtkrant, symbolisch verkeerslicht) kan de fietser op de Oudegracht op drukke momenten goedschiks naar alternatieve routes worden verwezen, of gevraagd worden om af te stappen. Fietsers mijden de Vismarkt immers al als het druk is (bron: Fietstelweek). Met de verbeterde alternatieve route en tijdige informatie wordt dat nog beter. Wij denken dat er nu al geen probleem is; met aantrekkelijke alternatieve routes en dynamische informatie over de drukte is er helemaal geen reden meer voor een fietsverbod. Met dynamische informatie zullen fietsers de Vismarkt en 't Wed ook mijden buiten de venstertijden, als het er druk is met uitgaanspubliek.

Verkeerslichten

We willen minder verkeerslichten in de stad. De doorstroming van de fiets zal er door verbeteren en ook de veiligheid zal er beter van worden. Er zijn meerdere redenen om zoveel mogelijk verkeerslichten in de stad te verwijderen of ten minste buiten de spits uit te schakelen:

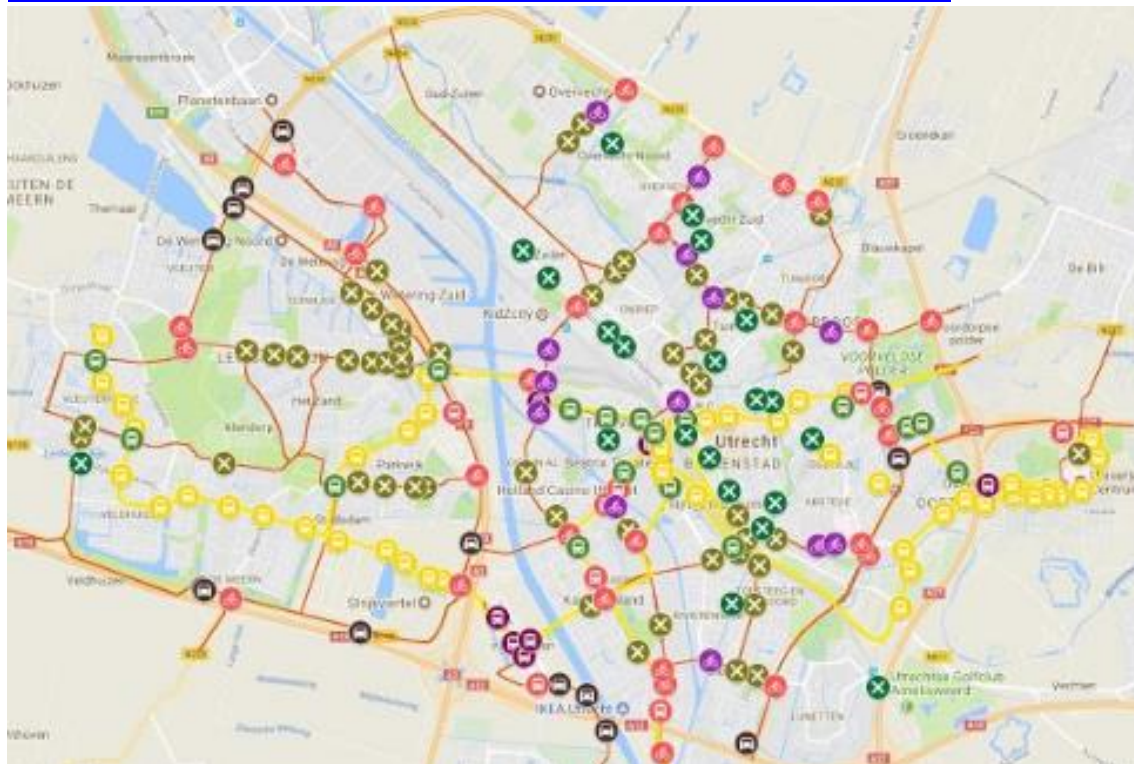
1. Kruisingen met verkeerslichten zijn volgens onderzoek van de SWOV de minst veilige kruispuntsvorm. Voorrangskruisingen zijn veel beter, rotondes zijn het veiligst³. Wanneer een verkeerslicht wordt vervangen door een voorrangskruising mag een daling van het aantal letselongevallen op die kruising worden verwacht met ruim 30% op een drietakskruising en met ruim 60% op een viertakskruising.

Voorsorteerstroken kunnen worden vervangen door gras met bomen, de gereden snelheid gaat omlaag. De heringerichte Hogeweidebaan is prachtig geworden.

2. Utrecht wil veel wegen een 30-km inrichting geven. In 30 km-gebieden horen geen verkeerslichten, ook volgens SRSRSB.
3. Fietzers krijgen bij verkeerslichten vaak maar een paar tellen groen, autoverkeer heeft het leeuwendeel van de tijd nodig, ca 2 seconden per voertuig per rijstrook. Weghalen van verkeerslichten verbetert daarom de reistijdverhouding fiets/auto en is daarom heel goed voor het fietsgebruik: fietsen wordt naar verhouding sneller.
4. Zonder verkeerslichten rijden fietsers niet meer in grote groepen tegelijk weg bij groen. De ervaren drukte op de fietspaden daalt omdat fietsers beter gespreid in de tijd over het fietspad rijden.

We hebben een categorisering gemaakt van de verkeerslichten in de stad. U vindt ze op deze digitale kaart:

<https://drive.google.com/open?id=1bwjtVYTI4YPnEB0pVjVdfLzLzHXUXslo&usp=sharing>



In de kaart is de volgende onderverdeling gemaakt:

- Bus-/tramlicht in 30-km-gebieden. We vragen om deze bestaande verkeerslichten te vervangen door waarschuwingslichten, die uit staan als er geen bus/tram aankomt. Voordeel: iedereen kijkt als het licht uit staat, omdat het dan een ongeregelde kruising is. Zodra er een bus/tram komt gaat de regeling even aan;
- Verkeerslicht in 30 km gebied, deze dienen te worden weggehaald;
- Hoofdwegen, waar het verkeerslicht weg kan omdat het er rustig genoeg is. Deze kunnen weg ofwel worden veranderd in een voetgangerslicht zoals op de Neude;
- Kruisingen met zowel bus-/tram, een hoofdfietsroute en een hoofdweg, waarvan het de vraag is of een verkeerslicht echt nodig is. Wij vragen om na te gaan of ze weg kunnen en ze anders in elk geval goed af te stellen voor fietsers;
- Drukke kruisingen van hoofdwegen en hoofdfietsroutes, d.w.z. kruisingen met meer dan 20.000 mvt/etmaal over de kruising. Deze verkeerslichten zijn nodig voor de drukte en zullen moeten blijven. Ze staan allemaal langs de stedelijke verbindingswegen uit SRSRSB, waar 50 km/uur toegestaan blijft. De fiets dient hier wel de prioriteit te krijgen conform SRSRSB. Dat betekent dat in elk geval de zgn koppelingen van de verkeerslichten tussen naast elkaar gelegen kruispunten (lees: groene golf) moet verdwijnen, ten gunste van 2 keer groen per cyclus voor fietsers;
- Hoofdwegen waar geen hoofdfietsroute bij de regeling betrokken is.

Om de aantrekkelijkheid van een fietsroute te vergroten hoeft niet altijd de hele route te worden aangepakt. Vaak kan een verbetering worden bereikt door de aanpak van een klein deel van een route. Met name door te zorgen voor goede aansluitingen tussen elkaar kruisende fietsroutes kan de functie van het fietsnetwerk sterk verbeteren. Wij hebben de zwakke schakels in het fietsnet opgezocht en we vragen u om deze zwakke schakels te verbeteren. De meeste daarvan zijn relatief eenvoudig te realiseren, het betreft over het algemeen geen grote investeringen. Deze verbeteringen zorgen voor een sterke verbetering van het fietsnetwerk, omdat omrijafstanden kleiner worden en fietsroutes beter met elkaar verknoopt raken, zodat het meer als netwerk functioneert. De maatregelen ogen misschien niet groots en meeslepend, maar het maatschappelijk rendement zijn naar onze inschatting hoog. Het betreft de paars gekleurde verbindingen op deze kaart:

Ten slotte

- Zorg voor voldoende bewaakte stallingen bij de treinstations in Leidsche Rijn, Zuilen en Lunetten;
- Het is voor de leefbaarheid en gezondheid van groot belang dat kinderen veilig leren fietsen. Daarom vragen we u om te zorgen voor fietseducatie en veilige schoolomgevingen;
- Aanwijzen van een netwerk voor speed pedelecs. Specifiek gaat het om de plek waar ze van de rijbaan af op het fietspad mogen rijden. Op hoofdlijnen lijkt het speed pedelec netwerk op het brommer netwerk, we willen graag met u kijken waar afwijking van het brommernetwerk nodig zijn;
- In Houten en Nieuwegein zijn de hoofdfietsroutes ‘in het veld’ gemarkeerd door een gekleurde band op lantaarnpalen aan te brengen. Goed voorbeeld doet goed volgen; dat willen we in Utrecht ook!



We wensen u veel succes en wijsheid toe bij de onderhandelingen en we zien uit naar een vruchtbare samenwerking met het te vormen college. We zijn natuurlijk graag bereid om de inhoud van deze brief aan u toe te lichten. Wilt u daarvoor contact opnemen met ondergetekende?

Met vriendelijke groet,
Fietzersbond, Afdeling Utrecht

2E [redacted]

Voorzitter

tel. 2E [redacted]

2E [redacted] [\[redacted\]@fietzersbond.nl](mailto:[redacted]@fietzersbond.nl)

twitter.com/FB_Utrecht

Gemeente Utrecht

t.a.v. [redacted] [redacted]

Fietzersbond

[redacted]
[redacted] Utrecht

Telefoon [redacted]

Onderwerp: Bespreekpunten wethouder Van Hooijdonk, 20 maart

Contactpersoon: [redacted] utrecht@fietzersbond.nl

Utrecht, 17 maart 2020

Beste [redacted]

Vrijdag 20 maart hebben we een overleg met wethouder Van Hooijdonk. We willen graag de volgende punten met haar bespreken:

1. Project Mobiliteitsplan 2040. De actualisering en aanscherping van SRSRSB biedt kansen voor update van het fietsnetwerk. We leggen graag een relatie met de uitgangspunten voor een goed fietsnetwerk, zoals de Fietzersbond die heeft verwoord in haar Fietsvisie 2040 (<https://www.fietzersbond.nl/ons-werk/fietsvisie-2040/pdf-versie/>). Daarin worden 3 fietsnetwerken onderscheiden:
 - a. Netwerk voor 'snel en zwaar': cargo bikes, fiets-cubicles en e-bike (en sneller). Dit vraagt om voldoende breedte om verschillen in snelheid en breedte te faciliteren
 - b. Veilig fietsnetwerk voor '8 en 80', voor wie (nog) niet (meer) beschikt over een volgroeid brein en lichaam, met name veilige verbindingen binnen de wijken naar (basis)scholen en wijkvoorzieningen (winkelcentra)
 - c. "overig" hoofdnet fiets

Daarnaast blijven we natuurlijk fietsen in alle woonstraten (30 km gebieden)

We dragen graag bij aan SRSRSB2040. Hebben een eerste gesprek gehad [redacted] [redacted]).

Vraag: Hoe krijgen we het zo georganiseerd dat interactie met wederzijds beperkte tijdsinvestering goed loopt. We zouden bij de samenstelling van de fietsnetwerken ook graag inbreng meenemen vanuit de wijken, in wijkoverleggen (te organiseren door gemeente).

Het eerste gesprek heeft nuttige input opgeleverd; we zitten grotendeels op één lijn qua visie voor 2040. Ook wij gaan nu uit van een driedeling in het netwerk.

Als dat allemaal lukt in deze situatie, plant het projectteam van de actualisatie in de maand mei iets in met de FB. Daarin koppelen we oa terug wat welke punten we uit het eerste gesprek meenemen in de actualisatie, zoals veel wensen en ideeën van de FB over doorsteekjes en de update van het hoofdfietsnet.

De wijkoverleggen zijn meer iets voor na de vaststelling van de actualisatie op hoofdlijnen, bijv. in de consultatiefase.

2. Gemeente breed:

- a. Snorfiets naar de rijbaan: we kunnen niet wachten! Utrecht wordt links en rechts ingehaald door andere gemeenten...

Ook wij willen graag dat de Snorfiets naar de rijbaan gaat.

We vragen geduld, mede vanwege de onzekere tijden (corona). Dat heeft ook effect op de besluitvorming rond een aantal dossiers, waaronder dit dossier, in het college, en de daaraan gekoppelde informatieverstrekking aan de raad.

Op 26 maart stond het overleg met de stakeholders gepland om ze bij te praten (Fietzersbond is onderdeel stakeholdersoverleg). Dat is vanwege corona afgezegd. Zodra we de Raad informeren, krijgen de stakeholders die informatie ook.

Ook realiseren we ons dat er richting de stakeholders al enige tijd radiostilte is.

Er is echter in het proces een aantal stappen noodzakelijk gebleken nadat het concept verkeersbesluit aangeboden is aan de BING en commissie Stad en ruimte (najaar 2018):

- Gesprekken met de Nood- en Hulpdiensten (NHD) (incl. de Driehoek) over het voorgenomen besluit
- Aan de raad is toegezegd dat een onafhankelijk extern bureau gevraagd wordt om een second opinion uit te voeren op het voorgenomen besluit.
- De uitkomsten van de second opinion zijn ook weer met de NHD en U-OV besproken en zetten we de laatste puntjes op de i.

De raad wordt binnenkort geïnformeerd over de uitkomsten van de second opinion en de planning. Bij de voorjaarsnota (voor de zomer) besluit de raad over de financiële dekking van de maatregelen. Vervolgstappen:

- Collegebesluit en raad informeren, besluit financiële dekking bij voorjaarsnota
- Publiceren van het voorgenomen verkeersbesluit
- Verwerken reacties en opstellen definitief verkeersbesluit
- Invoeren afhankelijk van de zienswijzen en evt. bezwaren.

Wat uiteindelijk ook van invloed is geweest op het proces is de wisseling van de wethouderspost.

- b. Regelgeving speed pedelec: nemen we de Rotterdamse regels over?

Onze voorkeur uit naar een pilot die vergelijkbaar is met de situatie in Rotterdam. De speed pedelec is binnen de gehele bebouwde kom met een ontheffing welkom op het fietspad, mits hij zich gedraagt als fietser en niet harder rijdt dan 30 km/u. Harder rijden kan op de rijbaan. De plannen zijn uitgewerkt, het college moet het voorstel nog vaststellen en de raad moet nog geïnformeerd. Daarvoor moet ook de financiering geregeld zijn. Hiervoor is een voorstel opgenomen bij de VJN.

3. Catharijnesingel: de VRI's bij Marga Klompébrug en Bartholomeïbrug moeten niet vervangen maar verdwijnen. Ambtenaren horen ons welwillend aan maar het lijkt er niet op dat onze boodschap goed landt. De VRI's zijn overbodig, 'knijpen' van autoverkeer moet op andere plaatsen (Bleekstraat, Amsterdamsestraatweg/Weerdsingel/Daalsetunnel)

De stand van zaken mbt de kruising Bartholomeïbrug is als volgt:

- Wij hebben uitgebreide simulaties gedaan. Daaruit lijkt het resultaat dat we wel voor een forse kruispuntaanpassing zouden willen gaan, zonder verkeerslichten. Die aanpassing zou als onderdeel van de definitieve inrichting van de Catharijnesingel moeten plaatsvinden.
- We willen een praktijkproef gaan houden, om een beetje zeker van onze zaak te zijn. Door de corona-crisis is die gelegenheid er voorlopig niet.

T.a.v. de kruising Marga Klompébrug: de kruising ligt er nog niet definitief bij, deze komt nog in plateau te liggen. De vri's gaat nog niet weg, dat durven we nog niet aan. Wel kunnen we evt. de bedrijfstijden beperken. In het kader van de studie Noordwest wordt gekeken of een knip Catharijnesingel thv Hoog Catharijnes tot de mogelijkheden behoort. Dan zouden we van het doorgaand verkeer af zijn: en dat zou de kans vergroten dat de vri's hier uit kunnen.

De Catharijnesingel tussen Bartholomeïbrug en Marga Klompébrug wordt overigens als 30 km/u-straat ingericht.

Het is de bedoeling dat vanuit het projectteam Catharijnesingel een overleg (lees: call) komt met de Fietzersbond. Collega [REDACTED] neemt daarvoor het initiatief.

4. Werkzaamheden Voorstraat en Wittevrouwenstraat: langdurige afsluiting van deze hoofdader zorgt voor knelpunt in doorstroming fietsverkeer. We hebben voorgesteld de Nobelstraat tijdelijk in te richten als onverplicht fietspad en de busbaan op te heffen. Fietzers kunnen dan kiezen, snellere fietsers mogen op de rijbaan. Ons is een ambtelijk antwoord toegezegd maar dat hebben we (nog altijd) niet ontvangen.

Er is een uitgebreid omleidingsplan gemaakt voor fietsers tijdens de werkzaamheden, incl. monitoring daarvan. De busbaan wordt als noodmaatregel achter de hand gehouden.

5. Afrit Gele brug bij Douwe Egberts: weer leidt een bouwplan tot een blokkade van een belangrijke fietsroute. De fietsroute tussen West en Lage Weide wordt weer langer. Idem station Leidsche Rijn. En bij Papendorp.

Het fietspad naast de Gele Brug komt te vervallen en zal in plaats daarvan rond de boerderij Roodnoot komen te liggen. Dit is weer een extra lange lus voor degenen die naar Lage Weide willen. De plannen worden momenteel uitgewerkt naar DO niveau, er lijkt geen ruimte meer voor het inpassen van een kortere fietsverbinding naar Lage Weide. Wel is er in de plannen rekening gehouden met een trap tussen het nieuw te bouwen blok F12b en het landhoofd van de gele brug. De betreffende projectmanager heeft aangegeven een fietsgoot in deze trap te zullen meenemen in de uitwerking van deze trap.

Over de bouwplannen aan de kant van station LR centrum is ambtelijk nog geen contact geweest met de betreffende projectmanager. Dat gaan we wel doen.

6. NRU: De fietsoversteken over de NRU bij het Henry Dunantplein en Gandhiplein dreigen te verdwijnen, omdat het superlastig/onmogelijk is om ze in de nieuwe situatie veilig aan te leggen. Dit zijn de routes die (door Overvecht heen) aansluiten op bruggen over een andere barrière: de Vecht. Als veilig oversteken niet kan, moeten andere maatregelen worden getroffen, de fiets gaat anders hard achteruit met de NRU

Wij sturen erop aan zoveel mogelijk gelijkvloerse oversteken over de NRU te behouden. De maaiveldoversteken bij het Henri Dunantplein en het Gandhiplein zitten op dit moment zeker in het ontwerp. Er komen daarnaast op korte afstand diverse ongelijkvloerse oversteken bij.

7. Meer algemeen: de fietsplannen moeten niet alleen door de afdeling "fiets" worden gedragen, als andere afdelingen de boel weer slopen fietsen we per saldo achteruit

Nu de ambtelijke capaciteit weer op orde is binnen Fiets verwachten we beter te kunnen adviseren/interveniëren bij ruimtelijke ontwikkelingen waar fietsbelangen spelen.

8. Stallen en parkeren in de buitenruimte in de binnenstad. Complimenten voor de Neudestalling, ruimte voor 700 plekken. Maar niet iedereen wil en kan in de ondergrondse stalling. Aanpak straatparkeren: veilige parkeerplek nodig

Gecombineerd zijn er in de binnenstad afgelopen jaar in totaal 637 fietsparkeerplekken op straat gemaakt. Er zijn aan de randen van het voetgangersgebied 406 fietsparkeerplekken op straat gemaakt, zowel met als zonder aanbindvoorziening. Of er een vak wordt aangelegd met of zonder nietjes of dat er klemmen worden geplaatst wordt per locatie specifiek beoordeeld.

Er zijn nog plannen voor meer plekken op straat o.a. op de Oude Gracht en op het Janskerkhof die worden gerealiseerd als de eerste autoparkeerplekken worden opgeheven. De verwachting is dat eind 2020 in de gehele binnenstad meer dan 1000 fietsparkeerplekken op straat zijn gemaakt. Dit is informatie die binnenkort nog op de staf besproken zal worden en waarover de Raad ([REDACTED]) nog niet is geïnformeerd. Eventueel delen met de FB onder embargo??

9. Hoofddijn van onze recente inspraakreacties:

- a. Merwedekanaalzone: we steunen de plannen voor extra bruggen over het kanaal. Belangrijk is dat de Kanaalweg voldoende breed blijft (parkzone beperken). We pleiten ook voor aandacht voor veiligheid in de "ontvangende" wijken (m.n. Heycopstraat, Waalstraat, Zijldiepstraat, J.M.M. Hamersplantsoen/Karperstraat). Van belang is ook goed aansluiting op goed fietsnetwerk aan de westzijde (Europalaan, Wilhelminalaan/Anne Frankplein)
Hier wordt op ons op gestuurd. We hebben deze aandachtspunten meegegeven aan de opstellers van de Omgevingsvisie (deel 2).
- b. Evenementenlocaties: in de locatieprofielen staat op diverse plekken dat hoofdfietsroutes mogen worden afgesloten bij op- en afbouw van evenement. Nergens staat aangegeven dat hoofdfietsroutes niet mogen worden afgesloten, terwijl er plenty andere zaken worden genoemd die wél gewoon door moeten gaan. Dat is krom.
Helaas was op deze termijn nog niet te achterhalen wat de reden hiervoor is. Dit gaan we uitzoeken.

10. Ten slotte

- a. Compliment voor herinrichting Goypleintje door de raad slepen
- b. Compliment voor uitwerking van variant 3 van de plannen voor "Noordwest". We zijn benieuwd naar draagvlak. Niet alle politieke partijen zijn enthousiast over 'knips'
- c. Tijdelijke maatregelen bij bouwprojecten: geen losse bakens, goed vegen, geen lengterichels. Wanneer komt dat standaard in het BLVC plan?
Dit moet nog besproken worden met de afdeling tijdelijke bereikbaarheid.
- d. Evalueren van maatregelen: gebeurt te weinig en als het gebeurt, wordt te weinig gedaan met leerpunten. O.a. wilhelminalaan in Vleuten en andere projecten. Waarom gebeurt het niet? **Daar zijn we over aan het nadenken. Zo willen we vaker voor- en nametingen gaan doen in herinrichtingsprojecten**
- e. Door Fietzersbond georganiseerde verkiezing Fietsstad 2020: we vinden dat de systematiek moet veranderen, daar gaan we voor pleiten bij ons Landelijk bureau. Want dat Utrecht, Amsterdam, Groningen niet eens in de top 100 staan is heel raar. En dat inwoners van Houten en Veenendaal tevreden zijn, dat weten we nu wel.
Opvallend was ook de hoge response in Veenendaal en het genomineerde Enschede. In een eigen analyse bleek dat Utrecht van de G5 het beste heeft gescoord.

Met vriendelijke groet,
Fietzersbond afdeling Utrecht

2E

2E

in rood opmerkingen en vragen waar onduidelijk/aanpassing gewenst en toevoegingen teskt regionale en lokale overheden toegevoegd (IPO, VNG, G4 en MRA-E) in groen

Iha heel positief verhaal, een mooie opzet voor promotiefolder😊

LEF interessant alternatief personenvervoer. Maar belangrijk aandachtspunt ruimte gebruik, veiligheid fietspaden, tortoir en parkeerbeleid. Verder onderzoek nodig naar toepassing

Let's talk about LEV

De categorie Light Electric Vehicles (LEV) is onderdeel van de Green Deal Elektrisch Vervoer 2016-2020 en levert als zodanig een bijdrage aan de luchtkwaliteit- en klimaatdoelstellingen. Vereniging DOET, de branchevereniging voor elektrisch rijden, is binnen het Formule E-Team de voorzitter van de stuurgroep LEV.

Wat is LEV?

De LEV categorie omvat innovatieve ruimte-efficiënte elektrische voertuigen (**Hangt af van het aantal en vervanggedrag; 5 LEV's voor 1 grote bestelbus is niet per se ruimte-efficiënt**).

, ontworpen voor het vervoeren van personen en goederen. Voertuigen die onder de LEV-categorie vallen zijn e-bakfietsen, voertuigen uit de bijzondere bromfietsencategorie ([voorbeelden](#) zijn Segway, Stint, LEF en Trikke EV) en alle Europese Le voertuigen (waaronder speed pedelecs en e-scooters, e-bromfietsen op drie wielen, e-motorfietsen, e-motor tricycles en quadricycles). Een schema van de specificaties per type voertuig is in beeld gebracht door de HvA in samenwerking met DOET, zie de laatste pagina's van het rapport: [Regelgeving toelating en inzet](#).

Voordelen van de LEV categorie

Lichte elektrische voertuigen leveren een significante bijdrage aan het behalen van de klimaatdoelstellingen. De meerwaarde van LEV voor personenvervoer (of Personal Light Electric Vehicle - PLEV):

- Vanwege het compacte formaat en minder materiaalgebruik in combinatie met een elektrische aandrijving zijn deze voertuigen energiezuiniger, schoner en stiller dan bestaande fossiel aangedreven varianten. De maatschappelijke kosten van deze vervoersmiddelen zijn daarmee erg laag [inzicht externe kosten bestaande modaliteiten: [CE Delft](#)];
- LEV speelt in op de toenemende verdichting van steden. Zo worden compacte [draagbare LEV varianten](#) gebruikt als voor- en natransport (last mile) in multimodale systemen, waardoor het OV voor een grotere groep mensen aantrekkelijker wordt; **het aantrekkelijker maken van OV - dit is voornamelijk voor forenzen en moet daarom landelijk gestimuleerd worden, vraag is of en hoe het past in bussen, treinen, metro's als velen draagbare LEV meeneemt.**
- LEV biedt een alternatief voor de gemiddelde autorit waarmee de aanschaf van een (tweede) auto kan worden voorkomen. Zo gebruikt een groeiend aantal forenzen de speed pedelec voor woon-werkverkeer.

De meerwaarde van LEV voor goederenvervoer (ook Light Electric Freight Vehicles - LEFV):

- De voertuigen zijn wendbaarder en compacter dan bestelauto's en bieden daarmee een oplossing voor de toenemende congestieproblematiek naar en binnen steden. **Ligt eraan; bijvoorbeeld in Amsterdam lijkt de congestie zich te verplaatsen van de autoweg naar het fietspad en/of voetgangersgebieden – ook noemen bij belemmering en kansen. Ook potentieel zorgpunt veiligheid op fietspad en stoep:** Zo ontstaat er minder ontstopping op straat [[zoals de inzet van Stint door Post NL](#)];
- Deze fijnmazige zero-emissie vorm van modaliteit biedt een betaalbaar alternatief voor bestelauto's in de stedelijke goederendistributie. DOET werkt samen met de Hogeschool van Amsterdam in het project [LEV Logic](#), waar de business case en potentie van LEFV wordt onderzocht.

Belemmeringen en kansen

Om de klimaat doelstellingen van Parijs te behalen zal Nederland open moeten staan voor nieuwe innovatieve vervoersconcepten. Rijksoverheid en Gemeenten zullen daarom actief stimulerend en faciliterend beleid moeten voeren op gedragsverandering, (laad)infrastructuur en verkeerswetgeving. Belemmeringen en kansen waar Rijksoverheid en gemeenten een rol in kunnen spelen zijn:

- **verplaatsing congestie naar fietspad + veiligheid**

- regulering door milieuzones, waardoor “nieuwe innovatieve vervoersconcepten” aantrekkelijker. In Amsterdam bijvoorbeeld milieuzone voor brom- en snorfietsen en bestelauto's.

- Infrastructuur en verkeersveiligheid

De integratie van LEV in het straatbeeld biedt nieuwe veiligheidsvraagstukken. Doordat er nog weinig ervaring is opgedaan met dit nieuwe type voertuig en er tegelijkertijd steeds meer voertuigen bijkomen, is dit een belangrijk thema. Een aantal ontwikkelingen hierin zijn:

- *Plek op de weg LEV's en infrastructuur.* De groei van diversiteit aan voertuigen vraagt om een nieuwe kijk op infrastructurele indeling. Het ANWB rapport [Verkeer in de Stad](#) doet hiervoor een goede voorzet. Ook onderzoekt de HvA een inpassing van LEV in de stad in het project Stedelijke Inpassing Cargobikes en Lichte Elektrische Voertuigen (SICLEV). De plek op de weg en de toegang tot bepaalde infrastructuur is een belangrijk handvat om diverse modaliteiten te stimuleren.
 - *De actuele discussies over de plek op de weg hebben invloed op het succes van LEV.* Voorzichtigheid is geboden in discussies als het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan. Dit omdat diverse LEV's een maximale ontwerpsnelheid hebben van 25 km/h en bij zo'n beslissing onveiliger zou worden. Met uitzonderingsposities voor LEV, zou het gebruik van dit soort elektrische voertuigen gestimuleerd kunnen worden. **Dit wordt niet wenselijk geacht (in Amsterdam reeds standpunt over). Juist in het kader van duidelijkheid én veiligheid.** Niet-financiële prikkels zijn ook in Noorwegen een goed middel gebleken om elektrisch rijden te stimuleren.
 - *Gebrekkig ruimtelijk beleid voor stallen en parkeren.* Voor LEV met een afwijkende maat is dit een toenemend probleem waarmee het imago van LEV onterecht wordt aangetast. Voertuigen creëren barrières op voetpaden bij gebrek aan een alternatief, waardoor voetgangers gehinderd worden. Naast een parkeernorm, zou een stallingsnorm voor LEV wenselijk zijn.
 - *Gemeenten zetten nog nauwelijks in op openbare laadinfrastructuur voor LEV.* Naarmate deze categorie groeit neemt de behoefte voor infrastructuur toe. Met name voor burgers en bedrijven zonder eigen laadplek zijn publieke laadvoorzieningen nodig.
Veel diverse vormen binnen term LEV, een motor ander verhaal dan elektrische fiets. De vraag is voor welke typen wel en hoeveel laadinfra gewenst is, veel van deze voertuigen hebben een losse accu (die je eruit kunt halen) of kunnen aan een normaal stopcontact. Vraag is dus of daar publiek laadnetwerk voor nodig hebt, zeker gezien druk van andersoortig voertuigen die dit wel echt nodig hebben (vracht, bestel, touringcars etc.).
- Productveiligheid. Nederland is onderdeel van de CEN-werkgroep (TC354-WG4) voor de ontwikkeling van een veiligheidsnorm voor Personal Light Electric Vehicles (EN pr17128). Op basis van deze norm kunnen voertuigen gekeurd worden die buiten de bestaande Europese typegoedkeuring vallen. De Draft norm is inmiddels gepubliceerd waarmee Nederland zich zal moeten voorbereiden op de implementatie van de norm.
 - Lead by example. Het opdoen van ervaring door inzet in het eigen wagenpark ([zoals Zaanstad](#)).
 - Vehicle Profile Scan. De Vehicle Profile Scan is een beleidsmaatregel voortkomend uit de Groene Bestelbus Battle 2017. Hiermee zijn wagenparkbeheerders bij de aanschaf van een voertuig in staat om te bepalen aan welke condities een voertuig moet voldoen (range, aantal personen en laadruimte) en op basis daarvan een LEV kunnen overwegen.
 - Size matters. Goed voorbeeld doet goed volgen. In Denemarken vraagt men in aanbestedingen om gebruik te maken van de duurzaamste en kleinst mogelijke voertuigen, **Mits volgeladen; bundelen in grotere voertuigen indien mogelijk kan juist efficiënter zijn.** Dit bevordert maatwerk en efficiëntie.
 - Incentives voor consument en zakelijk gebruik. Momenteel is er geen incentive vanuit de Rijksoverheid voor de consument om voor een LEV te kiezen. Net als bij de elektrische auto, is LEV in vergelijking met niet elektrische lichte voertuigen duurder in aanschaf. Een effectieve stimulans met groot milieueffect is een slooppremie voor twee- en viertakt bromfietsen/mobielen en personenauto's, waarvan de premie ingezet wordt voor de aanschaf of lease van LEV en Zero Emissie voertuigen.
Onwaarschijnlijk dat alle gemeenten positief staan tegenover sloopregelingen en voorkeur als keuze is voor stimuleren dmv aanschafsubsidies voor elektrisch vervoer.

Stimulering van partijen in stadsdistributie vindt al regelmatig plaats. Gemeente Utrecht en [Den Haag](#) hebben de transitie van bromfietsen met fossiele aandrijving naar e-cargobikes, speed pedelecs en e-scooters voor ondernemers succesvol versnelt d.m.v. subsidie. In Amsterdam is sprake van een milieuzone voor fossiele brommers en scooters. Ter compensatie is o.a. een subsidie voor e-bikes of e-scooter beschikbaar. die is bedoeld voor mensen met een te oude brom- of snorfiets die de milieuzone niet meer in mogen én die een laag inkomen hebben.

- Denk aan mobiliteit i.p.v. type voertuig. In navolging op de Green Deal Autodelen zouden ook LEV's onderdeel moeten zijn van programma's voor public sharing. Voor deze categorie is ook vraag naar best practises in beleid, met name gericht op oplaadinfrastructuur en stalling.
- Verbod fossiele brandstoffen scooters en brommer: gemeenten staan per 1-1-2025 niet langer scooters en brommers op fossiele brandstof toe binnen de milieuzone. En verbod instellen door Rijk op fossiele brandstoffen scooters en brommers per 2030.

Enkele voorbeelden van Light Electric Vehicles:



Contactgegevens DOET

2E 2E 2E | 2E @doetdoet.nl | +2E
 2E 2E 2E | 2E | 2E @ 2E | +2E

1 Welkom en reflectie op F10

In bijlage 1 is aangegeven wat de hoofddoelen zijn. Bij de kennisdeling wordt met en binnen het gremium van het CROW Fietsberaad gewerkt zodat geen dubbels ontstaan. Bij lobby is steeds van belang aan te geven dat investeringen in fietsvoorzieningen naast grote maatschappelijke baten ook bewezen kosteneffectief zijn: veruit de laagste investeringskosten per reizigerskilometer (€ 0,03 per reizigerskilometer voor fiets, tegen € 0,10 voor auto, € 0,14 voor bus en € 0,18 voor trein).

2 Nationale Agenda Fiets:

Na de opstart van de organisatie Tour de Force, is het pamflet (bijlage 2) de start voor de tweede etappe, de Schaalsprong Fiets! De uitwerking wordt op 27 mei 2019 gepresenteerd. Staatssecretaris Van Veldhoven wil samen met de nieuwe colleges en de andere partners van de Tour de Force inzetten op een actualisatie van de Nationale Agenda Fiets. 'Bij deze actualisatie wil ik specifiek inzoomen op de 200.000 extra fietsforensen in deze kabinetsperiode en gezamenlijk meer concreet maken hoe wij drie miljard extra fietskilometers in 2027 gaan halen. In de najaarsbrief MIRT geef ik u een update'.

Drie vragen staan bij dit agendapunt centraal

- a) Welke stedelijke ambities moeten een plek krijgen in de Agenda Fiets?
- b) Wat verwachten we van Rijk, provincies en vervoerregio's?
- c) Welke belangrijke thema's verdienen een plek op de lobby-agenda van de F10?

De koppeling tussen fietsbeleid in steden en het preventieakkoord zou prominent in de nationale fietsagenda terug moeten komen. Verder zij de belangrijkste issues in steden de herverdeling van de ruimte en tekorten aan fietsparkeren bij stations, binnenstad en wijken en aanpassing van regelgeving waardoor fietsgebruik gestimuleerd kan worden.

De schaalsprong houdt voor de steden een omschakeling van de auto georiënteerde inrichting naar meer ruimte voor de fiets in, zoals fijnmazigheid door **extra fietsbruggen/tunnels**, meer ruimte voor de fiets (dus soms van **gevel tot gevel herinrichting**), meer aandacht voor 30 km/uur zones. En faciliteren van de groei van het gebruik van elektrische fietsen (speed pedelecs) met name door verbetering van de **fietsvoorzieningen op langere afstanden** en door verbetering veiligheid die nodig is door grotere **snelheidsverschillen**. Om de komst van speedpedelecs verder te benutten helpt het gemeenten om daar waar nodig een **maximum snelheid op fietspaden** in te stellen. Hoewel fiets de meest kosteneffectieve vervoerwijze is, is de financiële uitdaging voor steden dus enorm. In opdracht van F10 is een rapport opgesteld naar de verwachte kosten die steden moeten maken om de schaalsprong voor de fiets te kunnen maken. De uitkomsten van dit onderzoek zijn een belangrijk element in de Agenda fiets 2.0

De druk op fietsparkeerplekken wordt groter. Naast investeringskosten gaan de exploitatiekosten steeds zwaarder op de gemeentelijke financiën drukken. Een **evenrediger en transparante verdeling van de exploitatiekosten over rijk (stations) en provincies (binnensteden) en steden** helpt steden om betere voorzieningen te organiseren. Voor bijvoorbeeld de voorstadstations zoals Bunnik zal een betere kostenverdeling helpen. Bunnik is te klein/beperkte ambtelijke capaciteit om zelf een goede deal met NS en Rijk te sluiten, waardoor een bewaakte fietsenstalling onmogelijk gerealiseerd kan worden. Voor de regio is dit juist een belangrijk overstappunt.

Ook de herkomstzijde wordt steeds belangrijker omdat het aandeel zwaardere en dure E-bikes en snelle E-bikes toeneemt. Goede voorzieningen aan de woningkant (buurtstallingen) leiden tot **hogere exploitatiekosten**. Daarnaast hebben steden niet de mogelijkheid om hogere eisen te stellen aan

stallingen dan in het Rijksbouwbesluit is aangegeven. We hebben behoefte aan toevoeging van kwaliteitseisen en meer maatwerk.

Tenslotte zijn in het **G4 rapport “kansen en belemmeringen nieuwe mobiliteit”** een aantal regelingen opgenomen die zouden moeten worden aangepast om het fietsgebruik te stimuleren zoals:

- Royale kilometervergoeding voor zakelijke fietsers. € 0.19 voor woon-werkverkeer is nu onbelast (Handboek Loonheffing 21.1.1). Hier is geen differentie naar afstand en een maximum kilometers waardoor fietsen naar werk op korte afstanden niet wordt gestimuleerd. Via slimme software op fiets of bij gebruiker is fietsrittenregistratie inmiddels goed bij te houden en inzichtelijke te maken voor belastingdienst.
- Betalen deelvervoer integreren bij betalen voor OV-reis. Het deelvervoer van OV-concessiehouders (bijv. OV-fiets) is wel aangesloten op de ov-chipkaart en andere deelaanbieders niet. Dit heeft concurrentievoordelen als effect. Voor OV-chipkaartbezitter is toegang tot OV-fiets laagdrempeliger dan een andere aanbieder. De OV-reizigers kan zich minder eenvoudig bedienen
- Stimuleren mobiliteitsbudget (Handboek Loonheffingen 21.1.2) Werkgevers hebben de ruimte om werknemers een mobiliteitsbudget uit te keren. De werkgever kan de werknemer belonen bewuste keuzes te maken door hem het overgebleven budget bruto uit te keren. Doordat deze uitkering bruto is wordt het voordeel voor de werknemer fors beperkt en neemt de stimulans grotendeels af. Voorstel is een Overgangsregeling voor overstappers waarbij de werkgever het verschil tussen kosten eerdere Leaseregeling en Mobiliteitbudget belastingvrij kan aanvullen in eerste jaar.

3 Alle kinderen een fiets en fietsles en een autoluwe schoolomgeving

Drie vragen staan bij dit agendapunt centraal:

- a) Willen F10-steden meedoen met het ANWB Kinderfietsenplan?
- b) Willen F10-steden zich inspannen voor fietslessen voor alle kinderen?
- c) Willen F10-steden zich inspannen voor autoluwe schoolomgevingen?

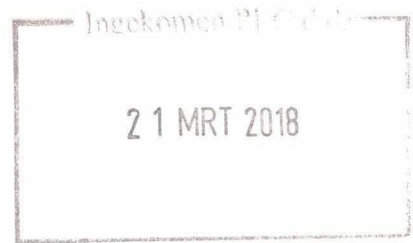
In Utrecht doen zo'n 2/3e van de scholen mee aan verkeersexamen (83 van de 124)

We zijn bezig met een integrale aanbesteding Scholen- en Wijkaanpak. De aanbesteding is zo ingestoken dat we vraaggericht gaan werken: scholen bepalen zelf of zij verkeersveiligheid en fietsstimulering een issue vinden. Fietsstimulering is voor de meeste scholen, waarschijnlijk met name in de achterstand buurten, geen groot issue. Er zijn andere dingen die voor scholen belangrijker zijn. Verkeersveiligheid is vaak wel een issue.

In ons huidige beleid zit wel: fietslessen op basisscholen, verkeerseducatie op basisscholen, verkeersexamen, fietslessen voor mensen die niet zijn opgegroeid met de fiets of er minder bekend mee zijn (vluchtelingen, U-pashouders) en vervolgens voordelig fiets aanschaffen, schoolzones (= veiligere schoolomgeving). Kinderen kunnen met de U-pas eens in de 4 jaar een fiets aanschaffen. Ook zijn er plannen om rondom 1 of enkele scholen meer te doen met veilige aanrijdroutes voor de fiets.

In ons huidige beleid zit niet: de ANWB fietsactie voor kinderen (dit initiatief is wel bekend en een goed initiatief!), fietsreparaties (momenteel geen budget voor, dit was er wel), op scholen ouders betrekken door fietslessen aan te bieden (goed idee, kunnen we mee nemen).

Conclusie: het meeste doen we al. “Meer scholen nemen deel aan het verkeersexamen” is een goed streven, maar ligt bij de scholen zelf dus kunnen we moeilijk eisen. **Hoe kun je de laatste 20% van de scholen bereiken?** “Alle kinderen toegang tot een fiets” zijn we voorstander van en daar doen we het een en ander op, maar we hebben **onvoldoende middelen** om daar volledig invulling aan te geven.



2E [redacted]
2E [redacted] 2E [redacted]
2E [redacted] IJSSELSTEIN
e-mail: 2E [redacted]@gmail.com

Ijselstein, 17 maart 2018

Gemeente Utrecht
College van B&W
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

Betreft: Wob verzoek over de speed pedelec

Geacht College,

In het kader van de Wet openbaarheid van bestuur, ontvang ik graag alle informatie, documentatie, (interne) e-mails, memo's, etc., met betrekking tot het onderwerp "speed pedelec" (snelle elektrische fiets 45 km/h).

Daarbij doel ik ook op:

- eventuele e-mailwisseling tussen ambtenaar mevrouw 2E [redacted] en de verantwoordelijk wethouder in Utrecht, mevrouw L. van Hooijdonk;
- de communicatie met het hoofd van de BOA's over het wel / niet bekeuren bij fietspadgebruik door berijders van een speed pedelec.

Het betreft de periode 1 januari 2014 tot heden.

Verder het verzoek dit Wob-verzoek niet te laten behandelen door de heer 2E [redacted]. Reden is dat een eerder Wob verzoek van mij (op 18 juli 2016) door de heer 2E [redacted] niet op juiste wijze is behandeld. Dit heb ik destijds ook kenbaar gemaakt.

Ik ga ervan uit dat de gemeente Utrecht zich houdt aan de wettelijke termijnen, zoals vastgelegd in de Wet openbaarheid van bestuur.

U kunt de informatie versturen naar bovengenoemd postadres of naar bovengenoemd e-mailadres.

Bij voorbaat dank,

Hoogachtend,

2E [redacted]
2E [redacted]

From: "2E 2E 2E"@utrecht.nl>
Sent: Tue, 10 Apr 2018 12:15:25 +0200
To: 2E 2E 2E"@utrecht.nl>
Subject: FW: 9 De speedpedelec in de gemeente Utrecht zip.pdf
Attachments: 9 De speedpedelec in de gemeente Utrecht zip.pdf, ATT00001.txt

Had je deze al?

Pak jij de beantwoording op? Is fijne brief!!!

2E
-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: 2E
Verzonden: donderdag 5 april 2018 13:53
Aan: 2E ; 2E
Onderwerp: 9 De speedpedelec in de gemeente Utrecht zip.pdf

Hoi,

Zie de bijgevoegde mail. Gaat over speedpedelecs. Lot vroeg hoe dat nu loopt. Ik weet niet of iemand er nu mee bezig is, 2E is ziek.
Lot wil graag
- beantwoording van de mail
- vervolg gesprekken met het rijk over speedpedelecs.

Ik hoop dat het jullie iets zegt? Kunnen jullie zorgen dat dit wordt opgepakt? Ik hoor dan graag ook door wie?

Alvast bedankt,

2E

From: "SecretariaatvanHooijdonk" <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>
Sent: Thu, 16 Jul 2020 10:38:49 +0200
To: [REDACTED]@utrecht.nl
Cc: "SecretariaatvanHooijdonk" <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>
Subject: FW: Belofte speed-pedelec op fietspad - verkiezingsprogramma Groen Links Utrecht

Hi [REDACTED]

Deze is van gisteravond, moet ik hier vandaag iets mee of kan dit in de leesmap voor morgen?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]@utrecht.nl
www.utrecht.nl
Gemeente Utrecht
Bestuursondersteuning
Stadsplateau 1
20e etage Noord
ma-di-do-vr



Van: Thijs Weistra <t.weistra@raad.utrecht.nl>
Verzonden: woensdag 15 juli 2020 22:25
Aan: [REDACTED]@gmail.com>; Groenlinks Utrecht, Fractie <groenlinks@utrecht.nl>
CC: Boer, Heleen de <h.de.boer@raad.utrecht.nl>; Hooijdonk, Lot van <l.van.hooijdonk@utrecht.nl>
Onderwerp: RE: Belofte speed-pedelec op fietspad - verkiezingsprogramma Groen Links Utrecht

Dag [REDACTED]

Bedankt voor je mail. Ik wil best een keer met je afspreken. Kun je toevallig morgenmiddag? Daarna begint ons reces en wordt het ingewikkeld.

Je hebt uiteraard gelijk dat we prioriteiten moeten stellen met al onze wensen, en ik erken dat de Speedpedelec op het fietspad niet de hoogste prioriteit heeft gehad voor mij de afgelopen jaren. We moeten in de raad af en toe scherpe keuzes maken, en het budget (zeker voor mobiliteit) is beperkt. Daarbij hebben we inderdaad gekozen voor de maatregel om snorfietsen van het fietspad te halen, omdat dit fors bijdraagt aan gezondheid van fietsers en veiligheid op het fietspad, wat voor de vele fietsers in Utrecht een vooruitgang zal zijn.

Dat betekent niet dat ik niet een aantal keer aangedrongen heb op de betreffende pilot – eind vorig jaar hebben we daar nog contact over gehad - en dat ook opnieuw zal doen. Ik weet dat je toen hebt aangegeven niets te zien in een pilot en mij hebt opgeroepen niet te luisteren naar de (landelijke) groep van speed-pedelecrijders, waar je eerder onderdeel van was, en de Fietzersbond, maar ik vind het toch verstandig om met dergelijke groepen samen te kijken naar het doen van een pilot, om goed de voor- en nadelen te toetsen.

Hoop je zo goed geïnformeerd te hebben!

Met vriendelijke groet,
Thijs Weistra

Van: [REDACTED] [\[REDACTED\]@gmail.com](mailto:[REDACTED]@gmail.com)>

Verzonden: dinsdag 14 juli 2020 23:45

Aan: Thijs Weistra <t.weistra@raad.utrecht.nl>; groenlinks@utrecht.nl

CC: Heleen de Boer <h.de.boer@raad.utrecht.nl>; l.van.hooijdonk@utrecht.nl

Onderwerp: Re: Belofte speed-pedelec op fietspad - verkiezingsprogramma Groen Links Utrecht

Hallo Thijs Westra,

Ik zou graag een gesprek willen (niet via Skype/Teams/etc, maar in een vergaderruimte, uiteraard met inachtneming van de 1,5m coronamaatregel) met vertegenwoordigers van GroenLinks in Utrecht over de verkiezingsbelofte dat de Speed-pedelec in Utrecht welkom is op het fietspad.

Ik stel voor een gesprek met u, de fractievoorzitter van GL en graag ook met Lot van Hooijdonk erbij (met wie ik in februari 2017 ook al een gesprek op het Stadhuis hierover heb gehad).

Reden is dat ik alle reden heb om aan te nemen dat deze verkiezingsbelofte (in tegenstelling tot de wens om de snorscooter naar de rijbaan te verbannen), werkelijk "0,0 prioriteit" heeft bij de GroenLinks fractie en de GroenLinks wethouder. De VVD fractie in Utrecht heeft zich in het verleden hier ook al over verbaasd, zo lees ik in de media (zie bijlage).

Graag een reactie op deze e-mail.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Op ma 4 nov. 2019 om 20:27 schreef Thijs Weistra <t.weistra@raad.utrecht.nl>:

Dag [REDACTED]

Ik heb eindelijk contact met een ambtenaar gehad. Ze zijn momenteel de mogelijkheden voor de pilot verder aan het uitwerken. De speed pedelec is een goed alternatief voor de auto op de lange afstanden en het stimuleren van het gebruik ervan sluit goed aan bij het gevoerde beleid. Tegelijkertijd kan de speed pedelec niet zomaar worden toegestaan op het fietspad en moeten we rekening houden met andere weggebruikers. Daarom is men op dit moment aan het onderzoeken op welke trajecten het wenselijk en mogelijk is om de speed pedelec toe te staan op het fietspad. Daarbij worden twee verschillende varianten uitgewerkt. Eén variant waarbij de speed pedelec op een aantal routes vanuit de regio wordt gefaciliteerd en één variant waarbij de speed pedelec overal kan kiezen voor het fietspad. Bij beide varianten is het van belang dat de speed pedelec met aangepaste snelheid op het fietspad rijdt. De varianten worden nu voorgelegd aan de regionale Fietzersbond en aan gebruikers van speed pedelecs. Met hun input wordt het advies verder onderbouwd en aangescherpt. Daarna zal het worden voorgelegd aan de wethouder. Als het goed is krijgt de raad voor het eind van het jaar hier nog een brief over.

Ik hoop je zo voldoende geïnformeerd te hebben!

Met vriendelijke groet,
Thijs Weistra

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: Thijs Weistra <t.weistra@raad.utrecht.nl>
Verzonden: maandag, september 23, 2019 8:19 AM
Aan: ^{2E} [REDACTED]; groenlinks@utrecht.nl; Heleen de Boer
Onderwerp: Re: Belofte speed-pedelec op fietspad - verkiezingsprogramma Groen Links Utrecht

Dag ^{2E} [REDACTED]

Je hebt gelijk, excuses. Je twitterbericht was over het hoofd gezien, en ik heb vervolgens een mail daarover over het hoofd gezien.

Het is inderdaad ook te lang stil, op het gebied van de speedpedelec. Ik heb eerder een aantal keer vragen gesteld over de proef die bijvoorbeeld in Wageningen wordt gedaan. Ik zal eerst eens achter de schermen nagaan wat de status is, en vervolgens bekijken of er politieke actie nodig is.

Bedankt voor de reminder en nogmaals excuses voor de late reactie. We krijgen veel berichten en mails, dus soms glijpt er iets tussendoor, maar daar is uiteraard niet de bedoeling.

Met vriendelijke groet,
Thijs Weistra
Raadslid GroenLinks

[Outlook voor iOS](#) downloaden

Van: ^{2E} [REDACTED] ^{2E} [REDACTED] [gmail.com](mailto:[REDACTED]@gmail.com)>
Verzonden: zondag, september 22, 2019 11:03 PM
Aan: groenlinks@utrecht.nl; Heleen de Boer; Thijs Weistra
Onderwerp: Fwd: Belofte speed-pedelec op fietspad - verkiezingsprogramma Groen Links Utrecht

Beste GroenLinks fractie.

Ik heb nog steeds geen reactie gekregen op onderstaande e-mail.

Ook op eerdere verzoeken via Twitter wordt niet gereageerd.

Zou u - ook namens vele honderden milieubewuste speedpedelec rijders die regelmatig in stad Utrecht rijden - zo vriendelijk willen zijn, om alsnog te reageren ?

Bij geen reactie, ga ik (rond)bellen waarbij ik tevens de vraag ga stellen waarom GroenLinks mij negeert, terwijl ik een hele normale vraag stel over een milieuvriendelijk voertuig / fiets en de afspraken die hierover in het verkiezingsprogramma van Groen Links Utrecht zijn aangegeven.

Met vriendelijke groet,

^{2E} [REDACTED]

----- Forwarded message -----

Van: 2E [redacted]@gmail.com>

Date: ma 16 sep. 2019 om 22:07

Subject: Belofte speed-pedelec op fietspad - verkiezingsprogramma Groen Links Utrecht

To: <GroenLinks@utrecht.nl>

Cc: <vvd@raad.utrecht.nl>, <martijn.van.dalen@raad.utrecht.nl>

Beste GroenLinks fractie Utrecht,

Aangezien ik geen reactie heb gekregen op mijn twitterbericht, probeer ik het maar via de e-mail.

In het verkiezingsprogramma van Groenlinks Utrecht staat het volgende aangegeven (citaat):

"Zodra dat wettelijk mogelijk is, wil GroenLinks een helmplicht voor snorfietsen invoeren in Utrecht. Dan kunnen alle scooters en snorfietsen naar de rijbaan en blijft het fietspad vrij voor fietsers.

Speedpedelecs mogen op het fietspad, mits ze niet harder dan 25 km per uur rijden".

Dat Groenlinks Utrecht heel graag de snorfiets van het fietspad ziet vertrekken, is mij wel duidelijk. GroenLinks Utrecht heeft over dit onderwerp kortgeleden wederom de publiciteit gezocht.

Maar het gaat mij niet om de snorfiets (daar heb ik niets mee), maar wel om de speed-pedelec. Wanneer lost GroenLinks - als grootste fractie in Utrecht - haar verkiezingsbelofte in met betrekking tot de speed-pedelec ?

Na de reactie van verkeerswethouder Lot van Hooijdonk (januari 2017) op vragen van VVD raadslid Andere van Schie (van 1 december 2016), is het stil. Al heel lang stil, ruim 2,5 jaar.

Daarover is enkele maanden geleden ook een krantenbericht verschenen, zie bijlage.

Waarom is GroenLinks Utrecht zo "inactief" om de positie van "middellange afstandsfiets" speed-pedelec in Utrecht te verbeteren?

Waarom moet actie hierover, uiterekend van "autopartij" VVD komen?

Immers, de gemiddelde woon-werk afstand is 23 kilometer. Voor velen net even te ver voor de gewone fiets of ebike. Prima afstand voor de speed-pedelec.

Graag reactie.

2E [redacted]

From: "SecretariaatvanHooijdonk"
Sent: Thu, 3 May 2018 16:50:27 +0200
To: [REDACTED]@Utrecht.nl>
Cc: [REDACTED]@utrecht.nl>; [REDACTED]@utrecht.nl>
Subject: FW: concept antwoordbrief [REDACTED] - speed pedelecs"
Attachments: FW: 9 De speedpedelec in de gemeente Utrecht zip.pdf

Hallo [REDACTED]

Onderstaand conceptantwoord ontvingen wij. De correspondentie van deze meneer tref je in de bijgevoegde e-mail aan.

Het is dezelfde meneer waarvan het WOB-verzoek zojuist is afgehandeld.

Graag verneem ik van of een en ander voor Lot dient worden klaargezet.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Bestuurs- en Concernstaf

Bestuursondersteuning

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 030 - 286 [REDACTED]

E-mail secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig ma, di, do, vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]
Verzonden: woensdag 2 mei 2018 16:09
Aan: SecretariaatvanHooijdonk
[REDACTED]
Onderwerp: concept antwoordbrief [REDACTED] - speed pedelecs"

Beste [REDACTED] e.a.,

Onderstaand een concept antwoord namens wethouder Van Hooijdonk op een brief/e-mail van [REDACTED] inzake 'speed-pedelecs'. Wil de wethouder en/of BCA de concept e-mail zelf nog lezen en al dan niet redigeren?

Laat maar weten of en wanneer de reactie de deur uit kan. Ik werk deze vakantie gewoon door. Zaaknummer koppeling van het antwoord volgt zodra ik een definitieve "go" op de brief heb.

Geachte heer ^{2E}

Op 3 april 2018 heeft u een e-mail gestuurd aan het secretariaat van wethouder Van Hooijdonk (gemeente Utrecht), naar aanleiding van een eerdere correspondentie tussen u en gemeente Utrecht (mw. ^{2E}). In uw e-mail van 3 april vraagt u wethouder Van Hooijdonk of het klopt dat het onderwerp "speed-pedelec" geen enkele prioriteit bij haar heeft. Mij is gevraagd om u namens wethouder Van Hooijdonk in een antwoord te voorzien.

Het standpunt van het college, zoals verwoord in het antwoord op de Schriftelijke Vragen van de VVD (2017-076; d.d. 29 augustus 2017) is niet veranderd. Het college ziet veel potentie in de speed-pedelec als duurzame vorm van vervoer op de middellange afstand en kan mogelijkserwijs op termijn ook als serieus alternatief dienen voor het gebruik van de auto.

Het antwoord van mw. ^{2E} dat u op 27 maart 2018 heeft ontvangen, is in die zin correct, dat de speed-pedelec binnen het programma Verkeersveiligheid niet als onveilig in beeld is. Dat laat onverlet dat gemeente Utrecht wel voornemens is om verdere inspanningen te leveren om te onderzoeken of een pilot in Utrecht met de speed-pedelec verder handen en voeten kan worden geven. De pilot is in die hoedanigheid ook benoemd als voorstel binnen het Uitvoeringsprogramma "Tour de Force 2020/F10".

Door de langdurige afwezigheid van mijn collega, mw. ^{2E} (helaas nog steeds niet hersteld), heeft dit traject vertraging in de opzet en eventuele uitvoering ondervonden. De komende periode werken een collega en ik verder aan onderzoek en haalbaarheid van een mogelijke pilot in Utrecht met speed-pedelegs, waarbij het doel is om te onderzoeken welke effecten er waarneembaar zijn als op een aantal straatdelen in de stad de keuze aan gebruikers van speed-pedelegs vrij wordt gelaten om gebruik te maken van het fietspad in plaats van de rijbaan.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

^{2E}

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 030-^{2E}

E-mail ^{2E} utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

From: "SecretariaatvanHooijdonk"
Sent: Tue, 3 Apr 2018 08:05:39 +0200
To: "SecretariaatvanHooijdonk" <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>
Subject: FW: De speedpedelec in de gemeente Utrecht
Attachments: Reactie gem Utrecht op e-mail - 27 maart 2018.pdf

3/4 [REDACTED]

Lot, zie onderstaande. Dit is dezelfde meneer waar nu een WOB-verzoek van loopt (even scrollen). Hij heeft al geschreven aan de gemeente en een antwoord gekregen van [REDACTED] (ook even scrollen). Wil je dat we deze uitzetten voor een wethoudersbrief?

Van: [REDACTED] [REDACTED]@gmail.com]

Verzonden: maandag 2 april 2018 17:48

Aan: Hooijdonk, Lot van

CC: [REDACTED]; [REDACTED]

Onderwerp: De speedpedelec in de gemeente Utrecht

Geachte wethouder, mevrouw Van Hooijdonk,

Ongeveer een jaar geleden sprak ik met u in uw kantoor over de positie van de speedpedelec rijders in de gemeente Utrecht. Ook uw ambtenaar, mevrouw [REDACTED] was hierbij aanwezig.

U gaf aan zich niet in de huidige regelgeving (fietspadverbod) vanuit het ministerie van I&W te kunnen vinden. U gaf aan dat u de speedpedelec steunt als milieuvriendelijk alternatief voor de auto / brommer / streekbus, als fiets voor de middellange afstand (15 - 35 km, enkele reis).

In het verkiezingsprogramma 2018 - 2022 van uw partij - Groen Links Utrecht - is ook opgenomen dat de snorscooter van het fietspad moet worden geweerd, maar dat speedpedelecs toegang moeten krijgen tot dat zelfde fietspad.

Een jaar geleden heeft u mij ook een brief van het college gegeven (brief aan de Raad, 24 januari 2017), waarin is opgenomen dat de BOA's in Utrecht geen prioriteit geven aan het handhaven van het fietspadverbod voor speedpedelecs.

Inmiddels zijn we een jaar verder. Ik heb in de tussentijd onder andere gesproken met directeur Saskia Kluit van de Fietzersbond en de projectleider van het ministerie van I&W. Iedereen - dus inmiddels ook de landelijke Fietzersbond - is er wel over eens dat de huidige situatie niet wenselijk is en kan leiden tot gevaarlijke situaties op de autorijbaan (en zeker in het donker).

Maar aan de andere kant, gebeurt er in Utrecht en in de andere G4 gemeenten, volgens mijn informatie helemaal niets. Als ik het gesprek met u goed herinner, zou er een pilot in de gemeente Utrecht plaatsvinden waarin speedpedelecs op het fietspad worden toegestaan. De gemeente Utrecht kiest daarbij niet voor de "onderborden"-maatregel "speed pedelecs toegestaan" van de provincie Gelderland en - inmiddels ook - gemeente Wageningen.

Een paar maanden geleden heb ik geprobeerd contact op te nemen met uw ambtenaar, mevrouw [REDACTED]. Maar zij blijkt langdurig ziek te zijn. Ik weet niet of dit nog steeds zo is.

Maar intussen loop ik wel het risico om door de politie Midden-Nederland te worden bekeurd, bij gebruik van mijn speed pedelec op fietspaden in Utrecht (ook met aangepaste snelheid: max. 25 km/h).

Op mijn vraag aan de Politie Midden-Nederland (2E) of zij net als de boa's van de gemeente Utrecht, het fietspadgebruik oogluikend toestaan, kreeg ik een afwijzend antwoord. Ik liep gewoon het risico te worden bekeurd. Ik vraag mij af of de gemeenteraadsleden o.a. Andre van Schie) zich daar bewust van waren bij het doorlezen van uw brief. Er heeft eind 2016 / begin 2017 kennelijk geen overleg plaatsgevonden met de Politie Midden-Nederland hierover.

Ik heb kort geleden - via het algemeen contactformulier - opnieuw aan de gemeente Utrecht gevraagd, welke maatregelen de gemeente Utrecht gaat nemen om de positie van de speedpedelec rijder in Utrecht te verbeteren. Daarop heb ik - recent - reactie gekregen. Zie bijlage. Het komt er in het kort op neer, dat er geen plannen zijn om ook maar iets aan de huidige situatie te doen. Kortom: ik hoef geen vrees te hebben dat ik door een BOA wordt bekeurd, maar loop gewoon kans dat ik door een overijverige politie-agent wordt bekeurd (zelfs al pas ik mijn snelheid aan tot 25 km/h).

Dit valt mij heel erg tegen. Na het gesprek dat ik met u en met mevrouw (2E) had (ca. een jaar geleden), had ik goede hoop dat de gemeente Utrecht zich zou manifesteren als een "speedpedelec vriendelijke gemeente" en in 2017 en 2018 actie zou ondernemen op dit gebied (zoals Gelderland en Wageningen wel hebben gedaan).

Mijn vraag aan u is de volgende: klopt het dat het onderwerp "speed pedelec" geen enkele prioriteit bij u als verkeerswethouder heeft? Dat het dus blijft met de toezegging dat de boa's "geen prioriteit" geven aan handhaving (brief aan Raad, 24-1-2017), maar dat er de komende jaren niets gebeurd en de gemeente Utrecht slechts de "landelijke ontwikkelingen" afwacht ? Of zijn er wel degelijk ontwikkelingen ?

Graag reactie op deze e-mail.

Met vriendelijke groet,

2E



From: "SecretariaatvanHooijdonk"
Sent: Mon, 23 Apr 2018 10:55:56 +0200
To: [REDACTED] [REDACTED]@utrecht.nl [REDACTED]@utrecht.nl>
Cc: [REDACTED]@Utrecht.nl>
Subject: FW: Fietspadverbod voor de Speed-pedelec – is dat echt veiliger ?
Attachments: Verplicht op rijbaan speedpedelecs.pdf

Ter info.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Bestuurs- en Concernstaf
Bestuursondersteuning

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 030 - 286 [REDACTED]

E-mail secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig di, wo, do, vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]@gmail.com]

Verzonden: zaterdag 21 april 2018 12:51

Aan: peter.van.der.knaap@swov.nl

CC: [REDACTED]@fietsersbond.nl; [REDACTED]@swov.nl

Onderwerp: Fietspadverbod voor de Speed-pedelec – is dat echt veiliger ?

Geachte heer Van der Knaap

U bent werkzaam als directeur van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Mij is bekend dat uw organisatie van grote invloed is geweest bij de totstandkoming van het algemene fietspadverbod voor de “speed-pedelec”, een fiets met elektrische trapondersteuning (ca. 25 kg), waarbij de trapondersteuning niet ophoudt bij 25 km/h, maar reikt tot maximaal 45 km/h. In de praktijk wordt op een speed-pedelec beduidend minder snel gereden dan op een (niet-opgevoerde) brommer.

De speed-pedelec is enkele jaren geleden op de markt gekomen en kan worden beschouwd als een fiets voor de middellange afstand. Ideaal voor woon-werkverkeer (enkele reis 15 – 40 km). Het heeft dan ook de potentie om in de toekomst een bijdrage te leveren aan het oplossen van problemen rond de verkeersmobiliteit. Denk u hierbij aan autofiles, luchtvervuiling, geluidshinder, parkeerproblemen in de stad, etc. En als “autovervanger” levert de speed-pedelec gezondheidswinst op. Je moet trappen om vooruit te komen.

In de zomer van 2017 heeft de media volop aandacht besteed aan de problematiek waar speed-pedelec rijders tegen aan lopen. Zij voelen zich – zeker op de doorgaande stadsverbindingswegen – onveilig, midden tussen auto's, vrachtwagens en stadsbussen. Ook tal van organisaties zoals de ANWB, RAI, BOVAG, VNG en uiteindelijk ook de Fietzersbond, hebben hun zorgen over de verkeersveiligheid geuit.

Uw onderzoek van september 2017 bevestigt het beeld dat speed-pedelec rijders zich onveilig voelen. Verder is uw conclusie: *“een veilige inpassing in het wegverkeer vergt in de praktijk een forse uitdaging”*. Maar met een dergelijke formulering kunnen zowel de voor- als tegenstanders van de speed-pedelec alle kanten op. En dat is ook gebeurd. In haar brief aan de Tweede Kamer (brief IENM/BSK-2017/226110 van 18 september 2017), schrijft de minister dat het SWOV-onderzoek aantoont dat het ongevalsrisico op de rijbaan kleiner is dan op het fietspad. Dit lees ik echter nergens in uw onderzoek.

Ik heb u kortgeleden een e-mail gestuurd met een bijlage. In de bijlage treft u vier foto's aan van autorijbanen in de vier grote steden. De locaties staan niet op zich. Alleen al in de 50 grootste gemeenten van Nederland, zijn er zeer veel van dergelijke verkeerspunten. Het mijden van dergelijke verkeerspunten, houdt in de praktijk in dat grote delen in de G50 gemeenten ontoegankelijk worden voor de speed-pedelec rijders.

Ik heb u verzocht antwoord te geven op de vraag of het gebruik van de autorijbaan op deze locaties veilig is. Ik heb nadrukkelijk gevraagd om hierop een “ja, veilig” of “nee, niet veilig” antwoord te geven. In reactie hierop, vroeg u of er naast deze rijbanen sprake was van een gecombineerd fiets/bromfietspad. Ik heb vervolgens aangegeven dat dat niet het geval was. Met andere woorden: speed-pedelec rijders moeten hier – ook in de spits of in het donker – verplicht gebruik maken van de autorijbaan.

Uiteindelijk weigerde u te antwoorden met “ja, veilig” of “nee, niet veilig”. In uw reactie verwijst u slechts naar de brief die u in september 2017 naar de minister heeft gestuurd.

Zowel het SWOV-onderzoek als uw brief aan de minister, wekt bij mij de indruk dat SWOV van mening is dat het op dit soort verkeerslocaties niet veilig is voor de speed-pedelec rijder. Maar waarom bevestigt u dat niet aan mij? U ziet af van een duidelijk antwoord. Hierdoor is bij mij een beeld ontstaan, dat u hier (mede gezien uw eerdere vraag) wel een duidelijke mening over heeft, maar dat u dit – uit hoofde van uw functie - niet kan en niet wilt zeggen.

In de bijlage treft u vier rijbanen in de vier grote steden aan. De speed-pedelec moet hier verplicht op de autorijbaan rijden.

Nogmaals een dringend verzoek om een duidelijke reactie te geven op mijn vraag. Kan ik hier met mijn speed-pedelec veilig op de rijbaan rijden? Graag antwoorden met een duidelijk “ja, dat kan veilig” of “nee, dat kan niet veilig”.

Met vriendelijke groet,

2E



From: "Hooijdonk, Lot van"
Sent: Fri, 6 Mar 2020 13:16:57 +0200
To: "SecretariaatvanHooijdonk" <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>
Subject: FW: Gemeente Rotterdam voert speed-pedelec vriendelijk beleid in. Maar wanneer volgt Utrecht ?

Van: [REDACTED]@gmail.com>

Verzonden: donderdag 5 maart 2020 21:40

Aan: [REDACTED]@Utrecht.nl>; [REDACTED]@utrecht.nl>

CC: Weistra, Thijs <t.weistra@raad.utrecht.nl>; Schilderman, Susanne <s.schilderman@raad.utrecht.nl>; Dalen, Martijn van <martijn.van.dalen@raad.utrecht.nl>; Isik, Bulent <b.isik@raad.utrecht.nl>; Waveren, Sander van <s.van.waveren@raad.utrecht.nl>; Wijmenga, Jan (Extern) <j.wijmenga@raad.utrecht.nl>; Hooijdonk, Lot van <l.van.hooijdonk@utrecht.nl>

Onderwerp: Gemeente Rotterdam voert speed-pedelec vriendelijk beleid in. Maar wanneer volgt Utrecht ?

Geachte heer [REDACTED]

Vandaag ontving ik het heugelijke nieuws dat de gemeente Rotterdam – als eerste gemeente in Nederland – speed-pedelec rijders over 2 maanden toegang gaat geven tot het fietspad.

Overal ! Maar wel onder voorwaarden, namelijk een max. snelheid van 30 km/h en een ontheffingssysteem. Ik heb mij nog niet kunnen verdiepen in de ontheffingsmaatregel, maar ik kan mij zo voorstellen dat speed-pedelec rijders die zich niet houden aan de regels, hun ontheffing voor (bijvoorbeeld) 5 jaar verliezen.

De gemeente Rotterdam wordt door deze maatregel stukken leefbaarder. Veel autoforenzen (15 – 35 km enkele reis) zullen nog dit jaar overstappen op deze bijzondere fiets (zeg maar: fiets 2.0).

De voordelen voor de stad Rotterdam zijn talrijk: het wordt veiliger voor alle fietsers, minder luchtverontreiniging, minder parkeerellende, minder geluidshinder, minder files, een beter aanzien van de stad, de forens beweegt meer, etc etc.

Voor de gemeente Utrecht is het een “gemiste kans” om niet als eerste gemeente een “speed-pedelec-vriendelijk beleid” in te voeren. Zeker omdat de gemeente Utrecht zich wil profileren als fietshoofdstad van Nederland.

Al in 2016 gaf wethouder Lot van Hooijdonk aan, het gebruik van de middellange afstandsfiets “speed-pedelec” te willen aanmoedigen. En ze noemde daarbij precies de maatregel, die nu in Rotterdam wordt ingevoerd.

Het blijft – tot op de dag van vandaag - bij mooie woorden van deze wethouder.

Ik heb met u eind september 2019 een gesprek gehad op het gemeentehuis. Helaas daarna niets meer van u gehoord. In het gesprek gaf u aan dat de gemeente Utrecht voornemens is om de speed-pedelec rijder, die nu moeten kiezen tussen een boete (fietspadgebruik) of een dwarslaesie (overreden worden door een auto / vrachtwagen op de rijbaan) tegemoet te komen. Daar ben ik blij om, ondanks de (enorme) vertraging.

Maar u wekte bij mij de indruk dat Utrecht (mogelijk) slechts wil over gaan tot een systeem waarbij speed-pedelec rijders alleen toegang krijgen tot de fietspaden langs de drukke stadsverbindingswegen, zoals de Beneluxlaan, Kardinaal De Jonghweg, etc. Het betreft dan het (gedeeltelijk) terugdraaien van de BOR maatregel van maart 2016 voor de groep speed-pedelec rijders.

Ik wil de gemeente Utrecht met klem verzoeken dit niet te doen. Het lost het probleem niet op. Het zal alleen maar zorgen dat de autoforenzen niet overstappen op deze milieuvriendelijke middellange afstandsfiets. En de huidige groep speed-pedelec rijders blijven gewoon op het fietspad rijden, onder het motto: liever een boete dan een dwarslaesie. En dan heb ik het nog niets eens over het met deze fiets verplicht aansluiten in de autofile binnen de stadsgrenzen tijdens de ochtend- en avondspits.

Als de gemeente Utrecht echt het autogebruik wil terugdringen en de stad veiliger, gezonder en leefbaarder wil maken, dan kiest het voor de “Rotterdam-maatregel”.

Met vriendelijke groet,

----- Oorspronkelijk bericht -----

Van: [REDACTED]@utrecht.nl>

Datum: 24-07-19 15:32 (GMT+01:00)

Aan: [REDACTED]@utrecht.nl>, [REDACTED]@utrecht.nl>

Cc: "[REDACTED]@utrecht.nl">

Onderwerp: Interview RTL Duitsland

Ha [REDACTED]

Woensdag 31 juli van 15:30 tot ongeveer 17:30 uur komt het Duitse RTL naar Utrecht om een rondje de fietsen door fietsstad Utrecht en bijgepraat te worden door Lot over ons fietsbeleid. We beginnen in de Stationspleinstalling en gaan daarna in elk geval naar de Dafne Schippersbrug via fietsstraat Leidseweg.

[REDACTED] en ik kunnen die dag allebei niet en Lot redt het op zich best alleen, maar vond het toch ook wel prettig als er iemand bij kan zijn ter ondersteuning. Zou één van jullie kunnen? Wring je niet in bochten als niet uitkomt, maar als het lukt is het leuk. Zie hieronder meer info en de inhoudelijke voorbereiding die ik naar Lot heb gestuurd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

T [REDACTED]
M [REDACTED]
[REDACTED]@utrecht.nl
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht
Interne Bedrijven
Marketing- en Communicatienetwerk
Stadsplateau 1
20e etage Noord
dinsdag t/m vrijdag



Ha Lot,

Je rijdt woensdag 31 juli vanaf 15:30 uur pakweg twee uur door de stad met het Duitse RTL. Inhoudelijk willen ze weer vooral zien wat Utrecht doet voor de fiets, mede omdat de discussie over mobiliteit in steden momenteel in Duitsland erg actueel is. Utrecht heeft duidelijk gekozen voor de fiets en ze willen graag zien hoe we dat hebben gedaan en waarom. Voorstel is om te starten bij de Stationspleinstalling en daarna een rondje te maken naar in elk geval de Dafne Schippersbrug via fietsstraat Leidseweg.

Daarnaast willen ze graag wat weten over de opkomst van elektrische fietsen, speed pedelecs en e-steps en hoe we daarmee omgaan op het fietspad.

Verslaggever [REDACTED] van RTL hebben we vorig jaar zomer ook al eens gesproken, toen naar aanleiding van de opening van de fietsenstalling.

Ik vraag nog of iemand van fiets mee kan, aangezien [REDACTED] en ik niet kunnen volgende week. Zie de inhoudelijke voorbereiding hieronder!

Vragen over snorfiets/speed pedelec/elektrische fietsen:

Verschillende snelheden, dus brede fietspaden om elkaar veilig in te halen en bekijken op welke delen speed pedelecs (en snorfietsen) wel en niet veilig op de rijbaan kunnen rijden. Ook op de rijbaan zijn immers snelheidsverschillen als autoverkeer 50 km/u rijdt, want die snelheid haalt ook een speed pedelec meestal niet (pakweg 40 km/u).

Snorfiets op de rijbaan is wettelijk gezien mogelijk, maar in Utrecht onderzoeken we nog op welke manier we dit het beste kunnen doen. Raadsbrief snorfiets vrijdag 19 juli 2019:

<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/54a00427-c5b0-494c-920e-37be3a09bd4f>.

Speed pedelec

Sinds 1 januari 2017 is nieuwe wetgeving voor speed pedelecs van kracht en valt de speed pedelec onder de bromfietsen. Speed pedelecs moeten nu op de rijbaan in plaats van het fietspad rijden. Op (brom)fietspaden zijn speed pedelecs (net als gewone bromfietsen) nog wel toegestaan. Gewone elektrische fietsen zijn natuurlijk wel op het fietspad toegestaan.

We verwachten dat de speed pedelec een goed alternatief kan zijn voor de auto op de langere afstanden tot 40 kilometer. Het gebruik van de speed pedelec is gezonder dan het gebruik van een bromfiets omdat geen uitlaatgassen worden uitgestoten en het vervoermiddel weinig geluid maakt. Bovendien moet de gebruiker zelf meetrappen en is het dus een actieve vorm van mobiliteit.

Om het gebruik van de speed pedelec te stimuleren zijn aanvullende maatregelen nodig. Uit verschillende onderzoeken blijkt dat speed pedelec berijders zich regelmatig onveilig voelen op de rijbaan en daarom gebruik maken van het fietspad. Bovendien haalt niet ieder model speed pedelec gemakkelijk de 45 km/uur.

Wat we doen:

Het stimuleren van het gebruik van de speed pedelec en elektrische fiets sluit goed aan bij onze ambities uit het collegeakkoord en uit het actieplan fiets. Omdat we de speed pedelec als kansrijk zien voor gebruik op langere afstanden, worden de mogelijkheden voor een Utrechtse pilot uitgewerkt. Op sommige plekken in de stad kunnen we dan wel speed pedelecs toestaan op het fietspad. Dit zal niet overal in de stad gaan. Op het fietspad is in Utrecht lang niet overal voldoende ruimte voor fietsers met verschillende snelheden.

Samen met de provincie en andere gemeenten werken we aan verschillende snelfietsroutes, welke ideaal zijn voor het gebruik met een elektrische fiets en mogelijk ook voor de speed pedelec. Deze routes worden veilig, comfortabel en herkenbaar ingericht en zijn bijvoorbeeld voldoende breed voor fietsers met verschillende snelheden en hebben zo min mogelijk obstakels. Bepaalde delen van deze routes zijn in de huidige opzet echter niet toegankelijk voor de speed-pedelec, bijvoorbeeld omdat een aantal bruggen alleen een fietspad heeft en geen rijbaan.

Daarnaast werken we aan verschillende doorfietsroutes door de stad, die ook ideaal zijn voor het gebruik met een elektrische fiets. Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer en waarbij de fietser minder vaak hoeft te stoppen.

Vredenburg

33.000 fietsers per dag op het Vredenburg en 30.000 fietsers per dag op route station-Uithof via Vredenburg en Nachtegaalstraat. Drukste fietsroute van Nederland. Bijna zelfs te druk. We proberen fietsers meer te spreiden, onder meer via de Herenroute. De opening van de tweede helft van de stalling zal ook helpen om de drukte te spreiden richting Moreelsepark. Verder kijken we in het algemeen naar verbetering van de oost-westverbindingen in de stad. We onderzoeken de mogelijkheid van een tunnel of brug thv de Nicolaas Beetsstraat en bekijken of we de route langs de noordelijke singel aantrekkelijker kunnen maken, waardoor fietsers vanaf de Vleutenseweg en Amsterdamsestraatweg niet via het Vredenburg hoeven.

Elke dag fietsen meer dan 125.000 mensen door het centrum van Utrecht. Ruim 60 procent van de Utrechters neemt de fiets als ze naar het centrum gaan.

Aantal fietsers groeit harder dan de bevolking. 5 procent meer fietsers in 2018 tov 2017, terwijl auto gelijk bleef en dus relatief afnam (mobiliteitsmonitor 2019).

Stallingen

Steeds meer plekken in de stad en rond het station om fiets te stallen, juist om mensen ook met fiets en ov naar het station te laten komen. Grootste fietsenstalling ter wereld komt op Stationsplein aan stadszijde en krijgt 12.500 plaatsen. De eerste 7600 zijn al open, de rest volgt in augustus. Verder hebben we nog de Jaarbeursstalling met 4000 plekken en de Knoopstalling aan de Jaarbeurszijde met 3200 plekken. Daarnaast veel stallingen met honderden plekken in de binnenstad en vele duizenden plekken in buitenrekken onbewaakt rond het station. Fietsenreeks die voor veel buitenlandse bezoekers imposant en uniek is.

De stalling is daarbij ook een architectonisch icoon (voorpagina jaarboek architectuur) en straks kun je door de stalling heen fietsen, waardoor er onder het Stationsplein een doorgaande route komt.

P-route fiets laat zien waar vrije plekken zijn in de stallingen.

OV-fiets in Utrecht in 2018 600.000 keer gebruikt.

Dafne Schippersbrug

Belangrijke verbinding in groeiende stad en natuurlijk een architectonisch icoon dat ook al in de prijzen is gevallen. De brug is nu ruim twee jaar open en wordt op werkdagen door gemiddeld 4000 fietsers gebruikt. We verwachten dat dit aantal nog groeit, aangezien in Leidsche Rijn nog zo'n 10.000 woningen worden gebouwd, onder meer in Rijnvliet en Leeuwesteyn aan de voet van de brug. De brug heeft zelfs vloerverwarming om gladheid in de winter te voorkomen.

Waarom fiets?

Fiets neemt weinig ruimte in, dus veel efficiënter, schoner én leuker dan de auto

We willen de stad aantrekkelijk en gezellig maken, oude binnenstad is compact, met kleine en smalle straten en grachten, dus dat leent zich veel beter voor fietsen of lopen dan voor snel verkeer

Fietsen is sociaal en maakt gelukkig, beweging, frisse lucht

Utrecht is een stad die hard groeit: mensen wonen, werken en komen hier graag. Tegelijkertijd moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Daarom moeten we keuzes maken. Stad groeit van 350.000 inwoners nu naar 400.000 in 2024 (+50.000 in 5 jaar).

Wat doen we?

We willen de fiets de ruimte geven en doen dat waar mogelijk door op drukke routes de fietspaden te verbreden. Vredenburg heeft bijvoorbeeld zo'n breed fietspad, als drukste fietsroute van Nederland. Drukke straten in het centrum zoals Voorstraat en Nachtegaal-Reigerstraat richten we in zodat de fiets de ruimte krijgt.

Doorfietsroutes en hoofdfietsroutes aantrekkelijk maken, zoals naar de Uithof vanuit Overvecht en vanaf het centrum.

Stoplichten zoveel mogelijk groen en verwijderen waar mogelijk.

Complete redesign for more allure in the city (Mariaplaats, Drift, Maliebaan)
Make bicycle streets where cars are guests (bv Cremerstraat)

Removing obstacles & upgrading bicycle infrastructure in suburban area's

Cycling lessons for adults and refugees.

Traffic practice exams for all children (age 10-11)

Problem ca 6 years ago: Smakkelaarsveld near Central Station, situation was no longer acceptable: high numbers of parked bicycles where using up a large amount of valuable public space. Our solution:

Fietsenstallingen

The biggest parkings near the station are free of charge for the first 24 hours and open 24/7. We wanted to create an inviting public space and make a very good connection between bicycle and public transport, accommodating the growth of the city in the next few decades. The city will reach 400.000 inhabitants by 2024, while the current count is around 350.000. The parkings have a quick and easy access through an electronic entrance system, an internal guiding system to find empty spots and easy access to the train and bus terminals. There are signs in the streets with the number of free places in the bicycle parkings, just like the system for car parkings. There's an app to show the free places and all other information about bicycle parking as well.

Met de Jaarbeursstalling (ruim 4000), Knoopstalling (capaciteit 3200) en de tweede helft van de Stationspleinstalling (12.500, opening augustus 2019. Nu pakweg 7000 plekken) zitten we op 22.000 openbare plekken in het stationsgebied. Daarnaast zijn/komen er nog eens 11.000 plekken bij bedrijven in het gebied, zoals Rabobank, NS, WTC, Stads kantoor etc.

Besides, we have so called Pop Up parkings on squares in the city centre for busy days. Total capacity is 600: Neude 200, Mariaplaats and Janskerkhof both 150 and Vredenburgplein, Jacobskerkhof and Galgenwaard (FC Utrecht stadium) 100. Also, we have 1860 places in 'neighborhood parkings' in the areas outside the city centre.

Ontwikkelingen

Elektrische fiets maakt de fiets ook geschikt voor de wat langere afstand. Vanuit de buitenwijken en de dorpen net buiten de stad kun je makkelijker en sneller naar het centrum fietsen.

Ook plek voor elektrische fietsen en bakfietsen in stallingen.

Kosten The budget for the Dafne Schippersbrug was 25 million euro. The heating was 200.000 euro and is indeed installed just under the surface of the cycle path.

The biggest bicycle garage of the world at the Stationsplein will cost around 40 million euro when it's finished. The first part was 25 million euro. 60 percent of the whole budget was paid for by ProRail and the Ministry of Infrastructure, the other 40 percent is covered by the province and city of Utrecht.

Around 130 euro investment in cycling per person for the city of Utrecht is true and you can name us as the source. We invested 186 million euro in the last four years, while we have 350.000 inhabitants. That makes 530 euro per person in four years, and 133 per year. I don't know whether this is the highest in the country.

Wereldfietsstad

Numer 2 op de Copenhagenize achter Copenhagen en nr 1 in de Coya.

Residents survey 2017:

- 96% of the households has 1 or more bicycles
- 87% is satisfied with the accessibility of the city center by bike
- Rising satisfaction about the guarded bicycle parking at Central Station and inner city

11,000 cyclists per day to and from Leidsche Rijn, the newest suburb of the city (around 30,000 houses)

Met vriendelijke groet,

From: [REDACTED]@gmail.com>
Sent: Tue, 8 May 2018 23:28:28 +0200
To: "SecretariaatvanHooijdonk" <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>
Cc: "Hooijdonk, Lot van" <l.van.hooijdonk@utrecht.nl>
Subject: Fwd: Ontvangstbevestiging zaaknummer 5268381

Geachte mevrouw [REDACTED]

Op 6 april jl. heeft u mij bericht dat een collega van de afdeling Mobiliteit, contact met mij zal opnemen over de inpassing van de "speed pedelec" in het Utrechtse wegennetwerk.

We zijn nu 5 weken verder, maar ik heb nog geen enkel bericht of telefoontje gekregen.

Wederom het verzoek of de gemeente Utrecht contact met mij wil opnemen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

----- Doorgestuurd bericht -----

Van: **SecretariaatvanHooijdonk** <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>

Datum: 6 april 2018 om 17:38

Onderwerp: Ontvangstbevestiging zaaknummer 5268381

Aan: [REDACTED]@gmail.com" [REDACTED]@gmail.com>

Geachte heer [REDACTED]

Hartelijk dank voor uw bericht aan wethouder van Hooijdonk. Op haar verzoek heb ik uw bericht doorgezet naar mijn collega's van de afdeling Mobiliteit met de vraag contact met u op te nemen.

U kunt een reactie van hen spoedig tegemoet zien.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Bestuurs- en Concernstaf
Bestuursondersteuning

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 030 - 286 [REDACTED]

E-mail secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig di, wo, do, vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]@gmail.com]

Verzonden: maandag 2 april 2018 17:48

Aan: Hooijdonk, Lot van

CC: [REDACTED]; [REDACTED]

Onderwerp: De speedpedelec in de gemeente Utrecht

Geachte wethouder, mevrouw Van Hooijdonk,

Ongeveer een jaar geleden sprak ik met u in uw kantoor over de positie van de speedpedelec rijders in de gemeente Utrecht. Ook uw ambtenaar, mevrouw [REDACTED] was hierbij aanwezig.

U gaf aan zich niet in de huidige regelgeving (fietspadverbod) vanuit het ministerie van I&W te kunnen vinden. U gaf aan dat u de speedpedelec steunt als milieuvriendelijk alternatief voor de auto / brommer / streekbus, als fiets voor de middellange afstand (15 - 35 km, enkele reis).

In het verkiezingsprogramma 2018 - 2022 van uw partij - Groen Links Utrecht - is ook opgenomen dat de snorscooter van het fietspad moet worden geweerd, maar dat speedpedelecs toegang moeten krijgen tot dat zelfde fietspad.

Een jaar geleden heeft u mij ook een brief van het college gegeven (brief aan de Raad, 24 januari 2017), waarin is opgenomen dat de BOA's in Utrecht geen prioriteit geven aan het handhaven van het fietspadverbod voor speedpedelecs.

Inmiddels zijn we een jaar verder. Ik heb in de tussentijd onder andere gesproken met directeur Saskia Kluit van de Fietzersbond en de projectleider van het ministerie van I&W. Iedereen - dus inmiddels ook de landelijke Fietzersbond - is er wel over eens dat de huidige situatie niet wenselijk is en kan leiden tot gevaarlijke situaties op de autorijbaan (en zeker in het donker).

Maar aan de andere kant, gebeurt er in Utrecht en in de andere G4 gemeenten, volgens mijn informatie helemaal niets. Als ik het gesprek met u goed herinner, zou er een pilot in de gemeente Utrecht plaatsvinden waarin speedpedelecs op het fietspad worden toegestaan. De gemeente Utrecht kiest daarbij niet voor de "onderborden"-maatregel "speed pedelecs toegestaan" van de provincie Gelderland en - inmiddels ook - gemeente Wageningen.

Een paar maanden geleden heb ik geprobeerd contact op te nemen met uw ambtenaar, mevrouw [REDACTED]. Maar zij blijkt langdurig ziek te zijn. Ik weet niet of dit nog steeds zo is.

Maar intussen loop ik wel het risico om door de politie Midden-Nederland te worden bekeurd, bij gebruik van mijn speed pedelec op fietspaden in Utrecht (ook met aangepaste snelheid: max. 25 km/h).

Op mijn vraag aan de Politie Midden-Nederland (Dhr [REDACTED]) of zij net als de boa's van de gemeente Utrecht, het fietspadgebruik oogluikend toestaan, kreeg ik een afwijzend antwoord. Ik liep gewoon het risico te worden bekeurd. Ik vraag mij af of de gemeenteraadsleden o.a. Andre van Schie) zich daar bewust van waren bij het doorlezen van

uw brief. Er heeft eind 2016 / begin 2017 kennelijk geen overleg plaatsgevonden met de Politie Midden-Nederland hierover.

Ik heb kort geleden - via het algemeen contactformulier - opnieuw aan de gemeente Utrecht gevraagd, welke maatregelen de gemeente Utrecht gaat nemen om de positie van de speedpedelec rijder in Utrecht te verbeteren. Daarop heb ik - recent - reactie gekregen. Zie bijlage. Het komt er in het kort op neer, dat er geen plannen zijn om ook maar iets aan de huidige situatie te doen. Kortom: ik hoef geen vrees te hebben dat ik door een BOA wordt bekeurd, maar loop gewoon kans dat ik door een overijverige politie-agent wordt bekeurd (zelfs al pas ik mijn snelheid aan tot 25 km/h).

Dit valt mij heel erg tegen. Na het gesprek dat ik met u en met mevrouw 2E had (ca. een jaar geleden), had ik goede hoop dat de gemeente Utrecht zich zou manifesteren als een "speedpedelec vriendelijke gemeente" en in 2017 en 2018 actie zou ondernemen op dit gebied (zoals Gelderland en Wageningen wel hebben gedaan).

Mijn vraag aan u is de volgende: klopt het dat het onderwerp "speed pedelec" geen enkele prioriteit bij u als verkeerswethouder heeft? Dat het dus blijft met de toezegging dat de boa's "geen prioriteit" geven aan handhaving (brief aan Raad, 24-1-2017), maar dat er de komende jaren niets gebeurd en de gemeente Utrecht slechts de "landelijke ontwikkelingen" afwacht ? Of zijn er wel degelijk ontwikkelingen ?

Graag reactie op deze e-mail.

Met vriendelijke groet,

2E

<< Bestand: Reactie gem Utrecht op e-mail - 27 maart 2018.pdf >>

Q&A Snelfietsroutes

1. Wat is een snelfietsroute?

Een snelfietsroute is een fietsroute waarop fietsers vaker voorrang op autoverkeer en eerder groen bij verkeerslichten krijgen. Fietspaden en -stroken zijn breed genoeg en in asfalt of beton uitgevoerd. Zo kunnen fietsers snel, comfortabel en veilig doortrappen en zijn scholen, woonwijken, werklocaties en knooppunten per fiets nog beter bereikbaar.

Voor de snelfietsroutes worden bestaande fietsverbindingen verbeterd en aan elkaar verbonden, zodat fietsers ongehinderd kunnen doorfietsen.

2. Hoe ziet een snelfietsroute eruit en aan welke criteria moet zo'n route voldoen?

Een snelfietsroute is een fietsroute waar fietsers vaker voorrang op autoverkeer en eerder groen bij verkeerslichten krijgen. Hiervoor worden bestaande fietsverbindingen verbeterd en aan elkaar verbonden. Zo wordt bijvoorbeeld het wegdek voorzien van comfortabel asfalt en waar nodig verbreed, zodat fietsers voldoende ruimte hebben. Ook wordt er veilige, duidelijke en herkenbare belijning/markering, bewegwijzering en verlichting aangebracht. De stoepranden zijn veilig en de snelfietsroute kent geen paaltjes en/of andere obstakels.

De snelfietsroutes zijn voor alle fietsers bedoeld, ook de wat langzamere fietsers. "Snel" wil zeggen dat het een zo rechtstreeks mogelijke verbinding is, waarop je met zo min mogelijk oponthoud door kunt fietsen. Je hoeft niet per se hard te fietsen. Maar dat is hier wel mogelijk: de ontwerpen voor de snelfietsroutes houden rekening met een snelheid van 30 km per uur.

3. Waar komen de zeven snelfietsroutes in de regio Utrecht te liggen?

1. Utrecht - Amersfoort (De Stijl)
2. Utrecht - Veenendaal (Fietspad van de toekomst)
3. Utrecht - Woerden
4. Utrecht - IJsselstein
5. Amersfoort – Baarn - Hilversum
6. Amersfoort - Veenendaal
7. Amersfoort - Bunschoten-Spakenburg

4. Waarom worden de zeven snelfietsroutes aangelegd? En waarom op de gekozen zeven locaties?

De regio Utrecht is één van de drukste regio's van Nederland. Dagelijks reizen er meer dan een miljoen mensen in, door of naar de regio Utrecht. Onder deze reizigers behoren ook steeds meer fietsers die voor woon-werkverkeer of recreatieve doeleinden de fiets pakken. De zeven snelfietsroutes moeten bijdragen aan de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio Utrecht.

De locaties zijn gekozen omdat fietsers het meest gebruik zullen maken van deze routes. Het zijn directe verbindingen tussen woon-werklocaties, scholen, knooppunten. Er is draagvlak bij de gemeenten (de medewegbeheerders) en deze routes zijn relatief makkelijk en zonder heel hoge kosten (bijv. vanwege bruggen, tunnels etc.) zijn aan te passen.

5. Wat kost de aanleg van deze zeven snelfietsroutes? En wie betaalt dit?

De provincie draagt 65% bij in de kosten, de overige wegbeheerders (de gemeenten) 35%. In totaal investeert de provincie tot 2023 circa 40 miljoen. In totaal is de overheidsinvestering dus circa €55 miljoen.

6. Zijn de snelfietsroutes veilig voor de gewone fietser?

Ja, want: de paden worden verbreed, zodat er voldoende ruimte is om elkaar veilig te passeren. Hobbels, kuilen, scherpe randen en obstakels als paaltjes hekken en andere hindernissen worden weggehaald, voorrangregels worden aangepast, evenals de belijning en markering. Deze nieuwe belijning is getest en wordt door weggebruikers als veiliger beoordeeld dan de situatie zoals die voorheen was.

7. Mogen fietsers op een speed pedelec fietsen op een snelfietsroute, aangezien dit voor snelle fietsers is?

Hierin wordt de landelijke richtlijn gehanteerd. Dat betekent dat speed pedelecs binnen de bebouwde kom op de autorijbaan fietsen en buiten de bebouwde kom over de snelfietsroute fietsen.

8. Er komt voor mijn huis een snelfietsroute te liggen. Kan ik straks nog wel veilig mijn erf af?

Dat zal niet veel anders worden dan nu. Het verschil is dat er meer fietsers langs komen. Naar verwachting circa 10% meer. De inrichting van de weg wordt per locatie goed bekeken op veiligheidsaspecten. De fietsers krijgen meer ruimte ten opzichte van de auto, er blijft voldoende ruimte voor voetgangers. De grens met private terrein verandert in principe niet.

8. Wie bepaalt waar de snelfietsroutes komen? En kan er bij mij in de buurt ook een snelfietsroute komen?

De provinciale staten hebben zeven prioritaire snelfietsroutes gekozen op basis van verwacht gebruik, kosten en draagvlak bij de gemeenten. Deze routes worden nu als eerst aangelegd. Maar suggesties horen we graag via: [contactinformatie invoeren]

De exacte inpassing ter plekke wordt altijd besproken met betrokkenen en belanghebbenden. De betrokken gemeenten informeren hun inwoners ruim van te voren om hen op de hoogte te brengen van de ontwerpenplannen en de uit te voeren werkzaamheden. Omwonenden worden dan uitgenodigd om te reageren op de ontwerpen en mee te denken over de beste inpassing en aanpak van de werkzaamheden in hun buurt.

9. Waarom heeft de provincie op de doorfietsroute van Utrecht naar Amersfoort de route langs Soest/ door het bos gekozen i.p.v. de route langs de provinciale weg? Is het niet goedkoper de stoplichten langs de ze route aan te passen?

De gekozen route door/nabij kernen van De Bilt, Den Dolder Soest etc. verbindt meer woon- en werklocaties met elkaar en draagt in dat opzicht bij aan een betere bereikbaarheid van de regio Utrecht. Daarom is er voor deze route gekozen.

Vragen over Utrechtse route

10. Waar komt de Utrechtse route van het traject Amersfoort-Utrecht?

De route zoals deze is beschreven in het masterplan gaat via de Blauwkapelseweg, de Van Esveldstraat en de Kardinaal de Jongweg via de Biltse Rading naar De Bilt. We onderzoeken samen

met de provincie ook een alternatieve route via de Alexander Numankade en Jan van Galenstraat (weer eindigend op de Kardinaal de Jongweg).

11. Waarom is er een alternatieve route in beeld?

Omdat er in de Jan van Galenstraat werkzaamheden aan de riolering zullen plaats vinden kunnen we werk met werk maken. Daarbij is het eerste deel van de Jan van Galenstraat nog een missend stukje in de fietsroute UPS-Overvecht. Dit deel is nog niet aangelegd als fietsstraat (tussen de Van Esveldstraat en de Huizingalaan) Daarnaast heeft deze route een stoplicht minder, wat goed is voor de doorfietsbaarheid.

12. Wat is de planning van de fietsstraat, en wanneer wordt er een besluit genomen over de route?

Zodra er een definitief besluit is genomen over de route, zal de gekozen route verder worden uitgewerkt. Voor delen van de route zijn er geen aanpassingen nodig, daar is het fietspad al breed en van goede kwaliteit. Maar op bepaalde delen moeten aanpassingen gedaan worden (oa het breder maken van het fietspad, opnieuw asfalteren, paaltjes verwijderen, belijning). Dit geldt voor beide routes, waarbij er bij de alternatieve route zijn meer aanpassingen nodig dan bij het oorspronkelijke trace. Daarvoor zal een ontwerp worden opgesteld door Sweco. Dit ontwerp zal ook met omwonenden en belanghebbenden worden besproken. De verwachting is dat de fietsroute in Utrecht in 2020 kan worden gerealiseerd

Wat zijn de kosten voor de route en waaruit worden deze gedekt?

De kosten zijn nog niet precies bekend. De provincie betaalt 65% van de kosten, de gemeente 35%. Hiervoor is geld aangevraagd bij de Voorjaarsnota 2019.

From: [REDACTED]@utrecht.nl>
Sent: Tue, 8 May 2018 11:43:02 +0200
To: [REDACTED]@utrecht.nl>
[REDACTED] "SecretariaatvanHooijdonk" <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>; [REDACTED]
[REDACTED] Utrecht.nl>
Subject: RE: concept antwoordbrief [REDACTED] - speed pedelecs"

Hoi [REDACTED]

Ik heb nog wel wat opmerkingen op je concept. Ik vind het erg formeel en heb ook vragen over de inhoud. Dat laatste gaat over de 3^e alinea. Je houdt erg veel slagen om de arm over de pilot. Komt er wel of geen pilot? Als je dat nog niet weet, zou ik kortweg zeggen dat we onderzoeken of we een pilot gaan houden. Tour de Force ken ik niet. Voegt het wat toe om dit te noemen?

"Op 3 april 2018 heeft u een e-mail gestuurd aan het secretariaat van wethouder Van Hooijdonk (gemeente Utrecht), naar aanleiding van een eerdere correspondentie tussen u en gemeente Utrecht (mw. [REDACTED]). In uw e-mail van 3 april vraagt u wethouder Van Hooijdonk of het klopt dat het onderwerp "speed-pedelec" geen enkele prioriteit bij haar heeft. Mij is **Zij heeft mij** gevraagd om u namens wethouder Van Hooijdonk in een antwoord te voorzien **hierop te reageren**.

Het standpunt van het college, zoals verwoord in het antwoord op de Schriftelijke Vragen van de VVD (2017-076; d.d. 29 augustus 2017) is niet veranderd. Het college ziet veel potentie in de speed-pedelec als duurzame vorm van vervoer op de middellange afstand en kan **mogelijkerwijs denkt dat het** op termijn ook **misschien** als serieus alternatief dienen voor het gebruik van de auto.

~~Het antwoord van mw. [REDACTED] dat u op 27 maart 2018 heeft ontvangen, is in die zin correct, dat de speed-pedelec binnen het programma Verkeersveiligheid niet als onveilig in beeld is. Dat laat onverlet dat gemeente Utrecht wel voornemens is om verdere inspanningen te leveren om te onderzoeken of een pilot in Utrecht met de speed-pedelec verder handen en voeten kan worden geven. De pilot is in die hoedanigheid ook benoemd als voorstel binnen het Uitvoeringsprogramma "Tour de Force 2020/F10". waarbij het **De pilot heeft als** doel om te onderzoeken welke effecten er waarneembaar zijn als op een aantal straatdelen in de stad de keuze aan gebruikers van speed-pedelecs vrij wordt gelaten om gebruik te maken van het fietspad in plaats van de rijbaan. Door de langdurige afwezigheid van mijn collega, mw. [REDACTED] (helaas nog steeds niet hersteld), heeft dit traject vertraging in de opzet en eventuele uitvoering ondervonden. De komende periode werken een collega en ik verder aan onderzoek en haalbaarheid van een mogelijke pilot in Utrecht met speed-pedelecs,~~

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd."

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Bezoekadres Stadskantoor, 9e etage

Telefoon 030 - 286 [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, woensdag en donderdag (dinsdag- en vrijdagmorgen telefonisch bereikbaar)

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 2E [REDACTED]

2E [REDACTED] [@utrecht.nl](mailto:[REDACTED]@utrecht.nl)

Internet www.utrecht.nl

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

From: [REDACTED]@utrecht.nl>
Sent: Mon, 14 May 2018 16:06:57 +0200
To: "SecretariaatvanHooijdonk" <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>
Subject: RE: Ontvangstbevestiging zaaknummer 5268381

Het antwoord gaat vandaag nog uit aan [REDACTED] Hoewel het over dezelfde dingen gaat, is het ook weer anders. Het Wob-verzoek is in behandeling en het antwoord op de mail gaat dus vandaag ambtelijk uit.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Bezoekadres Stadskantoor, 9e etage

Telefoon 030 - 286 [REDACTED]

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, woensdag en donderdag (dinsdag- en vrijdagmorgen telefonisch bereikbaar)

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: SecretariaatvanHooijdonk
Verzonden: dinsdag 1 mei 2018 20:07
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Ontvangstbevestiging zaaknummer 5268381

Dag [REDACTED],

Zie onderstaande bericht. Ik heb dit zojuist ook bijgevoegd in het zaaksysteem onder nummer 5268381.

Hoe staat het met de beantwoording van zaaknummer 5268381? Dit is geloof ik niet het nummer van het WOB-verzoek, toch? Ik kan me voorstellen dat het e.e.a. wel in afstemming met elkaar wordt afgehandeld en dat hij daardoor iets langer moet wachten op antwoord. [REDACTED] hebben jullie een suggestie wat we meneer kunnen antwoorden als tussentijds bericht?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Bestuurs- en Concernstaf

Bestuursondersteuning

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht

Telefoon 030 - 286 2E

E-mail secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig ma, di, wo, vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: 2E [redacted]@gmail.com]

Verzonden: zondag 29 april 2018 12:57

Aan: SecretariaatvanHooijdonk

Onderwerp: Re: Ontvangstbevestiging zaakhummer 5268381

Geachte mevrouw 2E [redacted]

U heeft 3 weken geleden aangegeven dat mijn vraag aan wethouder Van Hooijdonk wordt doorgezet naar de afdeling Mobiliteit.

Een jaar geleden heb ik contact gehad met mevrouw 2E [redacted] 2E [redacted] Ik weet niet of zij weer aan het werk is.

Feit is dat ik nog steeds niets heb vernomen van een medewerker van de afdeling Mobiliteit van de gemeente Utrecht.

Graag uw reactie.

Met vriendelijke groet,

2E [redacted]

Op 6 april 2018 om 17:38 schreef SecretariaatvanHooijdonk <secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl>:

Geachte heer 2E [redacted]

Hartelijk dank voor uw bericht aan wethouder van Hooijdonk. Op haar verzoek heb ik uw bericht doorgezet naar mijn collega's van de afdeling Mobiliteit met de vraag contact met u op te nemen.

U kunt een reactie van hen spoedig tegemoet zien.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

2E [redacted]

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Bezoekadres Stadsplateau 1, 3521 AZ Utrecht
Telefoon 030 - 286 2E
E-mail secretariaatvanhooijdonk@utrecht.nl
Internet www.utrecht.nl
Aanwezig di, wo, do, vr

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: 2E [redacted]@gmail.com]

Verzonden: maandag 2 april 2018 17:48

Aan: Hooijdonk, Lot van

CC: 2E [redacted]

Onderwerp: De speedpedelec in de gemeente Utrecht

Geachte wethouder, mevrouw Van Hooijdonk,

Ongeveer een jaar geleden sprak ik met u in uw kantoor over de positie van de speedpedelec rijders in de gemeente Utrecht. Ook uw ambtenaar, mevrouw 2E [redacted] was hierbij aanwezig.

U gaf aan zich niet in de huidige regelgeving (fietspadverbod) vanuit het ministerie van I&W te kunnen vinden. U gaf aan dat u de speedpedelec steunt als milieuvriendelijk alternatief voor de auto / brommer / streekbus, als fiets voor de middellange afstand (15 - 35 km, enkele reis).

In het verkiezingsprogramma 2018 - 2022 van uw partij - Groen Links Utrecht - is ook opgenomen dat de snorscooter van het fietspad moet worden geweerd, maar dat speedpedelecs toegang moeten krijgen tot dat zelfde fietspad.

Een jaar geleden heeft u mij ook een brief van het college gegeven (brief aan de Raad, 24 januari 2017), waarin is opgenomen dat de BOA's in Utrecht geen prioriteit geven aan het handhaven van het fietspadverbod voor speedpedelecs.

Inmiddels zijn we een jaar verder. Ik heb in de tussentijd onder andere gesproken met directeur Saskia Kluit van de Fietzersbond en de projectleider van het ministerie van I&W. Iedereen - dus inmiddels ook de landelijke Fietzersbond - is er wel over eens dat de huidige situatie niet wenselijk is en kan leiden tot gevaarlijke situaties op de autorijbaan (en zeker in het donker).

Maar aan de andere kant, gebeurt er in Utrecht en in de andere G4 gemeenten, volgens mijn informatie helemaal niets. Als ik het gesprek met u goed herinner, zou er een pilot in de gemeente Utrecht plaatsvinden waarin speedpedelecs op het fietspad worden toegestaan. De gemeente Utrecht kiest daarbij niet voor de "onderborden"-maatregel "speed pedelecs toegestaan" van de provincie Gelderland en - inmiddels ook - gemeente Wageningen.

Een paar maanden geleden heb ik geprobeerd contact op te nemen met uw ambtenaar, mevrouw 2E [redacted]. Maar zij blijkt langdurig ziek te zijn. Ik weet niet of dit nog steeds zo is.

Maar intussen loop ik wel het risico om door de politie Midden-Nederland te worden bekeurd, bij gebruik van mijn speed pedelec op fietspaden in Utrecht (ook met aangepaste snelheid: max. 25 km/h).

Op mijn vraag aan de Politie Midden-Nederland (2E) of zij net als de boa's van de gemeente Utrecht, het fietspadgebruik oogluikend toestaan, kreeg ik een afwijzend antwoord. Ik liep gewoon het risico te worden bekeurd. Ik vraag mij af of de gemeenteraadsleden o.a. Andre van Schie) zich daar bewust van waren bij het doorlezen van uw brief. Er heeft eind 2016 / begin 2017 kennelijk geen overleg plaatsgevonden met de Politie Midden-Nederland hierover.

Ik heb kort geleden - via het algemeen contactformulier - opnieuw aan de gemeente Utrecht gevraagd, welke maatregelen de gemeente Utrecht gaat nemen om de positie van de speedpedelec rijder in Utrecht te verbeteren. Daarop heb ik - recent - reactie gekregen. Zie bijlage. Het komt er in het kort op neer, dat er geen plannen zijn om ook maar iets aan de huidige situatie te doen. Kortom: ik hoef geen vrees te hebben dat ik door een BOA wordt bekeurd, maar loop gewoon kans dat ik door een overijverige politie-agent wordt bekeurd (zelfs al pas ik mijn snelheid aan tot 25 km/h).

Dit valt mij heel erg tegen. Na het gesprek dat ik met u en met mevrouw (2E) had (ca. een jaar geleden), had ik goede hoop dat de gemeente Utrecht zich zou manifesteren als een "speedpedelec vriendelijke gemeente" en in 2017 en 2018 actie zou ondernemen op dit gebied (zoals Gelderland en Wageningen wel hebben gedaan).

Mijn vraag aan u is de volgende: klopt het dat het onderwerp "speed pedelec" geen enkele prioriteit bij u als verkeerswethouder heeft? Dat het dus blijft met de toezegging dat de boa's "geen prioriteit" geven aan handhaving (brief aan Raad, 24-1-2017), maar dat er de komende jaren niets gebeurd en de gemeente Utrecht slechts de "landelijke ontwikkelingen" afwacht ? Of zijn er wel degelijk ontwikkelingen ?

Graag reactie op deze e-mail.

Met vriendelijke groet,

2E

<< Bestand: Reactie gem Utrecht op e-mail - 27 maart 2018.pdf >>



2E

2E

@gmail.com>

RE: Reactie via medewerker

Pas, 2E 2E 2E @utrecht.nl>
Aan: 2E @gmail.com" 2E @gmail.com>
Cc: "2E" 2E @utrecht.nl>

27 maart 2018 om 15:30

Geachte 2E

Zojuist ontving u onderstaande mail van mw. 2E Deze mail kunt u ook beschouwen als antwoord op de mail die u al in juli aan wethouder Van Hooijdonk stuurde over de speedpedelec.

Het spijt me zeer dat u zo lang op een reactie hebt moeten wachten. Degene die zou reageren, is langdurig ziek geworden en een tijd lang was er niemand om dit over te nemen. U bent hiervan de dupe geworden. Mijn excuses hiervoor.

Met vriendelijke groet,

2E

2E

2E

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Bezoekadres Stadskantoor, 9e etage

Telefoon 030 - 286 2E

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, woensdag en donderdag (dinsdag- en vrijdagmorgen telefonisch bereikbaar)

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 27 maart 2018 15:06
Aan: [REDACTED]@gmail.com'
CC: [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; Klantcontactcentrum
Onderwerp: RE: Reactie via medewerker

Geachte [REDACTED]

Dank voor uw mail en uw inzet voor de speedpedelecs.

De specifieke positie van de speedpedelec in het verkeer en de potentiële problemen hiervan zijn ons bekend en hebben ook onze aandacht. Wij kennen en volgen de ontwikkelingen in Gelderland.

De positie van de speedpedelec is nu binnen het programma verkeersveiligheid niet als onveilig in beeld vanwege de zeer geringe omvang van deze groep weggebruikers, vanwege de nog korte aanwezigheid op onze wegen en vanwege een gebrekkige ongevalsregistratie door de politie (deze groep wordt niet/niet goed onderscheiden). Naast veiligheid is ook de doorstroming en comfort een punt van aandacht voor speedpedelecs.

Op korte termijn hebben wij nog geen plannen om specifieke maatregelen te nemen t.b.v. de doelgroep speedpedelecs.

De risico's m.b.t. verkeersveiligheid van andere verkeersdeelnemers en -situaties hebben nu nog onze prioriteit.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

Gemeente Utrecht

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Postadres Postbus

Bezoekadres stadsplateau 1

Telefoon 030 28 [REDACTED] [REDACTED]

E-mail [REDACTED]@utrecht.nl

Internet www.utrecht.nl

Aanwezig maandag, dinsdag, donderdag, vrijdag

Denk aan het milieu voordat u deze e-mail print

Van: M&M-Verkeer en Vervoer

Verzonden: dinsdag 13 maart 2018 8:28

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: FW: Reactie via medewerker

Van: klantcontactcentrum@utrecht.nl [<mailto:klantcontactcentrum@utrecht.nl>]

Verzonden: maandag 12 maart 2018 13:43

Aan: M&M-Verkeer en Vervoer

Onderwerp: Reactie via medewerker



Beste collega,

Deze vraag hebben wij binnengekregen, maar kunnen wij zelf niet (volledig) beantwoorden. Kunnen jullie s.v.p. binnen drie dagen het antwoord sturen naar klantcontactcentrum@utrecht.nl? Wanneer jullie de vraag direct aan de burger beantwoorden, willen jullie dan de tussenliggende berichten en e-mailadressen verwijderen?

Alvast bedankt!

Met vriendelijke groet,

Klantcontactcentrum

Zaaknummer 5202148

E-mailadres: ^{2E} [REDACTED]@gmail.com

Onderwerp: Verkeer en Vervoer: de speed pedelec in Utrecht

Naam: ^{2E} [REDACTED]

Adres:

Vraag: In de zomer van 2017 is de snelle elektrische fiets (max. 45 km/h) oftewel de "speed pedelec", volop in het nieuws geweest. Onder andere de Telegraaf, NOS en RTL nieuws hebben destijds uitgebreid bericht dat de berijders van een speed pedelec het zogenaamde "fietspadverbod" absoluut niet zien zitten. Het met een fiets op de autorijbaan rijden tussen auto's, vrachtwagens en stadsbussen, is - vooral op de doorgaande verbindingswegen- onveilig. Speed pedelec rijders willen een keuze: de snelheid van hun speed pedelec (tot 45 km/h) benutten op de autorijbaan, of - op locaties waar dat niet verantwoord is - met aangepaste snelheid (25 km/h) hun weg vervolgen op het fietspad. De conclusie van het SWOV-onderzoek (september 2017) is "Ondanks steun voor de helmplicht blijft een veilige inpassing van de speed-pedelec in het Nederlandse wegverkeer een forse uitdaging". Dit laat zich vertalen als "het algemene fietspadverbod voor de speed pedelec, is te kort door de bocht. Op een deel van autorijbanen bibeko kan niet veilig worden gereden". In een persoonlijk gesprek dat ik had met de (nieuwe) projectleider van het ministerie van I&W, werd ook toegegeven dat de nieuwe regelgeving lang niet overal goed uitpakt. In navolging van de provincie Gelderland, is de gemeente Wageningen de eerste gemeente, die het fietspadgebruik voor speed pedelec rijders op bepaalde trajecten wil toestaan. Dit vindt plaats aan de hand van een verkeersbesluit, waarbij een onderbord "speed pedelecs toegestaan" wordt geplaatst onder verkeersbord G11. Mijn vraag is: Welke plannen heeft de gemeente Utrecht in de nabije toekomst (laten we zeggen: in 2018) om een oplossing te bieden voor de (verkeersveiligheids)problemen voor de berijders van een speed pedelec? Ik doel daarbij vooral op het verplicht rijden op de drukke doorgaande verbindingswegen. Graag ontvang ik van u een reactie voor 27 maart a.s., zodat ik deze kan bespreken met de projectleider speed pedelec van het ministerie van I&W.



Beneluxlaan in Utrecht



Oostplein – Rotterdam



Wibautstraat – Amsterdam



Prins Willem Alexanderweg – Den Haag