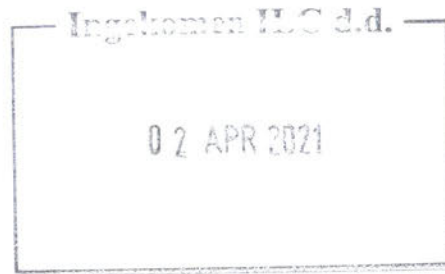


Het College van B & W
p/a Stadskantoor
Stadsplateau 1
3521AZ Utrecht



Utrecht, 24 maart 2021

Betreft: Wob-verzoek naar aanleiding van het ontwerpverkeersbesluit, zoals gepubliceerd in de Staatscourant op 11 februari 2021 met nummer 7301

Geacht College,

Hierbij wordt een verzoek om het verstrekken van informatie ingediend op grond van de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob).

WOB-VERZOEK

Op 11 februari 2021 heeft u een ontwerpverkeersbesluit gepubliceerd in de Staatscourant onder nummer 7301. Aan dit verkeersbesluit heeft u een aantal documenten en onderzoeken ten grondslag gelegd. Dit Wob-verzoek ziet onder meer op deze documenten.

Concreet wordt verzocht om:

Ten aanzien van de documenten die zien op het onderzoek door *Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid* (hierna: SWOV):

- Alle documenten die zien op de aanbestedingsprocedure, waarbij SWOV de aanbesteding is vergund;
- Alle interne rapportages, verslagen van overleggen, notulen, gespreksverslagen, ambtelijke stukken waarbij is gesproken over het onderzoek van SWOV;
- De onderzoeksopdracht die aan SWOV is meegegeven, inclusief de totstandkoming en de evaluatie hiervan;
- Alle gebruikte meetmethoden voor de meting van de luchtkwaliteit, inclusief de meetplaatsen waarbij deze luchtkwaliteit is geregistreerd;
- Alle financiële administratie ten aanzien van dit onderzoek, waaronder begrepen documenten die zien op de financiële onderhandeling met en de betaling aan SWOV;
- Alle overige documenten die zien op het onderzoek door SWOV, voor zover deze niet onder de hierboven genoemde categorieën vallen.

Ten aanzien van de documenten die zien op het onderzoek door *RoyalHaskoningDHV*:

- Alle documenten die zien op de aanbestedingsprocedure, waarbij RoyalHaskoningDHV de aanbesteding is vergund;
- Alle interne rapportages, verslagen van overleggen, notulen, gespreksverslagen, ambtelijke stukken waarbij is gesproken over het onderzoek van RoyalHaskoningDHV;
- De onderzoeksopdracht die aan RoyalHaskoningDHV is meegegeven, inclusief de totstandkoming en de evaluatie hiervan;

- Alle gebruikte meetmethoden voor de meting van de luchtkwaliteit, inclusief de meetplaatsen waarbij deze luchtkwaliteit is geregistreerd;
- Alle financiële administratie ten aanzien van dit onderzoek, waaronder begrepen documenten die zien op de financiële onderhandeling met en de betaling aan RoyalHaskoningDHV;
- Alle overige documenten die zien op het onderzoek door RoyalHaskoningDHV, voor zover deze niet onder de hierboven genoemde categorieën vallen.

Ten aanzien van de documenten die zien op het in het ontwerpverkeersbesluit eerstgenoemde onderzoek door *Goudappel Coffeng*, uitgevoerd voor de gemeente Utrecht:

- Alle documenten die zien op de aanbestedingsprocedure, waarbij Goudappel Coffeng de aanbesteding is vergund;
- Alle interne rapportages, verslagen van overleggen, notulen, gespreksverslagen, ambtelijke stukken waarbij is gesproken over het onderzoek van Goudappel Coffeng;
- De onderzoeksopdracht die aan Goudappel Coffeng is meegegeven, inclusief de totstandkoming en de evaluatie hiervan;
- Alle gebruikte meetmethoden voor de meting van de luchtkwaliteit, inclusief de meetplaatsen waarbij deze luchtkwaliteit is geregistreerd;
- Alle financiële administratie ten aanzien van dit onderzoek, waaronder begrepen documenten die zien op de financiële onderhandeling met en de betaling aan Goudappel Coffeng;
- Alle overige documenten die zien op het onderzoek door Goudappel Coffeng, voor zover deze niet onder de hierboven genoemde categorieën vallen.

Ten aanzien van de documenten die zien op het onderzoek door Goudappel Coffeng, (Goudappel Coffeng (2020), Onderzoek Snorfiets naar de rijbaan):

- Alle documenten die zien op de aanbestedingsprocedure, waarbij Goudappel Coffeng de aanbesteding is vergund;
- Alle interne rapportages, verslagen van overleggen, notulen, gespreksverslagen, ambtelijke stukken waarbij is gesproken over het onderzoek van Goudappel Coffeng;
- De onderzoeksopdracht die aan Goudappel Coffeng is meegegeven, inclusief de totstandkoming en de evaluatie hiervan;
- Alle gebruikte meetmethoden voor de meting van de luchtkwaliteit, inclusief de meetplaatsen waarbij deze luchtkwaliteit is geregistreerd;
- Alle financiële administratie ten aanzien van dit onderzoek, waaronder begrepen documenten die zien op de financiële onderhandeling met en de betaling aan Goudappel Coffeng;
- Alle overige documenten die zien op het onderzoek door Goudappel Coffeng, voor zover deze niet onder de hierboven genoemde categorieën vallen.

Ten aanzien van het overleg gevoerd met de nood- en hulpdiensten, OV en provincie:

- Alle documenten die zien op dit overleg, inclusief de uitnodigingen en de data van deze gesprekken;
- Alle verslagen, notulen, interne rapportages en ambtelijke stukken die zien op dit overleg, inclusief alle documenten die zien op de formering van dit overleg en waarom juist voor de genoemde deelnemers is gekozen;

- Alle door de deelnemers uitgebrachte adviezen en meningen, inclusief de beantwoording hiervan door uw gemeente.

Ten aanzien van het stakeholdersoverleg dat is gevoerd tussen medio 2018 en zomer van 2020 tijdens het voorbereidingsproces:

- Alle documenten die zien op dit stakeholdersoverleg, inclusief de uitnodigingen en de data van deze gesprekken;
- Alle verslagen, notulen, interne rapportages en ambtelijke stukken die zien op dit stakeholdersoverleg, inclusief alle documenten die zien op de formering van dit stakeholdersoverleg en waarom juist voor de genoemde deelnemers is gekozen;
- Alle door de stakeholders uitgebrachte adviezen en meningen, inclusief de beantwoording hiervan door uw gemeente.

Ten aanzien van de verkeerskundige schouw van de wegen in Utrecht:

- Alle onderliggende documenten, inclusief de data en plaatsen en tijden waar en wanneer deze schouw is uitgevoerd;
- Alle adviezen van de betrokkenen bij deze schouw, inclusief de beantwoording hiervan door de gemeente.

Ten aanzien van de Gemeente Utrecht:

- Alle documenten waarin is gesproken over de hierboven genoemde onderzoeken, overleggen en verkeerskundige schouw.

Opheffing geheimhouding ex artikel 55 Gemeentewet

Dit verzoek om openbaarmaking van de gevraagde informatie op grond van de Wob dient tevens te worden opgevat als verzoek om opheffing van die geheimhouding, zoals bedoeld in artikel 55 van de Gemeentewet. Ondergetekende is zowel belanghebbende bij het besluit op het verzoek om openbaarmaking als bij het besluit op het verzoek om opheffing van de geheimhouding¹.

Periode waarop dit Wob-verzoek ziet

Dit Wob-verzoek ziet op documenten, opgesteld tussen 2007 en de dagtekening van dit Wob-verzoek, te weten 23 maart 2021.

Milieu-informatie

Voor de betreffende documenten geldt dat deze milieu-informatie bevatten en mogelijk informatie over emissies in het milieu, zodat daarop weigeringsgronden uit de artikelen 10 en 11 van de Wob niet, of slechts na een belangenafweging, mogen worden toegepast. Zo is onder andere de weigeringsgrond van artikel 10, tweede lid, onder g, van de Wob inzake onevenredige bevoor- of benadeling, niet van toepassing op milieu-informatie, zo volgt uit artikel 10, zesde lid, van de Wob.

Persoonlijke beleidsopvattingen

Hierbij doet ondergetekende tevens een uitdrukkelijk verzoek om de in de gevraagde documenten eventueel vervatte persoonlijke beleidsopvattingen te verstrekken in niet tot personen herleidbare vorm, zoals bedoeld in artikel 11, tweede lid, van de Wob. Indien ervoor wordt gekozen hiertoe niet over te gaan, verwacht ondergetekende een nadere motivering per document waarom niet tot deze geanonimiseerde openbaarmaking is overgegaan.²

Beslistermijn

Voor Wob-verzoeken over milieu-informatie geldt een beslistermijn van twee weken. Die termijn

¹ Zie hiervoor onder meer de uitspraak van de ABRvS van 23 november 2016, ECLI:NL:RVS:2016:3140.

² Zie hiervoor onder meer de uitspraak van de ABRvS van 24 februari 2021, ECLI:NL:RVS:2021:399.

mag niet wordt opgeschort in verband met het horen van derden. In dit kader wordt verwezen naar artikel 6, zesde lid, van de Wob en de verwijzing daarin naar artikel 6, derde en vierde lid, van de Wob. Bij voorbaat dankt ondergetekende de gemeente Utrecht voor spoedige besluitvorming met inachtneming van de wettelijke beslistermijnen.

Verstreking van de gevraagde informatie

Ondergetekende verzoekt u de gevraagde informatie zo veel mogelijk digitaal te verstrekken. Dit kan door toezending naar het e-mailadres [REDACTED]

Alvast dank voor de door u te nemen moeite. Zou u de ontvangst van dit verzoek willen bevestigen?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Wob - verzoek



Het college van B&W
P/a Stadscontrole
Stadsplateau 1
3521 AZ Utrecht

R AANGETEKENDE BRIEF NL

NL Frankering betaald €9.05

28 gr.

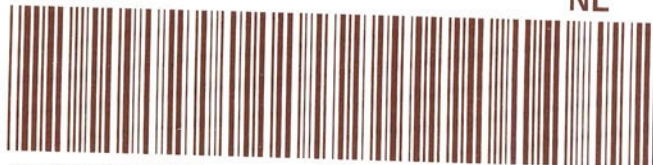
208380

D

PostNL

28-03-2021 16:02

NL



3SRPKS388883634

3521AZ 1



**2021-02-08 Binnenstad, Noordoost, Oost,
Noordwest, West, Zuidwest, Zuid,
Verplicht Fietspad, Snorfietsen naar de
rijbaan, Verkeersmaatregelen Gemeente
Utrecht**



Kenmerk: 8498206

Betreft: het intrekken c.q. vaststellen van diverse verkeersmaatregelen

Burgemeester en Wethouders van Utrecht;

overwegende,

dat

het gewenst is de hierna volgende verkeersmaatregelen in te trekken, c.q. vast te stellen;

dat

de hierna te noemen wegen zijn gelegen binnen de bebouwde kom van deze gemeente en bij de gemeente in beheer en onderhoud zijn;

dat

met deze verkeersmaatregel de weg in stand gehouden wordt en de bruikbaarheid daarvan gewaarborgd wordt (art. 2 lid 1c Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet Milieubeheer voorkomen of beperkt wordt (art. 2 lid 2a Wegenverkeerswet);

dat

met deze verkeersmaatregel de veiligheid op de weg en/of beschermen van de weggebruikers en passagiers verzekerd wordt (art. 2 lid 1a en/of 1b Wegenverkeerswet);



dat

op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 een verkeersbesluit genomen moet worden voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd;

dat

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

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

dat

op grond van artikel 5, achtste lid, van het RVV 1990 en artikel 60 van het RVV de plaats op de weg bepaald is voor bestuurders van snorfietsen dat zij de rijbaan dienen te gebruiken, indien dit bij verkeersbesluit, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994, is bepaald en bij het verkeersteken dat het verplichte fietspad aangeeft een onderbord dit aanduidt;

dat

het college van burgemeester en wethouders van Utrecht op 19 januari 2021 een ontwerpverkeersbesluit hebben genomen omtrent het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan (met helmplicht) om zo de veiligheid op de weg te verzekeren en de bruikbaarheid van met name de fietspaden te verbeteren;

dat

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



De groeiende drukte met verschillende type voertuigen op de relatief smalle fietspaden vormt een steeds groter probleem voor de bereikbaarheid per fiets en leidt tot verkeersonveilige situaties of situaties die als verkeersonveilig worden ervaren. Eén van de factoren die bijdragen aan deze drukte op de fietspaden is de snorfiets. De snorfiets vormt een specifieke factor ten opzichte van andere voertuigen op het fietspad doordat het aantal snorfietsen groot is (circa 11.000 in 2019, bron Rijksdienst voor het Wegverkeer, Centraal Bureau voor de Statistiek (hierna CBS)) en dit aantal is de laatste jaren flink groeiende (in 2007 waren dit er nog circa 5.200), de gemiddelde snelheden van snorfietsen op het fietspad is hoog (met gemiddeld 33 km/u maar iets lager dan bromfietsen en 70-80% rijdt harder dan max. constructiesnelheid, bron: TNO in Utrecht; Eijk et al, 2015), de voertuigen zijn vaak breed en zwaar ten opzichte van de andere voertuigen op het fietspad en snorfietsers komen relatief vaak terug in de ongevals cijfers. Dit leidt tot (een gevoel van) verkeersonveilige situaties. Bijvoorbeeld doordat er te weinig ruimte is voor inhalende snorfietsen en door schrikreacties van fietser en/of snorfietsers doordat ze onvoldoende afstand kunnen houden. Het fietspad wordt ook gebruikt door jonge en oudere, kwetsbare fietsers, die respectievelijk zonder al te veel ervaring of minder snel kunnen reageren. Door de kleine afstand tussen snorfietsers en fietsers op het fietspad worden fietsers bovendien direct blootgesteld aan de luchtverontreinigende stoffen van snorfietsen. Het gaat om piekbelastingen die een groter effect hebben op de gezondheid dan meer gelijkmatige blootstellingen. Snorfietsen stoten fijn stof (PM10 en PM2,5, waaronder roet (EC)), ultrafijn stof, stikstofoxiden (NOx), koolmonoxide (CO) en koolwaterstoffen, waaronder benzeen en toluen, uit.

Om het langzame (en emissieloze) verkeer te stimuleren en te faciliteren en de verkeersveiligheid te verbeteren, neemt de gemeente maatregelen. Uit onderzoeken in de afgelopen jaren van onder meer Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna SWOV), RoyalHaskoningDHV en Goudappel Coffeng blijkt dat verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in de binnenstad van Utrecht en de wijken daaromheen kan bijdragen aan het ontlasten van de druk op de fietspaden, het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en de luchtkwaliteit op het fietspad. In het coalitieakkoord 2018-2022 is in de paragraaf luchtkwaliteit aangegeven dat de snorfiets naar de rijbaan gaat, zodra dat wettelijk mogelijk is. In december 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan met helmplicht;

dat

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

Drukke op de fietspaden

Om een beeld te krijgen van de drukte op de Utrechtse fietspaden zijn in september 2018 de intensiteiten gemeten op deze fietspaden. Daarnaast is gebruik gemaakt van al beschikbare tellingen. Uit deze analyse is gebleken dat door de grote aantallen fietsers alle vrijliggende (verplichte) fietspaden binnen de verdeelring (het gebied dat wordt begrensd door het Merwedekanaal en belangrijke hoofdwegen, zoals de Waterlinieweg en de Kardinaal de Jongweg) te smal zijn volgens de CROW-richtlijnen (= Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de grond-, water- en wegenbouw en de Verkeerstechniek). De enige fietspaden binnen dat gebied die wel qua breedte en intensiteiten aan de richtlijnen voldoen, zijn de fietspaden aan de Waalstraat en de Rubenslaan.

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

groot aantal aspecten, met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan de veiligste situatie wordt gerealiseerd. Hierbij is gekeken naar onder meer de intensiteiten op de fietspaden, de snelheden van het autoverkeer op naastgelegen rijbanen, de vormgeving/weginrichting en een logisch stelsel van wegen. Als logische begrenzing van het stelsel van wegen waar de snorfietser met helm op de rijbaan moet rijden, is gekozen voor het gebied dat wordt begrensd door het Merwedekanaal en belangrijke hoofdweegen, zoals de Waterlinieweg en de Kardiniaal de Jongweg. De enige uitzondering hierop vormen de fietspaden langs de Venuslaan en Rubenslaan. Deze fietspaden voldoen aan de normeringen en vanwege de weginrichting, hoge rijsnelheden en de aparte busstrook op de rijbaan blijft de snorfietser daar op het fietspad.

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

Toename verkeersveiligheid

Op basis van onderzoeken van SWOV en met name de ervaringen bij de invoering van de maatregel in Amsterdam is de verwachting dat de verkeersveiligheid op de in dit verkeersbesluit betrokken wegen zal toenemen met de verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in combinatie met de helmplicht. Die verwachting is tevens onderbouwd in de rapporten van RoyalHaskoningDHV uit 2017 en Goudappel Coffeng uit 2020 waarin op basis van SWOV-onderzoeken, de evaluatieresultaten uit Amsterdam en een verkeerskundige schouw van de wegen in Utrecht advies is uitgebracht over deze maatregel.

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

- SWOV (Wijlhuizen et al, 2013) geeft op basis van een eerste inschatting van effecten van het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan voor de Amsterdamse situatie aan dat de maatregel kan leiden tot een reductie van 38% van het aantal snorfietsslachtoffers. Bij deze inschatting is rekening gehouden met een drietal effecten:
 - het rijden van snorfietsen op de rijbaan: daar zijn snorfietssers voor automobilisten beter zichtbaar dan op het fietspad. Een van de meest voorkomende (ernstige) ongevallen met snorfietssers vindt plaats bij het afslaan van auto's waarbij ze snorfietssers (die vaak met hoge snelheid rijden) op het fietspad over het hoofd zien. Dit type ongeval wordt voorkomen wanneer de snorfietser goed zichtbaar voor de automobilist op de rijbaan rijdt;
 - de helmplicht: beschermt de snorfietser bij een ongeval tegen ernstig hoofdletsel;
 - de verwachting dat snorfietssers voor een ander vervoermiddel gaan kiezen als gevolg van deze maatregel: snorfietsen zijn op basis van ongevallenstatistieken relatief gevaarlijke vervoermiddelen. De overstap naar andere vervoermiddelen maakt daardoor dat de verkeersveiligheid verbetert.
- de verplaatsing van de bromfiets naar de rijbaan in 1999 (BOR) leidde tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers onder bromfietssers en andere verkeersdeelnemers. De bromfiets mocht destijds maximaal 30 km/u rijden op 50 km-wegen (Evaluatie verkeersveiligheidseffecten 'Bromfiets op de rijbaan', Ministerie van Verkeer en Waterstaat 2001). Daar was dus ook sprake van een snelheidsverschil tussen bromfietssers en het overige verkeer. Voor snorfietssers naar de

rijbaan wordt een vergelijkbaar effect verwacht. Ondanks de snelheidsverschillen op de rijbaan tussen de snorfietzers (constructiesnelheid max 25 km/u) en het overige gemotoriseerd verkeer is de verwachting dat door verbetering van de zichtbaarheid van de snorfietser door zijn positie op de rijbaan (rechts van het midden) de veiligheid van de snorfietser gewaarborgd blijft. Overigens zullen de snelheidsverschillen op de in het verkeersbesluit betrokken wegen tussen snorfietsen en overig verkeer over het algemeen minder groot zijn, doordat (vanwege drukte en de binnenstedelijke context) de toegestane snelheid van 50 km/u vaak niet gehaald wordt.

- automobilisten zijn inmiddels gewend aan bromfietzers op de rijbaan, deze maatregel is 18 jaar geleden ingevoerd. In 2016 is in Utrecht de bromfiets op een aanvullend aantal wegen naar de rijbaan verplaatst. De snorfiets, en dan vooral het scootermodel, is qua uiterlijk hetzelfde voertuig. Daarom verwachten wij dat de automobilist snel gewend zal zijn aan snorfietzers op de rijbaan.
- SWOV geeft in onderzoeken naar snorfietsongevallen uit 2017 aan dat 75% van de onderzochte ongevallen waarschijnlijk niet zou hebben plaatsgevonden als de snorfiets op de rijbaan had gereden.

In de studie naar snorfietsongevallen op het fietspad uit 2017 plaatst SWOV de kanttekening dat bij verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan (met name bij 50 km/u wegen) wel andere type ongevallen kunnen plaatsvinden. Er zijn binnen de gemeente echter veel wegen zonder vrijliggend fietspad (en met bijvoorbeeld een fietsstrook) waarvoor auto's de maximum snelheid 50 km/uur is. Deze staan niet bekend als extra verkeersonveilig of als wegen met meer ongelukken voor snorfietzers. Hier is het samengaan van snorfietzers en auto's geaccepteerd en is er geen probleem met betrekking tot de veiligheid. Ook uit de eerste evaluatieresultaten van de gemeente Amsterdam blijkt een afname van ongevallen met snorfietzers na verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan (ook op 50, km/u wegen).

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

Effect maatregelen op ongevallen

In de periode 2017 tot en met 2019 zijn er in totaal 1.432 (geregistreerde) gewonden gevallen in het verkeer op wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Daarvan zaten er 407 op een snorfiets, te weten 28%. In die periode is er één dodelijk slachtoffer gevallen onder deze snorfietzers. In 2017 ging het om 134 gewonden, in 2018 157 gewonden en in 2019 om 139 gewonden.

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

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

Wijze van invoering



Net als in Amsterdam gaat de maatregel gepaard met een aantal aanvullende maatregelen (zoals infrastructuurle aanpassingen, bebording en wegmarkeringen, een uitgebreid communicatietraject en effect-monitoring) om de invoering zo veilig mogelijk te laten verlopen:

Keuze voor een logisch stelsel van wegen

Er is gekozen voor een logisch stelsel van wegen waar de snorfiets gebruik gaat maken van de rijbaan in combinatie met de helmplicht. Dit zorgt voor een eenduidig en verkeersveilig verwachtingspatroon bij zowel snorfietsers als automobilisten. In de afweging voor de in het verkeersbesluit te betrekken wegen is rekening gehouden met de daadwerkelijke rijksnelheden van het autoverkeer. Waar deze rond of zelfs boven de 50 km/u liggen, is besloten de betreffende wegvakken niet mee te nemen in het verkeersbesluit of worden aanvullende maatregelen getroffen ten behoeve van de veiligheid voor de snorfietsers en het overige verkeer.

Bebording en wegmarkeringen

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

Overgangen en doorsteekjes

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

Communicatie en participatie

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

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



hun kanalen bij te dragen aan de bekendheid van de maatregel zodat hun achterbannen tijdig zijn geïnformeerd.

Monitoring en evaluatie

Onderdeel van het project is een monitoring en evaluatie van de maatregel, zodat deze kan worden geëvalueerd en wanneer nodig bijgesteld. Hiervoor is een monitoringsplan opgesteld. Het gaat om een voormeting voorafgaand aan de invoering van de maatregel en een nameting, op twee momenten als de maatregel is ingegaan.

Belangenafweging

Snorfietzers

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

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

Snorfietzers met een elektrische snorfiets

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



Fietsers

Doelstelling van de maatregel is het verbeteren van de (beleefde) verkeersveiligheid en luchtkwaliteit voor fietsers op de Utrechtse fietspaden. De gemeente Utrecht stimuleert het fietsgebruik en deze maatregel zal daaraan bijdragen. Uit de evaluatie van de verplaatsing van snorfietsen naar de rijbaan in Amsterdam blijkt dat het grootste deel van de fietsers (zeer) positief is over de gewijzigde verkeerssituatie.

Automobilisten

Automobilisten kunnen zich benadeeld voelen omdat ze te maken krijgen met langzamer rijdende snorfietsers op de rijbaan. Om de volgende redenen wordt verwacht dat de voordelen van de maatregel zullen opwegen tegen de nadelen:

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

Nood- en hulpdiensten

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

De brandweer heeft per locatie en straat advies uitgebracht over de invoering van de maatregel 'Snorfietsen van het fietspad'. Uitgangspunt in het advies is het perspectief vanuit de brandweer: zijn de doorstroming en opkomsttijden van de brandweer voldoende geborgd? Daarbij is de kaart met hoofduitrukroutes als basis gehanteerd. Voor 26 straten/weggedeeltes heeft de brandweer een negatief advies uitgebracht, voor 19 straten een positief advies. De brandweer heeft aangegeven dat een goede ontsluiting van de kazerne Tolsteeg absolute prioriteit heeft. De doorgang bij de Vondellaan, Briljantlaan en W.A. Vultostaat staat nu al vaak onder druk.

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



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

Qbuzz/provincie

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

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

- het op- en afrijden van de snorfiets op de rijbaan en het fietspad. Als de doorsteken voor de snorfietser niet duidelijk zijn vormgegeven, dan kan de automobilist niet goed anticiperen. Een risico is plotselinge remacties met gevaarlijke situaties voor het busverkeer en andere weggebruikers tot gevolg. Zij hebben aandacht gevraagd voor goed zichtbare en herkenbare doorsteken op logische plekken, rekening houdend met de interactie met de automobilist. Voorkomen moet worden dat begroeiing of bebording het zicht op de doorsteken beperkt. De gemeente houdt bij de invoering van de maatregel hiermee rekening door de overgangen vorm te geven conform de in het ASVV 2012 van CROW (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) opgenomen principe-ontwerp voor overgangen voor bromfietzers. Overgangen zijn dan veilig en logisch. Daarnaast worden met een tijdelijke markering de overgangen extra geaccentueerd. De locatie en vormgeving van de doorsteken zijn afgestemd met provincie en Qbuzz;
- zorg voor uniformiteit in de bebording. Het heeft de voorkeur om dezelfde bebording te hanteren als in Amsterdam. De gemeente gaat bij de invoering inderdaad uit van dezelfde bebording als in Amsterdam is toegepast;
- een goede communicatiecampagne, handhaving en duidelijke informatie is essentieel. Vooral op die plekken waar de snorfiets in de ene richting niet op de busbaan mag rijden, maar in de andere richting wel zoals bijvoorbeeld in de binnenstad. Geef alternatieve routes duidelijk aan.

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

Deelnemers stakeholdersoverleg

Er is een stakeholdersoverleg geformeerd waarin stakeholders naar hun mening is gevraagd over te maken beleidskeuzes en invoeringsvragen. Deelnemers aan dit overleg zijn Fietzersbond, Milieudefensie, belangengroep 'Geef het fietspad terug aan de fietsers', VVN, RAI, Bovag, Scooterbelang, FEHAC en ANWB.

Procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp(voorlopig)verkeersbesluit wordt gepubliceerd in de Staatscourant van 11 februari 2021. Tot en met 25 maart 2021 kan iedereen een zienswijze indienen. Dit kan door het reactieformulier in te vullen op www.utrecht.nl/snorfiets. Op deze website staat ook meer uitleg over het ontwerpverkeersbesluit en zijn alle documenten over het besluit te bekijken. De documenten zijn ook te bekijken op het Stads kantoor, Stadplateau 1, in de centrale hal.



Per post of via de telefoon reageren kan ook. Reacties (zienswijzen) kunnen worden opgestuurd naar het adres Gemeente Utrecht, afdeling Ruimte, t.a.v. project Snorfiets naar de Rijbaan, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht. Daarbij moet duidelijk het onderwerp worden aangegeven: Snorfiets naar de rijbaan. Daarnaast is de gemeente te bereiken op telefoonnummer 14030.

dat

er overeenkomstig artikel 24 BABW overleg heeft plaatsgevonden met de korpschef van de politie over de hierna te noemen verkeersmaatregelen;

gelet

op het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990);

op de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994);

op het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW);

Besluiten

aan te kondigen voornemens te zijn in de hierna volgende straten de aangegeven verkeersmaatregelen in te trekken c.q. vast te stellen:

Binnenstad, Noordoost, Oost, Noordwest, West, Zuidwest en Zuid

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

Amsterdamsestraatweg (tussen Daalsesingel en Marnixlaan/St.-Josephlaan)

Catharijnesingel (tussen Ledig Erf en Knipstraat)

Daalsesingel (tussen Knipstraat en Amsterdamsestraatweg)

Bleekstraat, Catharijnesingel en Vondellaan

Ledig Erf (tussen Catharijnesingel en Tolsteegsingel)

Tolsteegsingel (tussen Ledig Erf en Abstederdijk)

Royaards van den Hamkade (tussen Marnixlaan en Ahornstraat)

Ahornstraat (tussen Royaards van den Hamkade en Nijenoord)

Nijenoord (tussen Ahornstraat en Oudenoord)

Omloop (tussen Nijenoord en Anton Geesinkstraat)

Anton Geesinkstraat (tussen Omloop en Loevenhoutsedijk)

Oudenoord (tussen Nijenoord en Weerdsingel W.Z.)

Laan van Chartreuse (tussen Marnixlaan en Anton Geesinkstraat)

St.-Jacobsstraat (tussen Oudenoord en Vredenburg)

Weerdsingel W.Z. (tussen Oudenoord en Amsterdamsestraatweg)



Blauwkapelseweg (tussen Kardinaal de Jongweg en Kleine Singel)

Kleine Singel (tussen Blauwkapelseweg en Wittevrouwensingel/Weerdsingel O.Z.)

Biltstraat (tussen Museumlaan/Barentszstraat en Wittevrouwenstraat)

Kruisstraat (tussen Biltstraat en Nachtegaalstraat)

Nobelstraat (tussen Janskerkhof en Nachtegaalstraat)

Vredenburg (tussen Catharijnesingel en Lange Viestraat)

Lange Viestraat (tussen Vredenburg en Potterstraat)

Potterstraat (tussen Lange Viestraat en Neude)

Neude (tussen Potterstraat en Lange Jansstraat)

Lange Jansstraat (tussen Neude en Janskerkhof)

Janskerkhof (tussen Lange Jansstraat en Nobelstraat)

Van Sijpesteijnkade (tussen Smakkelaarsveld en Westplein)

Daalsetunnel (tussen Daalsesingel en Westplein)

Westplein (tussen Daalsetunnel en Graadt van Roggenweg)

Vleutenseweg (tussen Westplein en Spinozaweg/Thomas à Kempisweg)

Graadt van Roggenweg (tussen Westplein en Sowetobrug)

Croeselaan (tussen Mineurslaan en Vondellaan)

Van Zijstweg (tussen Kanaalweg en Croeselaan)

Rijnlaan (tussen Balijelaan en Socrateslaan)

Balijelaan (tussen Balijeburg en Rijnlaan)

Waalstraat (tussen Jutfaseweg en Rijnlaan)

Jutfaseweg (tussen Vondellaan en Socrateslaan)

Vondellaan (tussen Croeselaan en Baden-Powellweg)

Baden-Powellweg (tussen Vondellaan en Briljantlaan)

W.A. Vultostaat (tussen Briljantlaan en Constant Erzeijstraat)

Constant Erzeijstraat (tussen 't Goylaan en W.A. Vultostaat)

Briljantlaan (tussen Baden-Powellweg en W.A. Vultostaat)

Burgemeester Fockema Andrea e laan (tussen Bosboomstraat en Rubenslaan)

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

fietspad Jacob Westerbaenstraat, tussen Croesestraat en Vondellaan (G12 bord, moet G11 worden met onderbord)

fietspad tussen Spaarnestraat en Amstelstraat



fietspad tussen Laan van Kovelswade tussen Houtensepad en Laan van Kovelswade

fietspad tussen Aquamarijnlaan en W.A. Vultoweg

fietspad Baden-Powellweg tussen Kariboestraat en Baden-Powellweg

fietspad Laan van Soestbergen tussen Laan van Soestbergen en Tolsteegplantsoen

fietspad Oosterkade tussen Baden-Powellweg en Pelikaanstraat

fietspad Oosterspoorbaan tussen Maliesingel en Gansstraat

fietspad Neptunusstraat, tussen Neptunusstraat en Ina Boudier – Bakkerlaan

fietspad Mesdaglaan tussen Kozakkenweg en Mesdaglaan

fietspad tussen Biltstraat en Gasthuisstraat

fietspad tussen Alexander Numankade en Jan van Galenstraat

fietspad Veeartsenijpad tussen Bollenhofsestraat en Poortstraat

fietspad Veeartsenijpad tussen Veeartsenijstraat en Poortstraat

fietspad tussen Huizingalaan en Bleyenburgerstraat

fietspad tussen Cornelishoutmanstraat en Huizingalaan

fietspad tussen Menno van Coehoornstraat en Blauwkapelseweg

fietspad tussen Troelstralaan en Goeman Borgesiuslaan

fietspad tussen Laan van Engelswier en Hovenierstraat

fietspad tussen Ahornstraat en Laan van Engelswier

fietspad tussen Loevenhoutsedijk en Multenburgstraat

fietspad Hoveniersbrug tussen Van Zijlstraat en fietspad Lauwerecht

fietspad tussen Lauwerecht en Brailledreef

fietspad tussen Amsterdamsestraatweg en Schutstraat

fietspad tussen Amsterdamsestraatweg en Dijkstraat

fietspad Timmerstraat tussen Timmerstraat en Nieuwe Pijlsweerstraat

fietspad tussen Amsterdamsestraatweg en Herenweg

fietspad tussen 1e Daalsedijk – Daalsetunnel

fietspad tussen Spijkerstraat – Daalsetunnel

fietspad tussen J.J.A. Goeveeneurstraat en Daalsetunnel

fietspad tussen Westplein en Kanaalstraat

fietspad tussen Leidsekade en Timorkade

fietspad Moreelsebrug, tussen Croeselaan en Catharijnesingel

fietspad Van Seijpensteijntunnel (fietsenstalling voor brommers bereikbaar)

fietspad tussen Moreelsepark en Catharijnesingel



fietspad Catharijnekade tussen Lange Koestraat en Vredenburg

fietspad tussen Paardenveldbrug en Nieuwekade

fietspad Wolvenstraat tussen Plompetorenbrug en Wolvenplein

fietspad tussen Steven Butendieckplein en Biltstraat

fietspad tussen Biltstraat en Monseigneur van de Weteringstraat

fietspad tussen Vaartsestraat en Arthur van Schendelstraat

fietspad Westerkade tussen Vondellaan en Westerkade

Intrekken: Verplicht fietspad (G11)

Vaststellen: Verplicht fietspad (G11) met het onderbord "Snorfietsen niet toegestaan"



G11

Utrecht, 8 februari 2021

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

Deze beslissing is digitaal tot stand gekomen en is om die reden niet ondertekend. In een formele en beveiligde omgeving is vastgelegd dat de beslissingsbevoegde akkoord is met de inhoud van dit document en de bekendmaking daarvan.

Gepubliceerd op 11 februari 2021 in de Staatscourant.

Burgemeester en wethouders hebben dit besluit nog niet bekrachtigd. De status van het voornemen is slechts te informer. Op dit voornemen bestaat daarom nog geen mogelijkheid tot het maken van bezwaar bij het College van Burgemeester en Wethouders.

Let op: u moet uw zienswijze uiterlijk 25 maart 2021 indienen.