

Opdrachtgever	gemeente Utrecht,
Datum	12 oktober 2021
Auteur	Henk van Zeijl, Leonie Zengerink, Martijn Ruijters
Kenmerk	010537.20211006.N1.04
Kenmerk opdrachtgever	[Kenmerk opdrachtgever]
Status	Definitief
Pagina	1/4

Eerste schouw maatregel 'Snorfiets naar de rijbaan'

1. Inleiding

Op 30 september 2021 is in de gemeente Utrecht de maatregel 'Snorfiets naar de rijbaan' ingevoerd. In onderstaande figuur 1 is het gebied aangegeven waarin de maatregel is ingevoerd. De gemeente Utrecht heeft Goudappel gevraagd om de maatregel te evalueren. De evaluatie bestaat uit het schouwen van het verkeer op 30 september 2021 om een eerste indruk te krijgen van het effect van de invoering van de maatregel, en het houden van een evaluatie van de maatregel eind november / begin december 2021.



Figuur 1: invoeringsgebied 'snorfiets naar de rijbaan'

2. Eerste ervaringen 30 september

De schouw is namens Goudappel uitgevoerd door Leonie Zengerink, Martijn Ruijgers en Henk van Zeijl. In de periode tussen 13:00 en 17:30 uur zijn alle wegvakken van het invoeringsgebied per fiets bezocht en zijn in de avondspits vanaf 16:00 uur vooral de Daalsetunnel, Graadt van Roggenweg, Vleutenseweg en Amsterdamsestraatweg geschouwd. Het was een reguliere avondspits en het weer was droog en bewolkt met een temperatuur van 14° C.

Het merendeel van de snorfietzen reed nog over de fietspaden en zonder helm. Van de snorfietzers (blauw kenteken) die wél op de rijbaan reden, reed een beperkt deel zonder helm, wat onwenselijk is gezien het hogere verkeersveiligheidsrisico.

Los daarvan hebben we geen onveilige situaties zoals bumperkleven, plotseling remmen of inhalen door autoverkeer waargenomen.

Op de momenten dat snorfietzers van de rijbaan gebruik maakten ging dat geordend en bleven automobilisten met aangepaste snelheid achter de snorfietzers rijden. Er was in die situaties ook geen sprake van vertraging in de verkeersafwikkeling. De meeste snorfietzen (en ook bromfietsen en speed pedelecs) maakten geen gebruik van de rijbaan Daalsetunnel.

In meer detail vielen ons de volgende zaken op:

- Op wegen met een fietspad dat verboden was voor snorfietzen reed gedurende de gehele dag tussen de twee derde en driekwart van de snorfietzen op het fietspad (uitgezonderd Westplein/Daalsetunnel);
- Van de snorfietzers die wel gebruik maakten van de rijbaan, droeg ongeveer een kwart geen helm (op een totaal van circa 60 getelde snorfietzers)
- In de avondspits rondom de Daalsetunnel reed 1 snorfietser met helm op de rijbaan en 27 snorfietzers reden via de fietspaden van het kruispunt Westplein en Leidseveertunnel;
- Ook maakten 2 bromfietsers en 2 speed pedelecs (geel kenteken) gebruik van de betreffende fietspaden en niet van de rijbaan van het Westplein;
- Bromfietsers rijden sinds 2016 in Utrecht op de rijbaan. Tijdens de schouw maakten ook bromfietsers gebruik van fietspaden, daar waar ze eigenlijk op de rijbaan moeten rijden;
- Enkele snorfietzers maakten gebruik van de rijbaan op de Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel. Dat gaf geen verkeersveiligheidsproblemen met inhalen door auto's of vertragingen en onverwachte manoeuvres voor het overige verkeer. Automobilisten bleven netjes achter de snorfietser rijden met aangepaste snelheid;

- Op de Amsterdamsestraatweg zijn geen gevaarlijke situaties waargenomen. Verkeer op de Amsterdamsestraatweg moet regelmatig afremmen voor kruispunten, overstekende voetgangers en automobilisten die een parkeervak in- of uitrijden. Een wat gehinderde doorstroming is hier gewoon tijdens de spits. Een keer reed een snorfiets voor een paar auto's die duidelijk minder hard konden rijden dan normaal, maar de voorste automobilist hield voldoende afstand tot de snorfiets;
- Advies van de snorfietscoaches aan de Amsterdamsestraatweg om hier met helm de weg op te gaan werd af en toe opgevolgd, vaak genegeerd;
- Op de Amsterdamsestraatweg bij het kruispunt met de Marnixlaan (einde van het snorfietsverbod) reed een deel van de snorfietsers langer op de rijbaan dan met de bebording staat aangegeven (namelijk over het kruispunt met de Marnixlaan). Mogelijk dat opportunistisch gedrag hierbij een rol speelt, waarbij men afhankelijk van wachtrijen op de rijbaan en het fietspad en de kleur van de verkeerslichten kiest om via de rijbaan of het fietspad te rijden;
- Op de Vleutenseweg hebben we weinig snorfietsers op de rijbaan zien rijden. Een aantal keer reden snorfietsers vanuit de Leidseveertunnel via de fietspaden van het Westplein naar de Vleutenseweg en na het Westplein naar de rijbaan van de Vleutenseweg. Ook op die momenten hebben we geen onveilige situaties waargenomen;
- Het merendeel van de snorfietsers dat zich foutief op de fietspaden bevond droeg geen helm. Op basis van de schouw is niet vast te stellen wat de reden is voor het niet dragen van de helm. Mogelijke redenen kunnen zijn dat men de aanschaf van een helm (te lang) heeft uitgesteld, dat men zich onvoldoende bewust is van de helmplicht of dat men eerst wil kijken hoe het snorfiets-op-de-rijbaan zich ontwikkelt.

2.1 enkele adviezen en aanbevelingen:

- Zet snorfietscoaches/handhavers in bij Westplein, Leidseveertunnel, Vredenburg en Jaarbeursplein. Dit draagt bij aan het bewustzijn van de maatregel. Op deze locaties rijden nu nog veel snorfietsers (zonder helm) op het fietspad.
- Advies is om in de communicatiecampagne de helmplicht extra te benadrukken. Om meer zicht te krijgen op de reden waarom men zonder helm rijdt, adviseren wij de handhavers/snorfietscoaches dit aan de betreffende snorfietsers te vragen. Deze informatie alvast meegeven aan handhavers zodat zij hier extra op toezien (eventueel met achtervang van politie bij snorfietsers zonder helm op de rijbaan);
- Ons viel op dat veel snorfietsers gebruik maken van Sijpesteijntunnel en Leidseveertunnel in plaats van Daalsetunnel of over het fietspad bij de Croeselaan rijden. Dit wordt naar ons idee ook ingegeven omdat snorfietsers deze routes gewend zijn, dat dat nu niet meer mogelijk is door de nieuwe maatregel, en dat bij de snorfietsers niet echt duidelijk is welke routes zij nu in het vervolg moeten gaan rijden. Dit heeft duidelijk te maken met de gewenningsfase waarin het project zich nu begeeft;

Wij adviseren om de snorfietzers in deze omgeving extra te helpen in hun routekeuze via de communicatiecampagne. Bijvoorbeeld door een extra kaartje te maken van alle (fiets)wegvakken waar snorfietzers niet meer mogen rijden, als aanvulling op de bestaande kaartjes met omleidingsroutes. Zet extra snorfietzcoaches/handhavers in op deze locaties. Wellicht kunnen zij ook kaartjes met routes uitdelen. Dit maakt dat mensen sneller wennen aan de nieuwe situatie;

- Oppassen met een overdaad aan (onduidelijke) bebording en informatie (bijvoorbeeld vlaggen bij beginpunten van de maatregel) op straat. De blauwe pijlmarkering valt bij weinig lichtval niet goed op. De tijdelijke gele/oranje borden vallen beter op dan de witte onderborden.
- Daarnaast constateerden we dat op een aantal locaties het begin en einde van de maatregel niet echt duidelijk was (o.a. Vleutenseweg zuidzijde, komende vanuit de zijstraten ontbreken borden fietspad met onderbord).

