Rapport

Verkeersveiligheid David van Mollemstraat - Draaiweg

Gemeente Utrecht

COLOFON

Titel:	Verkeersveiligheid David van Mollemstraat - Draaiweg
Subtitel:	Gemeente Utrecht
Opdrachtgever:	Gemeente Utrecht Gerard Verrijn Stuart
Opdrachtnemer:	DTV Kim de Wit en Marcel Willekens
Datum:	12-2-2026
Kenmerk:	250222/KWi
Status rapport	DEFINITIEF

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding en doelstelling 4
1.2 Aanpak 5
1.3 Leeswijzer 5

2 Achtergrond en beleidscontext 6
2.1 Ligging studiegebied 6
2.2 Ontwikkeling en eerdere maatregelen 6
2.3 Beleidsmatige context en toekomstige ontwikkelingen 7

3 Onderzoeksopzet en resultaten 8
3.1 Participatie en beleving 8
3.2 Ongevallenanalyse 10
3.3 Mechanische verkeerstellingen 11
3.4 Snelheidsmetingen 15
3.5 Floating Car Data 15
3.6 Herkomst- en bestemmingsanalyse (TomTom-data) 15
3.7 Bevindingen verkeersveiligheidsschouw 18
3.8 Bevindingen verkeersregeltechnische schouw 21
3.9 Cameraonderzoek en conflictobservaties 22

4 Integrale verkeersveiligheidsanalyse 29

5 Oplossingsrichtingen 32
5.1 Inrichting wegvak Westerdijk - Talmalaan 32
5.2 Uitwerking op trajectniveau: twee varianten 35
5.3 Uitgangspunten kostenraming 46

6 Conclusies en aanbevelingen 47
6.1 Conclusies 47
6.2 Aanbevelingen 49

Bijlage A Petitie buurtbewoners 51
Bijlage B Overzicht verkeersmetingen 59
Bijlage C Uitsnede bestaande situatie met maatvoering 61
Bijlage D Variant 1: GOW30, fietsstroken en mengen bij de kruispunten op hele traject 63
Bijlage E Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht 65
Bijlage F Kostenraming variant 1 67
Bijlage G Kostenraming variant 2 68

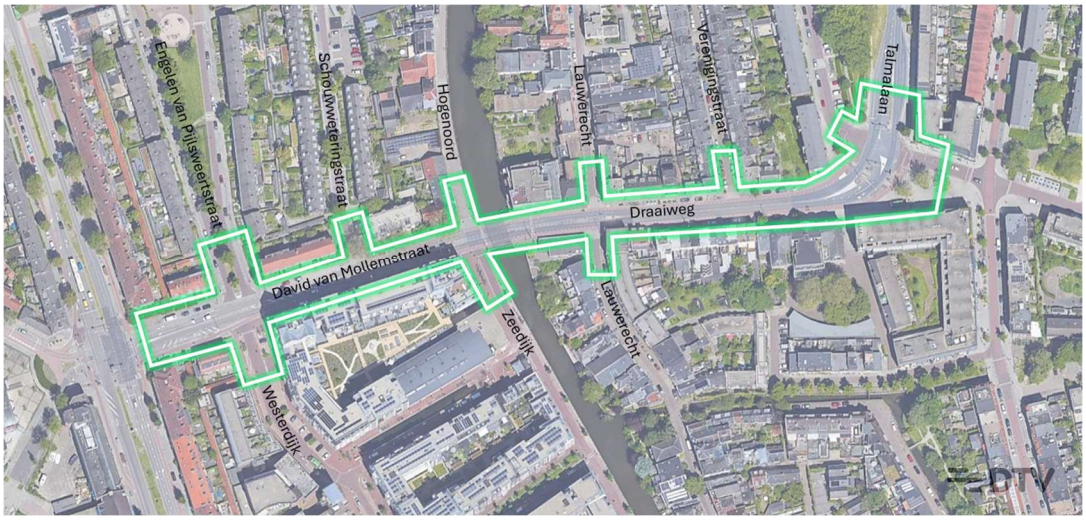
1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Op 1 februari 2025 heeft zich op het kruispunt Lauwerecht – Draaiweg een dodelijk verkeersongeval voorgedaan. Dit incident heeft geleid tot maatschappelijke onrust en een petitie met circa 1.800 ondertekenaars (zie bijlage A), waarin de gemeente Utrecht is verzocht om een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de verkeersveiligheid op de route David van Mollemstraat – Draaiweg. De gemeente heeft gehoor gegeven aan deze oproep en heeft DTV gevraagd om dit verkeersveiligheidsonderzoek uit te voeren.

Studiegebied

Het studiegebied omvat de route David van Mollemstraat – Draaiweg, inclusief de kruispunten met de Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan. Het kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat is meegenomen vanwege de duidelijke invloed op de verkeersafwikkeling. Het studiegebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1 Studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

Doel van het verkeersveiligheidsonderzoek

Het verkeersveiligheidsonderzoek heeft tot doel de verkeersveiligheid binnen het studiegebied integraal inzichtelijk te maken en te beoordelen waar zich risico's of knelpunten voordoen. Op basis van het verkeersveiligheidsonderzoek moeten concrete maatregelen worden voorgesteld om op korte termijn de verkeersveiligheid in het studiegebied te verbeteren, rekening houdend met het faciliteren van de bestaande verkeersstromen.

1.2 Aanpak

De aanpak van het verkeersveiligheidsonderzoek is gericht op het verkrijgen van een actueel en volledig beeld van de verkeersveiligheid binnen het studiegebied. Daartoe zijn zowel objectieve als subjectieve gegevens verzameld en geanalyseerd. De volgende onderdelen zijn uitgevoerd:

- **Dataverzameling**: actuele gegevens over verkeersintensiteiten, snelheden, ongevallen en herkomst-bestemmingsrelaties op basis van mechanische tellingen (telslangen), Floating Car Data (FCD), V-Logdata en VIAStat. Het totaaloverzicht van deze verkeersmetingen, inclusief het cameraonderzoek, is opgenomen in bijlage B.
- **Cameraonderzoek en conflictanalyse**: inzet van twee camera's bij de kruispunten Draaiweg – Lauwerecht en Draaiweg – Hogenoord – Zeedijk voor 7x24 uur registratie. De beelden zijn geanalyseerd door getrainde videoanalisten om (risicovol) verkeersgedrag en (potentiële) conflictsituaties te identificeren.
- **Schouw van de verkeerssituatie**: uitvoering van een verkeersveiligheidsschouw door twee gecertificeerde verkeersveiligheids auditoren en een verkeersregeltechnische schouw gericht op de werking en afstelling van de verkeerslichten.
- **Schouw en gesprekken met bewonersgroep**: bij de verkeersveiligheidsschouw was tevens de bewonersgroep aanwezig die de petitie heeft ingediend. Met deze groep hebben ook meerdere gesprekken plaatsgevonden om hun zorgen en inzichten over de verkeerssituatie nader te bespreken.
- **Subjectieve verkeersveiligheid**: online enquête via Mappinion, waarmee bewoners en weggebruikers knelpunten en verbeterpunten op een digitale kaart konden aangeven. Aanvullend is ook het overzicht van de in de afgelopen jaren bij de gemeente ontvangen verkeersveiligheidsmeldingen geanalyseerd.
- **Beleidsmatige context**: analyse van relevante beleidsdocumenten, waaronder het gemeentelijke Mobiliteitsplan 2040 en de relatie met '30 km impuls' (het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/uur op veel wegen in de stad).

De resultaten zijn integraal beoordeeld, waarbij rekening is gehouden met de functie van de wegen (en de opwaardering naar GOW30), de inrichting ervan, het feitelijke gebruik, Human Factors[1] en de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers. Hierbij is gebruik gemaakt van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en richtlijnen uit diverse CROW-publicaties waaronder de ASVV en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage beschrijft het integrale verkeersveiligheidsonderzoek voor de David van Mollemstraat en Draaiweg in de gemeente Utrecht. Hoofdstuk 2 gaat in op de beleidsmatige aspecten en achtergronden. Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van alle uitgevoerde onderzoeken, waarna in hoofdstuk 4 de integrale verkeersveiligheidsanalyse wordt uitgewerkt. In hoofdstuk 5 zijn de ontwerpen voor de wegvakken en kruispunten uitgewerkt. De rapportage wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk 6.

[1] Human Factors verwijst naar de studie van hoe mensen zich gedragen en beslissingen nemen in het verkeer, inclusief hun perceptie, reactiesnelheid, aandacht, risicoperceptie en interactie met de omgeving. In verkeerskundig onderzoek helpt dit begrip te begrijpen waarom verkeersdeelnemers bepaalde keuzes maken en waar veiligheidsrisico's ontstaan.

2 Achtergrond en beleidscontext

2.1 Ligging studiegebied

Het studiegebied (zie figuur 2.1) ligt in het noordwestelijke deel van de stad Utrecht, in de wijken Pijlsweerd en Lauwerecht en in nabijheid van de Vogelenbuurt. De route vormt een belangrijke stedelijke schakel tussen de noordelijke stadswijken en het centrum van Utrecht. Hierdoor vervult deze route zowel een lokale ontsluitingsroute als een verbindingsfunctie voor gemotoriseerd verkeer richting de Kardinaal de Jongweg.

Onderdeel van het studiegebied is de brug over de Vecht ter hoogte van de Draaiweg. Doordat alternatieve oeververbindingen (door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Kaatstraat, vooral richting het oosten) op korte afstand ontbreken, is de Draaiweg de enige verbinding richting het centrum in dit gedeelte van de stad. Al het verkeer wordt hier samengebracht op een relatief smal profiel. De omgeving van het studiegebied kent een mix van functies: woningen, scholen, OV-haltes, belangrijke fietsverbindingen en overige buurtvoorzieningen. In de praktijk zorgt deze menging van functies voor een continue aanwezigheid van verschillende typen weggebruikers.



Figuur 2.1 Ligging studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

2.2 Ontwikkeling en eerdere maatregelen

De druk op de route is afgelopen jaren versterkt door diverse infrastructurele ingrepen in de directe omgeving. Een belangrijke (en recente) ontwikkeling is het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat, onderdeel van de Verkeersstudie Noordwest (vastgesteld op 29 mei 2020) en later opgenomen in het Mobiliteitsplan Utrecht 2040. Dit besluit richtte zich op het verminderen van doorgaand verkeer door de buurten Vogelenwijk, Tuinwijk, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt en het vergroten van de leefbaarheid.

Het gevolg is dat een groter deel van het verkeer zich sindsdien via de David van Mollemstraat en de Draaiweg verplaatst richting de Kardinaal de Jongweg. Uit modelmatige berekeningen blijkt dat door het afslagverbod in 2030 in totaal 2.400 extra motorvoertuigen per etmaal op de David van Mollemstraat en de Draaiweg werden verwacht (bron: *IPvE_FO Herinrichting kruispunt Oudenoord-Kaatstraat* (30 november 2020)). Hoewel de route als verbindingsweg naar het centrum is aangemerkt (zie paragraaf 2.3) vroeg deze toename om nevenmaatregelen om het langzaam verkeer zich voldoende verkeersveilig over de route te laten verplaatsen.

Bij de planvorming voor het afslagverbod is bovendien overleg gevoerd met bewoners. Volgens de gemeente heeft hun inbreng ook geleid tot aanvullende maatregelen om de verkeersveiligheid op de David van Mollemstraat en de Draaiweg te verbeteren. Zo zijn de huidige fietsstroken en de oversteekvoorzieningen met middeneiland verbeterd door deze te verbreden. Voor de oversteekvoorzieningen betreft dit de kruispunten met de Zeedijk, de Lauwerecht en de Verenigingstraat. Deze werkzaamheden zijn in april 2023 afgerond.

Na de uitvoering van deze maatregelen bleven echter zorgen bestaan over de toename van verkeersdruk en geluidhinder. Uit monitoring door de gemeente Utrecht blijkt dat het afslagverbod heeft geleid tot een verschuiving van circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal naar deze route. Daarmee liggen de verkeersintensiteiten op een niveau dat vergelijkbaar is met andere stedelijke verbindingswegen in Utrecht, maar hoger dan verwacht.

Tot slot is sinds 1 februari 2025 bebording geplaatst om automobilisten te attenderen op overstekende fietsers en voetgangers ter hoogte van de kruispunten met de Zeedijk en de Lauwerecht. Daarnaast zijn op het wegdek attentiemarkeringen (bliksemschichten) aangebracht met hetzelfde doel. In november 2025 is bovendien een tijdelijke flitspaal geplaatst, met als doel het naleefgedrag ten aanzien van de maximumsnelheid te verbeteren.

Gebiedsgerichte multimodale netwerkstudie Noordpoort
De gemeente streeft ernaar dat de verkeersbelasting op de route David van Mollemstraat – Draaiweg op de langere termijn afneemt. Sinds de openstelling in april 2023 monitort de gemeente actief de verkeersstromen op en rond de Oudenoord, om te beoordelen in hoeverre het ingestelde afslagverbod het beoogde effect bereikt en welke gevolgen dit heeft voor de verkeersdruk op de omliggende wegen. Daarnaast is in het najaar van 2025 een bredere netwerkstudie voor de lange termijn gestart, gericht op het verbeteren van de verdeling van verkeersstromen in dit deel van Utrecht. In deze studie worden mogelijke maatregelen verkend om de verkeersstromen van het gemotoriseerd verkeer anders te sturen en gebiedsvreemd autoverkeer minder door het studiegebied te laten rijden.

2.3 Beleidsmatige context en toekomstige ontwikkelingen

In het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht wordt ingezet op het geleiden van doorgaand verkeer via hoofd- en verbindingswegen, zodat woonwijken worden ontlast en actieve mobiliteit, lopen en fietsen, meer ruimte krijgt. De route David van Mollemstraat – Draaiweg is in het Mobiliteitsplan 2040 aangemerkt als verbindingsweg naar het centrum, met een functie om verkeer uit de wijken en het centrum te bundelen en richting de Ring te geleiden. Op dergelijke wegen geldt doorgaans een snelheidsregime van 30 of 50 km/uur, afhankelijk van de verkeersfunctie en de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. In de huidige situatie geldt momenteel een maximumsnelheid van 50 km/uur op de David van Mollemstraat – Draaiweg en is geen sprake van vrijliggende fietspaden.

De route David van Mollemstraat – Draaiweg is onderdeel van het programma ’30 km impuls’, waarmee de gemeente vanaf medio 2026 op vrijwel alle wegen zonder vrijliggend fietspad de snelheid verlaagt naar 30 km/uur. Bij deze versnelde invoering van 30 km/uur is sprake van een beperkt pakket aan fysieke maatregelen, bestaande uit het aanbrengen van markering en belijning en het plaatsen van bebording. Het verlagen van de snelheidslimiet is een beleidsinstrument dat niet alleen de verkeersveiligheid vergroot, maar ook bijdraagt aan een betere ruimtelijke kwaliteit en gunstig is voor de luchtkwaliteit en geluidshinder. Een lagere snelheid maakt het mogelijk om verkeerssoorten veiliger te mengen en vergroot de overlevingskans bij ongevallen. De invoering van 30 km/uur op deze route biedt kansen om de verkeersveiligheid substantieel te verbeteren.

3 Onderzoeksopzet en resultaten

In dit hoofdstuk zijn de verschillende onderzoeksmethoden en de bijbehorende resultaten van de (verkeers)onderzoeken weergegeven die hebben plaatsgevonden. De resultaten van de digitale vragenlijst, ongevallenanalyse, intensiteits- en snelheidsmetingen, Floating Car Data (FCD), herkomst- en bestemmingsanalyse, verkeersveiligheidsschouw, verkeersregeltechnische schouw en het cameraonderzoek zijn in de volgende paragrafen uiteengezet. Door de resultaten van de verschillende onderzoeken te combineren ontstaat een breed beeld van de verkeersveiligheidssituatie in het studiegebied. Dit wordt in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt.

3.1 Participatie en beleving

Om een compleet beeld te krijgen van de verkeersveiligheid in het studiegebied, is bewust gekozen voor een aanpak waarin de ervaringen en percepties van bewoners en gebruikers worden meegenomen. Er is een digitale enquête uitgezet via Mappinion, waarmee respondenten de mogelijkheid kregen om hun dagelijkse ervaringen, zorgen en verbetersuggesties te delen en locatie specifieke knelpunten aan te geven.

De betrokkenheid was groot: 319 respondenten hebben de vragenlijst volledig ingevuld en gezamenlijk ruim 1.280 prikkers geplaatst. De hoge respons wijst op een breed draagvlak en een sterke mate van betrokkenheid bij de verkeersveiligheid in het studiegebied.

Resultaten vragenlijst DTV

Uit de resultaten blijkt dat een groot deel van de respondenten zich regelmatig onveilig voelt op de route, met name als fietser of voetgangers. De meest genoemde oorzaken voor het ervaren van verkeersonveiligheid zijn:

- Onveilige en onoverzichtelijke oversteekplaatsen;
- Drukte van gemotoriseerd verkeer in het studiegebied;
- Hardrijdend gemotoriseerd verkeer (zowel auto's als bussen);
- Smalle fietsstroken en rijstroken voor gemotoriseerd verkeer;
- Automobilisten en bussen die (deels) gebruikmaken van de fietsstroken;
- Gevaarlijk inhaalgedrag van gemotoriseerd verkeer;
- Beperkte zichtlijnen en hiermee onvoldoende zicht op andere (kwetsbare) weggebruikers.

Respondenten konden in de enquête maximaal drie locaties aanwijzen die zij als onveilig ervaren. Per prikker moest vervolgens een specifieke reden van onveiligheid worden geselecteerd. Alle geplaatste prikkers zijn gebundeld in clusters, zoals weergegeven in figuur 3.1. Per cluster is de top-3 meest genoemde knelpunten weergegeven.

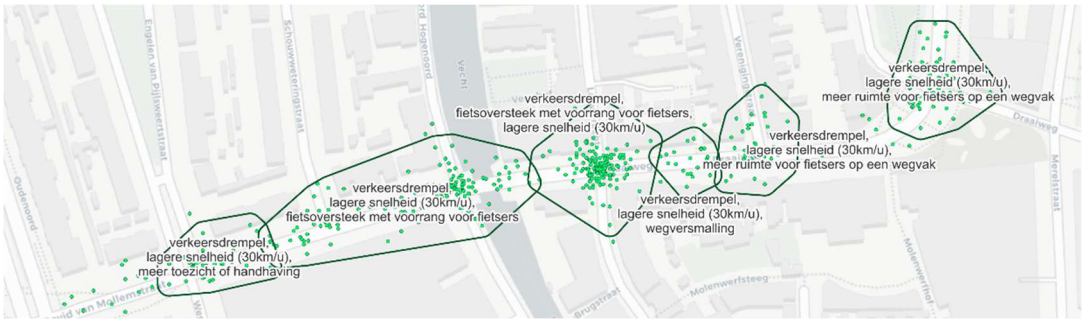


Figuur 3.1 Top-3 gemelde knelpunten per cluster in het studiegebied

Ook konden respondenten suggesties doen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Veelgenoemde verbetersuggesties zijn:

- Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen;
- Het verminderen van de drukte van gemotoriseerd verkeer;
- Het geloofwaardig invoeren van 30 km/uur;
- Het aanbrengen van veilige oversteekvoorzieningen;
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers;
- Verbeteren van zichtbaarheid op de kruispunten;
- Duidelijkere markering en belijning.

Respondenten konden ook bij deze vraag maximaal drie locaties aanwijzen. Per prikker moest vervolgens een specifieke verbetersuggestie worden geselecteerd. Alle geplaatste prikkers zijn gebundeld in clusters, zoals weergegeven in figuur 3.2. Per cluster is de top-3 meest genoemde verbetersuggesties weergegeven.



Figuur 3.2 Top-3 verbetersuggesties per cluster in het studiegebied

De resultaten laten zien dat een groot deel van de gebruikers de route als onveilig ervaart, vooral vanwege drukte, beperkte ruimte en onoverzichtelijke situaties, met name voor fietsers en voetgangers. Onveilige oversteekplaatsen, hardrijdend verkeer en interacties tussen auto's, bussen en fietsers worden het meest genoemd. Respondenten geven aan behoefte te hebben aan snelheidsverlaging, meer ruimte voor langzaam verkeer en duidelijker ingerichte, veilige oversteken.

Resultaten belevingsonderzoek bewoners

Begin 2025 is, op initiatief van en uitgevoerd door bewoners, een belevingsonderzoek uitgevoerd onder gebruikers van het traject David van Mollemstraat – Draaiweg – Talmalaan. In totaal is deze vragenlijst door 50 respondenten ingevuld. De resultaten van dit belevingsonderzoek laten zien dat respondenten de toegenomen verkeersdrukte op het traject sinds de afsluiting van de Kaatstraat als zeer hoog waarderen. Ook ervaart circa 73% van de respondenten vrijwel dagelijks hinder van verkeerslawaai, trillingen en uitlaatgassen. Het traject wordt omschreven als een "racebaan", met name tijdens rustige momenten op de dag en in de avonduren.

Een groot deel van de respondenten heeft zelf een gevaarlijke situatie meegemaakt: variërend van bijna-aanrijdingen tot incidenten waarbij zij moesten uitwijken voor hardrijdend verkeer of bussen die te dicht langs fietsers passeren. Uit de open antwoorden blijkt dat bewoners vooral de weginrichting en samenloop van verkeersstromen als problematisch ervaren.

Veelgenoemde knelpunten zijn:

- Ongescheiden of te smalle fietsstroken en smalle middengeleiders;
- Hoge rijsnelheden, waarbij de inrichting volgens respondenten hard rijden faciliteert;

- Onveilige oversteekplaatsen, met name bij de Zeedijk en Lauwerecht;
- Interactie tussen bussen, auto's en fietsers, waarbij met name bussen dicht langs fietsers rijden;
- Onoverzichtelijke kruispunten, waaronder de verkeersregeling bij het kruispunt met de Talmalaan in combinatie met roodlichtnegatie.

Respondenten geven aan dat de optelsom van drukte, hoge snelheden, beperkte ruimte en onvoldoende overzicht leidt tot een structureel gevoel van onveiligheid. Wat betreft aanbevelingen gaat de nadruk sterk uit naar structurele snelheidsreductie (30 km/uur) en zichtbare handhaving, aanpak van het doorgaande verkeer en hiermee het terugdringen van de verkeersdrukte, veilige oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers en een heroverweging van de huidige inrichting van het traject.

Vergelijking tussen beide onderzoeken

De resultaten van zowel de Mappinion vragenlijst als het door bewoners geïniteerde belevingsonderzoek laten zien dat volgens de gebruikers van het traject de huidige inrichting en verkeersdrukte leiden tot een structureel gevoel van onveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers. De inhoudelijke knelpunten zijn sterk vergelijkbaar: onveilige en onoverzichtelijke oversteeklocaties, interactieproblemen tussen auto's, bussen en fietsers, waarbij met name beperkte laterale afstand wordt benoemd, hoge rijsnelheden en onvoldoende zichtlijnen. Deze overlap versterkt de betrouwbaarheid van de belangrijkste signalen uit beide onderzoeken.

3.2 Ongevallenanalyse

In de periode van 1 juni 2017 tot en met 17 december 2025 zijn in totaal 27 ongevallen[2] geregistreerd. De ongevalsgegevens zijn afkomstig uit VIA Software en gebaseerd op politiedata. De aangewezen locaties van deze ongevallen zijn weergegeven in figuur 3.3. Hierbij valt het kruispunt met de Lauwerecht direct op: van de 27 geregistreerde ongevallen binnen het totale studiegebied hebben er 6 plaatsgevonden op dit kruispunt.



Figuur 3.3 Locaties geregistreerde ongevallen (VIA Statistiek Ongevallen)

[2]Het is belangrijk om op te merken dat VIA-stat een onderregistratie kent: minder ernstige ongevallen, waarbij bijvoorbeeld geen hulpdiensten ter plaatse komen, worden niet altijd door de politie geregistreerd en verschijnen daardoor niet in de dataset.

Van de 27 geregistreerde ongevallen betroffen 19 incidenten uitsluitend materiële schade (UMS), terwijl 7 ongevallen hebben geleid tot letselschade. Van deze 7 ongevallen hebben 3 ongevallen plaatsgevonden bij het kruispunt met de Lauwerecht, één ongeval bij het kruispunt met de Talmalaan, één ongeval bij het kruispunt met de Verenigingstraat en de overige twee ongevallen op een wegvak. Bij één van de 27 ongevallen was sprake van een dodelijke afloop. Wat betreft de toedracht gaat het in 14 gevallen om een flankongeval. Bij 4 incidenten is de exacte aard van het ongeval onbekend. De overige ongevallen betreffen 5 kop-staartbotsingen, 2 frontale aanrijdingen en 2 incidenten waarbij een vast voorwerp is geraakt. 5 van de 6 ongevallen op het kruispunt met de Lauwerecht zijn flank-ongevallen tussen een fietser en een gemotoriseerd voertuig.

3.3 Mechanische verkeerstellingen

Om een kwantitatief beeld te verkrijgen van de verkeersdrukte, snelheden en modaliteitsverdeling in het studiegebied, zijn mechanische verkeerstellingen uitgevoerd op zes strategische locaties binnen het studiegebied. De metingen zijn uitgevoerd met behulp van telslangen die gedurende twee meetreeksen continu data hebben geregistreerd: een aaneengesloten periode van vier weken (30 augustus t/m 30 september 2025) en een aanvullende periode van twee weken (29 oktober t/m 11 november 2025). In deze paragraaf is een beknopte samenvatting opgenomen van de belangrijkste resultaten van de verkeerstellingen over beide meetperioden gezamenlijk. De volledige telgegevens zijn als separate bestanden (Excel) opgeleverd.

Disclaimer: Tijdens de meetperiode hebben wegwerkzaamheden plaatsgevonden die de gemotoriseerde verkeersintensiteiten beïnvloed kunnen hebben. In het eerste weekend van september vonden asfaltonderhoudswerkzaamheden plaats op de Brailledreef, waardoor naar verwachting aanzienlijk meer gemotoriseerd verkeer via de Draaiweg is gereden. Daarnaast zijn gedurende de gehele meetperiode rioolwerkzaamheden uitgevoerd op de Omloop, wat vermoedelijk heeft geleid tot een beperkte toename van het gemotoriseerd verkeer over de Draaiweg.

Gemotoriseerd verkeer

Uit de verkeerstellingen blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 11.000 motorvoertuigen de Draaiweg passeren. In figuur 3.4 is een overzicht gegeven van de etmaalintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer per dag voor meetperiode 1 en meetperiode 2 en bijbehorende fluctuaties. Het grootste deel van deze verkeersstroom rijdt in oostelijke richting (63%), terwijl 37% in westelijke richting rijdt. Er is sprake van een duidelijke asymmetrie in deze verhoudingen. De meerderheid (94%) van het verkeer betreft personenauto’s en kleine bestelbussen. 4% is middelzwaar verkeer (grotere bestelbussen/kleine vrachtwagens) en 2% is zwaar verkeer (bussen en grote vrachtwagens).

Meetperiode 1 zaterdag 30-08-2025 t/m woensdag 24-09-2025
Aantal motorvoertuigen per etmaal

za 30-08	zo 31-08	ma 01-09	di 02-09	wo 03-09	do 04-09	vrij 05-09	za 06-09	zo 07-09	ma 08-09	di 09-09	wo 10-09	do 11-09
9.724	9.600	9.525	9.779	10.780	10.758	14.457	11.747	10.425	12.904	12.383	10.965	11.703

vrij 12-09	za 13-09	zo 14-09	ma 15-09	di 16-09	wo 17-09	do 18-09	vrij 19-09	za 20-09	zo 21-09	ma 22-09	di 23-09	wo 24-09
10.740	10.091	8.923	9.911	10.792	10.728	11.006	10.594	10.189	9.010	9.481	10.168	10.563

Meetperiode 2 woensdag 29-10-2025 t/m dinsdag 11-11-2025
Aantal motorvoertuigen per etmaal

wo 29-10	do 30-10	vrij 31-10	za 01-11	zo 02-11	ma 03-11	di 04-11
10.418	10.675	11.244	11.313	9.517	9.257	10.144

wo 05-11	do 06-11	vrij 07-11	za 08-11	zo 09-11	ma 10-11	di 11-11
10.521	10.303	11.129	9.944	8.959	9.201	9.697

Figuur 3.4 Overzicht etmaalintensiteiten gemotoriseerd verkeer

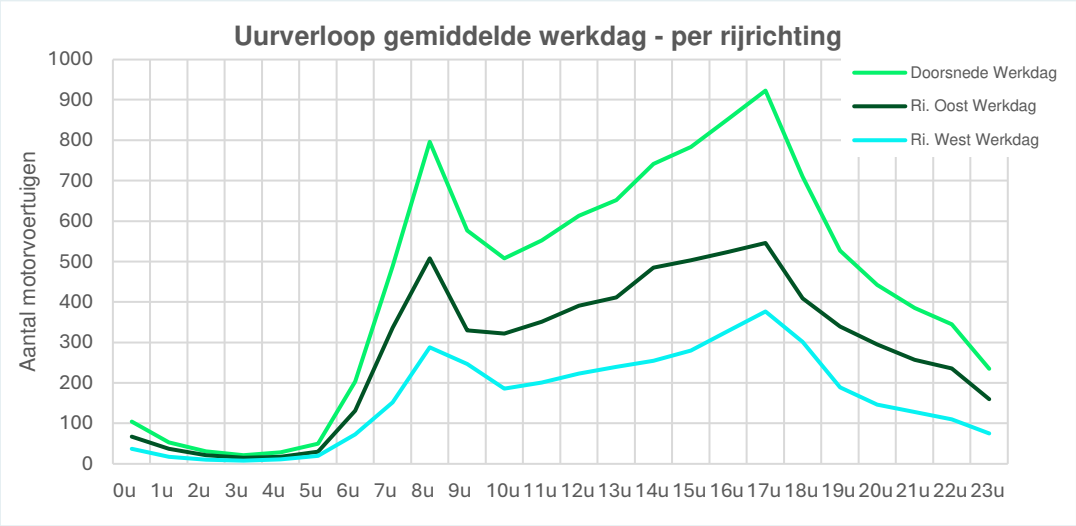
De spitsperioden laten een duidelijk piekpatroon zien met grote verschillen in de rijrichting. Gedurende de ochtendspits (07:00 – 09:00 uur) is op een gemiddelde werkdag sprake van circa 1.300 motorvoertuigen, waarvan 66% in oostelijke rijrichting rijdt en 34% in westelijke rijrichting. Deze spits is relatief eenzijdig gericht op de oostelijke rijrichting. Gedurende de avondspits (16:00 – 18:00 uur) is op een gemiddelde werkdag sprake van circa 1.800 motorvoertuigen, waarvan 60% in oostelijke rijrichting rijdt en 40% in westelijke rijrichting.

In zowel de ochtend- als avondspits is sprake van een dominante verkeersstroom in oostelijke richting. Dit is te verklaren doordat alternatieve oeververbindingen in deze richting op korte afstand grotendeels ontbreken, mede als gevolg van het ingestelde eenrichtingsverkeer op de Kaatstraat. Hierdoor concentreert het verkeer zich in sterke mate op deze route. In westelijke richting is dit beeld anders: het verkeer spreidt zich over meerdere aansluitingen in het gebied, waaronder de Adelaarstraat en de Kaatstraat.

Tabel 3.1 Overzicht intensiteiten gemotoriseerd verkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Intensiteiten gemotoriseerd verkeer – gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	**Richting oost**	**Richting west**
Etmaal (0-24u)	10.622	6.721	3.901
Ochtendspits (7-9u)	1.284	844	440
Avondspits (16-18u)	1.774	1.069	705

In grafiek 3.1 is het uurverloop weergegeven van de gemiddelde werkdag (per rijrichting). Vanaf 06:00 uur lopen de intensiteiten snel op. De sterkste groei doet zich voor tussen 07:00 en 09:00 uur, maar het daadwerkelijk drukste uur van de dag is 17:00 – 18:00 uur, gevolgd door het uur 16:00 – 17:00 uur. Na 19:00 uur nemen de intensiteiten geleidelijk af.



Grafiek 3.1 Uurverloop intensiteiten gemotoriseerd verkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Fietsers en bromfietsers

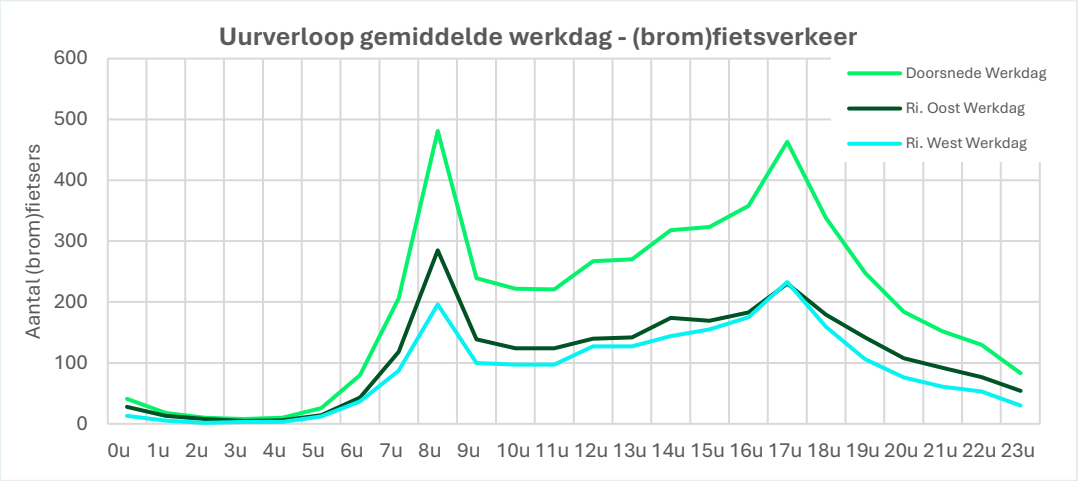
Uit de verkeerstellingen blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 4.700 (brom)fietsers de Draaiweg gebruiken. Hiervan verplaatst 55% zich in oostelijke richting en 45% in westelijke richting. Ook hier is, net als bij het gemotoriseerd verkeer, de oostelijke rijrichting het drukst.

Gedurende de ochtendspits (07:00 – 09:00 uur) zijn in totaal op een gemiddelde werkdag circa 700 (brom)fietsers geregistreerd. Het merendeel hiervan rijdt richting het oosten, namelijk 59%. In de avondspits (16:00 – 18:00 uur) zijn circa 800 (brom)fietsers geregistreerd. Opvallend is dat de stromen in deze periode bijna volledig in balans zijn. Waar de ochtendspits duidelijk een dominante richting kent, laat de avondspits een vrijwel symmetrisch patroon zien.

Tabel 3.2 Overzicht intensiteiten (brom)fietsverkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Intensiteiten (brom)fietsverkeer – gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	**Richting oost**	**Richting west**
Etmaal (0-24u)	4.696	2.596	2.099
Ochtendspits (7-9u)	687	403	284
Avondspits (16-18u)	820	413	407

In grafiek 3.2 is het uurverloop weergegeven van de gemiddelde werkdag (per rijrichting). In de vroege ochtend (05:00 – 07:00 uur) begint de intensiteit geleidelijk toe te nemen, waarna tussen 08:00 en 09:00 uur de grootste piek wordt bereikt. In de middag en vroege avond blijft het niveau langdurig relatief hoog, met een tweede piek tussen 17:00 en 18:00 uur. Na 19:00 uur nemen de intensiteiten geleidelijk af. In de late avond en nacht zijn de aantallen beperkt, variërend van enkele tientallen tot enkele fietsers per uur.



Grafiek 3.2 Uurverloop intensiteiten gemotoriseerd verkeer Draaiweg - gemiddelde werkdag

Lauwerecht en Zeedijk

Naast de hoofdrichting zijn ook in de zijstraten Lauwerecht Zuid en Zeedijk verkeerstellingen uitgevoerd. Op de Lauwerecht (zuid) is een etmaalintensiteit van circa 470 motorvoertuigen vastgesteld. Hiervan rijdt ongeveer 62% richting het zuiden en 38% richting het noorden. Voor deze straat geldt een eenrichtingsregime richting het zuiden, waardoor het (relatief hoge aantal) geregistreerde bewegingen richting noord opmerkelijk is. Voor (brom)fietsers bedraagt de etmaalintensiteit circa 2.880 (brom)fietsers[3] met een gelijkmatige verdeling over beide richtingen. Dit betekent dat (brom)fietsverkeer hier ruim zes keer zo vaak voorkomt als gemotoriseerd verkeer.

Op de Zeedijk is een etmaalintensiteit van circa 570 motorvoertuigen gemeten, waarvan 64% richting het zuiden en 36% richting het noorden. Op deze locatie geldt eveneens een eenrichtingsregime richting het noorden, wat betekent dat gemotoriseerd verkeer formeel alleen richting noord mag rijden. Het grote aantal geregistreerde voertuigen richting het zuiden is daarmee opvallend. Het (brom)fietsverkeer op de Zeedijk is hoog; de etmaalintensiteit bedraagt circa 4.100 (brom)fietsers. Daarmee is het aantal fietsers ruim zeven keer hoger dan het aantal motorvoertuigen. Uit deze resultaten blijkt dat op beide zijstraten het (brom)fietsverkeer zeer duidelijk overheerst ten opzichte van gemotoriseerd verkeer.

Tabel 3.3 Overzicht intensiteiten Lauwerecht (zuid) en Zeedijk - gemiddelde werkdag

Lauwerecht (zuidelijke tak) – gemiddelde werkdag intensiteiten							
Gemotoriseerd verkeer				**(brom)fietsverkeer**			
	Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord		Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord
Etmaal	473	292	181	**Etmaal**	2.883	1.454	1.429
Zeedijk – gemiddelde werkdag intensiteiten							
Gemotoriseerd verkeer				**(brom)fietsverkeer**			
	Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord		Doorsnede	Ri. Zuid	Ri. Noord
Etmaal	571	368	203	**Etmaal**	4.095	1.867	2.228

[3] Opvallend is dat in de tweede meetperiode circa 3.828 (brom)fietsers zijn geregistreerd ten opzichte van circa 1.938 in de eerste meetperiode, wat neerkomt op ongeveer een verdubbeling van het fietsverkeer.

Openbaar vervoer
Bussen van buslijn 3 halteren op de David van Mollemstraat. Buslijn 3 in Utrecht is een belangrijke ringlijn die Station Utrecht Centraal verbindt met de wijken Zuilen (via de Amsterdamsestraatweg) en Overvecht (via de Zamenhofdreef), en vice versa. De route van bus 3 heeft in totaal 32 haltes; het beginpunt is Sint Jacobsstraat en het eindpunt is Daalsesingel. De bus rijdt met gelede bussen en de frequentie is overdag op werkdagen vaak 10 minuten, met variaties in avonduren en weekenden.

3.4 Snelheidsmetingen

Met dezelfde meetapparatuur die voor de verkeerstellingen is gebruikt, is inzicht verkregen in de gereden snelheden van het gemotoriseerd verkeer op de geselecteerde meetlocaties. In meetperiode 1 is een V85-snelheid[4] van 42 km/uur vastgesteld, terwijl in meetperiode 2 een iets lagere V85-snelheid van 39 km/uur is gemeten. Hoewel deze waarden over het etmaal genomen relatief beperkt lijken, blijken de snelheden in de nachtelijke uren aanzienlijk hoger te liggen. In meetperiode 1 loopt de V85-snelheid tijdens de nachtperiode op tot 59 km/uur. In meetperiode 2 liggen de nachtelijke snelheden iets lager, maar zijn deze alsnog aanzienlijk. Zo is richting het oosten een V85-snelheid van 56 km/uur gemeten.

Uit de gedetailleerde dataset van de geregistreerde voertuigen (van meetperiode 1) blijkt dat individuele voertuigen substantieel hogere snelheden bereiken dan het algemene snelheidsbeeld doet vermoeden. Dagelijks zijn snelheden tussen 80 en 90 km/uur (meerdere keren per dag) geregistreerd (met een wettelijk toegestane snelheid van 50 km/uur), zowel in oostelijke als in westelijke rijrichting.

3.5 Floating Car Data

Met behulp van Floating Car Data (FCD), verkregen uit personenauto's en beschikbaar gesteld via NDW, zijn de reistijden en snelheden op het traject David van Mollemstraat – Draaiweg geanalyseerd. Deze methode wordt breed toegepast voor het monitoren en evalueren van verkeersprestaties en geeft een betrouwbaar beeld van de ervaren doorstroming gedurende de dag (met name voor de doorgaande (drukkere) wegen. Uit de FCD-analyse blijkt dat de reistijd overdag vrijwel twee keer zo lang is als in de avond en nacht. Een nadere analyse van deze data laat duidelijk de invloed van de verkeersregelinstallaties in combinatie met de verkeersdrukte (tijdens de spitsuren) zien. Gelijk aan de verkeerstellingen zijn de reistijden in de oost-westrichting, richting het kruispunt met de Oudenoord, structureel hoger. Het hoge verkeersaanbod is een belangrijke factor die bijdraagt aan de langere reistijd.

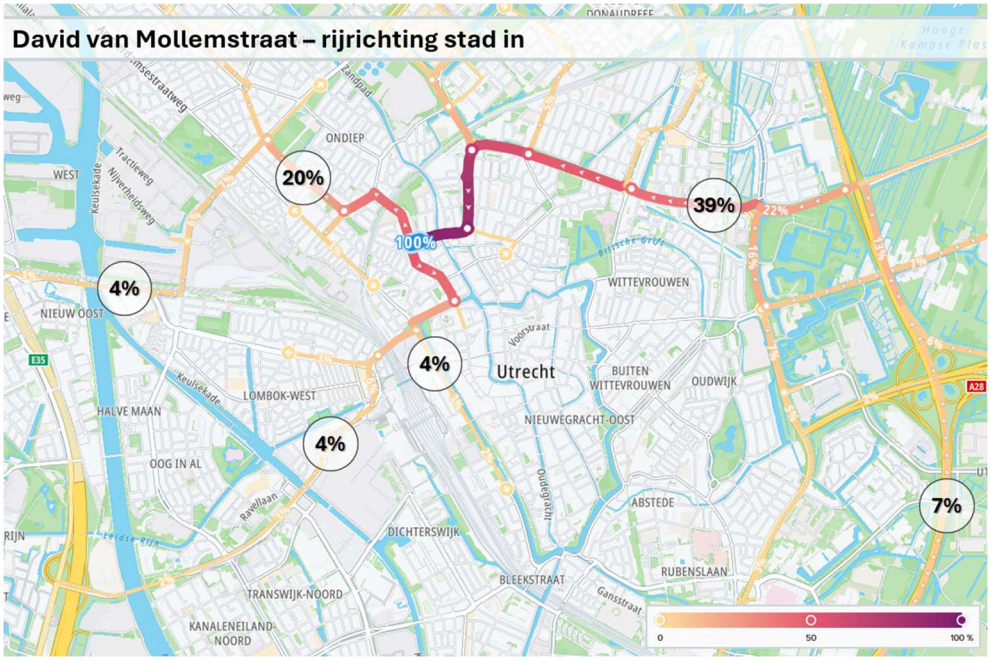
3.6 Herkomst- en bestemmingsanalyse (TomTom-data)

Voor het verkrijgen van inzicht in de herkomst- en bestemmingsrelaties van het gemotoriseerd verkeer in het studiegebied is gebruikgemaakt van TomTom-data. Deze databron bevat geanonimiseerde verplaatsingsinformatie afkomstig van een deel van de rijdende voertuigen. Via TomTom Move zijn herkomst–bestemmingsrelaties (HB-relaties) en zogeheten selected link-analyses uitgevoerd. Hierbij is het belangrijk op te merken dat TomTom-data slechts een deel van alle voertuigverplaatsingen registreert, waardoor de resultaten altijd een benadering zijn van de werkelijke verkeersstromen.

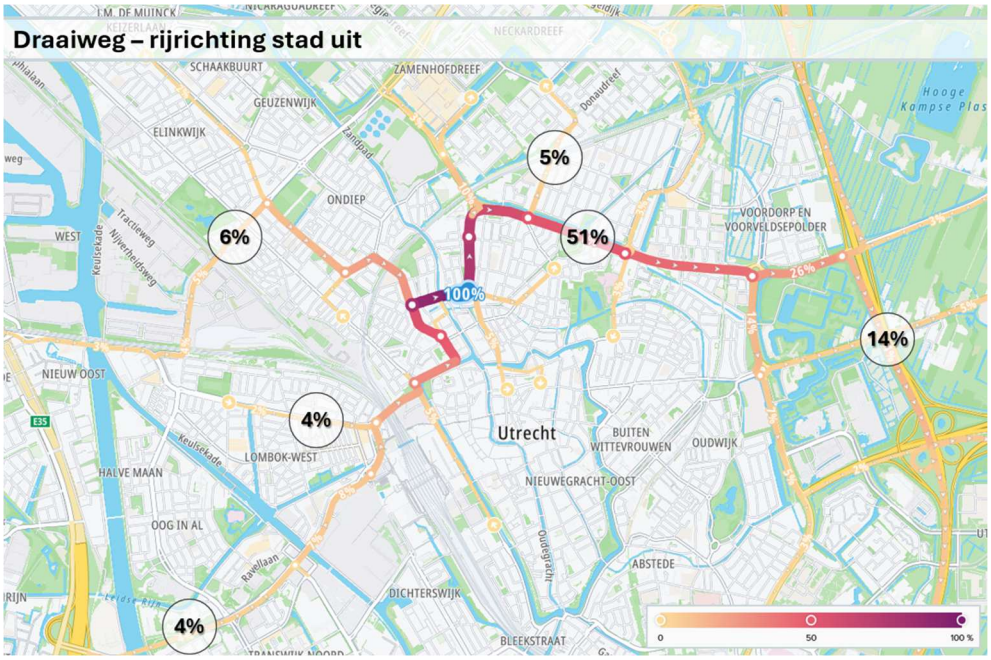
[4] De V85-snelheid is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden en wordt algemeen bij verkeersonderzoeken gebruikt als maat voor het heersende snelheidsniveau in de praktijk.

Selected link-analyses binnen het studiegebied
Binnen het studiegebied zijn selected link-analyses uitgevoerd om meer inzicht te verkrijgen in de belangrijkste herkomsten, bestemmingen en routekeuzes van het (gemotoriseerde) verkeer dat gebruikmaakt van de onderzochte wegvakken. Met deze analysemethode wordt specifiek gekeken naar verkeersstromen die een geselecteerd wegsegment passeren, waarbij zichtbaar wordt welke routes deze voertuigen vóór en na het betreffende segment volgen.

Uit de analyse van de David van Mollemstraat (rijrichting stad in, figuur 3.5) blijkt dat de uitstroom op het kruispunt met de Oudenoord zich ongeveer evenredig verdeelt naar het noorden en het zuiden. De herkomst van deze verplaatsingen toont dat ongeveer 40% afkomstig is van de Kardinaal de Jongweg en circa 7% afkomstig lijkt te zijn van de A27.
Uit de analyse van de Draaiweg (rijrichting stad uit, figuur 3.6) blijkt dat ook ongeveer 50% van de verplaatsingen de route vervolgt via de Kardinaal de Jongweg. De herkomsten van dit verkeer zijn sterk verspreid, maar het grootste deel (55%) komt uit zuidelijke richting op de Oudenoord. Circa 4% lijkt afkomstig vanaf de A2 (ter hoogte van de Dominee Martin Luther Kinglaan.



Figuur 3.5 Selected link David van Mollemstraat – rijrichting stad in (TomTom Move)



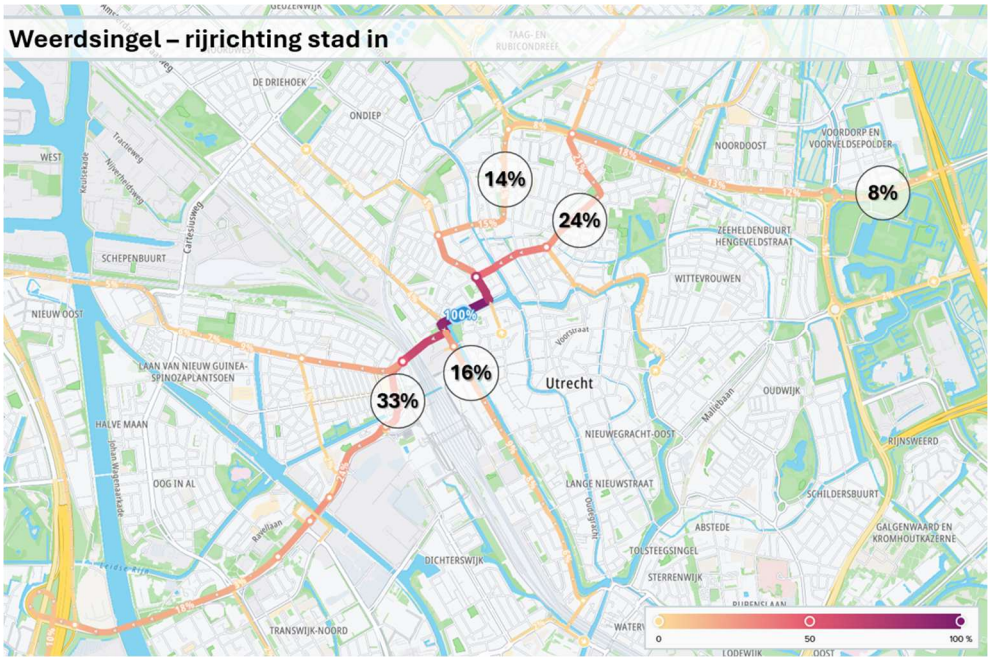
Figuur 3.6 Selected link Draaiweg – rijrichting stad uit (TomTom Move)

Route tussen de snelwegen en Utrecht noordoost

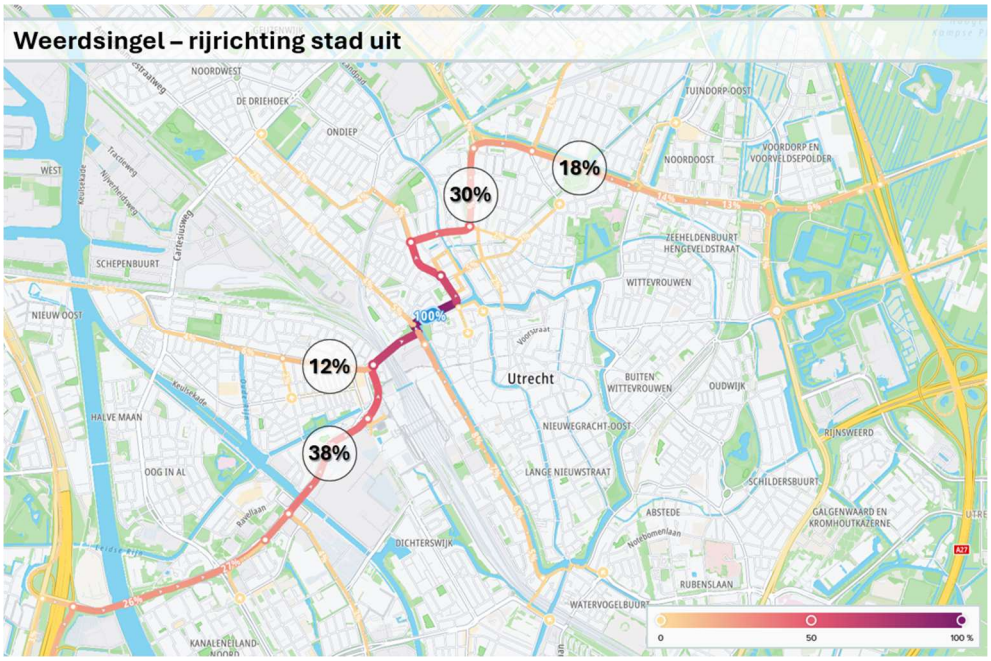
Voor de periode 30 augustus tot en met 14 september 2025 is onderzocht in hoeverre het studiegebied wordt gebruikt als route door herkomst-bestemmingsverkeer tussen de A2/A12 en het noordoostelijke deel van Utrecht, waaronder de Tuinwijk. De resultaten van deze schatting zijn onzeker, omdat slecht een klein percentage voertuigen wordt waargenomen met TomTom-data. Alles bij elkaar laten de resultaten zien dat dit verkeer slechts een klein aandeel vormt van het totale gemotoriseerde verkeer op deze route.

Selected link-analyses Weerdsingel

De selected link-analyse op de Weerdsingel in rijrichting stad uit laat zien dat een substantieel deel van het verkeer zijn route vervolgt via de David van Mollemstraat en de Draaiweg: ongeveer 40% van alle verplaatsingen kiest deze corridor. Het effect van het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat wordt hier zichtbaar. Daarnaast stroomt circa 20% uit richting de Kardinaal de Jongweg. In de rijrichting stad in toont de Weerdsingel een meer verspreid herkomstbeeld. Het verkeer dat afkomstig is van de Kardinaal de Jongweg verdeelt zich niet over één dominante route, maar spreidt zich over meerdere aansluitingen in het gebied, waaronder de Adelaarstraat en Kaatstraat.



Figuur 3.7 Selected link Weerdsingel – rijrichting stad in (TomTom Move)



Figuur 3.8 Selected link Weerdsingel – rijrichting stad uit (TomTom Move)

3.7 Bevindingen verkeersveiligheidsschouw

Om een actueel en compleet beeld te verkrijgen van de verkeerssituatie in het studiegebied is een verkeersveiligheidsschouw uitgevoerd door twee gecertificeerde verkeersveiligheidsauditoren. Tijdens de schouw zijn de bestaande infrastructuur, het gedrag van weggebruikers en de potentiële verkeersveiligheidsrisico's beoordeeld.

Infrastructuur en modaliteiten
Het traject is ingericht met fietsstroken met een breedte van circa 1,50 meter. Op meerdere locaties op het traject is bovendien sprake van langsparkeren aan de noord- en/of zuidzijde van de rijbaan, wat tot extra interacties leidt tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer (figuur 3.9). Halverwege het traject bevindt zich een brug over de Vecht, wat de beschikbare ruimte op de rijbaan beïnvloedt. Ook openbaar vervoer maakt gebruik van de Draaiweg. Tussen het kruispunt met de Oudenoord en het kruispunt met de Westerdijk bevindt zich aan de zuidzijde de enige bushalte binnen het studiegebied. Net voor de Westerdijk ligt aan de noordzijde een tijdelijke bushalte. De verwachting is dat deze wordt opgeheven. Op het traject rijden vooral elektrische gelede bussen (harmonicabussen), zie figuur 3.10.


Figuur 3.9 Infrastructuur studiegebied


Figuur 3.10 Gelede bus maakt gebruik van fietsstrook

Oversteekvoorzieningen
Bij meerdere kruispunten en oversteeklocaties in het studiegebied blijkt dat de voorzieningen voor fietsers onvoldoende zijn of ontbreken. Dit geldt onder andere voor het kruispunt David van Mollemstraat – Westerdijk – Engelen van Pijlsweertstraat, waar de oversteekbeweging tussen zijstraten niet wordt gefaciliteerd. Utrecht heeft onderzoek uitgevoerd naar de veiligheid van fiets- en voetgangersoversteken. Dit betreffende kruispunt komt hoog naar voren op de lijst met risicovolle oversteeklocaties waar de verkeersveiligheid moet worden verbeterd en heeft daardoor een hoge prioriteit.

Tijdens de schouw is daarnaast geconstateerd dat vrijwel alle middeneilanden in het studiegebied te smal zijn om effectief te functioneren als veilige opstelruimte. De breedtes zijn ontoereikend voor voetgangers met hulpmiddelen (zoals rolstoel, rollator of kinderwagen) en voor fietsers die halverwege de oversteek moeten wachten, zie figuur 3.11. Hierdoor ontstaat een verkeersveiligheidsrisico: gebruikers moeten in één keer oversteken of staan deels op het weggedeelte voor het autoverkeer, wat hun kwetsbaarheid vergroot.

Interactie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer
Op meerdere locaties, met name nabij middengeleiders, is geconstateerd dat fietsers in het nauw worden gedreven. Ter hoogte van de middengeleider bij het kruispunt met de Westerdijk versmalt de rijbaan, waardoor fietsers en gemotoriseerd verkeer naar elkaar toe worden gedrukt, zie figuur 3.12. Dit vergroot de kans op conflicten. Een vergelijkbare situatie is vastgesteld bij andere kruispunten in het studiegebied. Ook is regelmatig waargenomen dat gemotoriseerd verkeer, zowel bussen als personenauto's, (deels) gebruikmaakt van de fietsstrook. Dit beperkt de ruimte voor fietsers en kan leiden tot gevaarlijke situaties.



Figuur 3.11 Smal middeneiland



Figuur 3.12 Verdrukking fietsverkeer Westerdijk

Kruispunten met de Zeedijk en de Lauwerecht

De oversteek David van Mollemstraat – Zeedijk behoort eveneens tot de één van de prioritaire, risicovolle oversteeklocaties. Tijdens de schouw is vastgesteld dat de middeneilanden hier smal zijn en onvoldoende opstelruimte bieden aan fietsers die gefaseerd willen oversteken. Daarnaast is geconstateerd dat de uitritconstructie aan de zijde van de Zeedijk breed is vormgegeven, zie figuur 3.13. Dit kan bij weggebruikers de onjuiste indruk wekken dat hier ook ingereden mag worden, terwijl dit uitsluitend een uitrijdende tak betreft.

Het kruispunt met de Lauwerecht kent een vergelijkbare inrichting als het kruispunt met de Zeedijk en is om die reden eveneens aangemerkt als prioritaire oversteeklocatie. Ook hier zijn de middeneilanden te smal voor een veilige opstelruimte. Een belangrijk aandachtspunt bij dit kruispunt betreft de zichtlijnen: door de nabijgelegen bebouwing is het zicht beperkt, met name vanaf de zuidelijke tak van de Lauwerecht, zie figuur 3.14. Verkeer vanuit het westen (Draaiweg) wordt pas waargenomen ter hoogte van de brug, wat het risico op conflictsituaties vergroot.



Figuur 3.13 Brede uitritconstructie Zeedijk



Figuur 3.14 Beperkte zichtlijn Lauwerecht

Kruispunt met de Talmalaan

Het kruispunt met de Talmalaan is met verkeerslichten geregeld. Tijdens de schouw zijn diverse gedragingen waargenomen die relevant zijn voor de verkeersveiligheid- en afwikkeling. Zo is waargenomen dat gemotoriseerd verkeer dat vanaf de Draaiweg rechtsaf slaat richting de Troelstralaan beperkt zicht heeft op parallel rijdend fietsverkeer (dat tegelijkertijd groen heeft). Dit kan ertoe leiden dat fietsers laat of onvoldoende worden opgemerkt. Daarnaast is geobserveerd dat fietsverkeer vanaf de Draaiweg regelmatig door rood rijdt wanneer zij rechtsaf slaan richting de Troelstralaan. Dit gedrag bleek eerder regel dan uitzondering. Ook komt het veelvuldig voor dat fietsers hun route afsnijden door via het pleintje te rijden, zie figuur 3.15. Overige aandachtspunten die tijdens de schouw zijn gesignaleerd op dit kruispunt worden beschreven bij de resultaten van de verkeersregeltechnische schouw.

Overige aandachtspunten
In het studiegebied zijn daarnaast enkele overige, maar relevante aandachtspunten waargenomen. Zo zijn prullenbakken en bloembakken waargenomen die de loopruimte op trottoirs beperken of het zicht belemmeren, zie figuur 3.16. Dit geldt ook voor scooters van onder andere horecazaken die op het trottoir staan geparkeerd. Bij het kruispunt met de Talmalaan is waargenomen dat een vrachtwagen moest laden en lossen (dit is een formele laad- en losplek). Er is hier beperkte manoeuvreerruimte en de chauffeur dient gebruik te maken van de fietsstrook, wat potentieel risico oplevert.


Figuur 3.15 Fietser snijdt route af via het pleintje


Figuur 3.16 Trottoir wordt geblokkeerd

Lokale kennis
Tot slot is gesproken met de wijkadviseurs van de David van Mollemstraat en de Draaiweg. Hun lokale kennis heeft geholpen om meer inzicht te krijgen in locaties waar sprake is van onveiligheidsbeleving. Zij onderschrijven de geconstateerde bevindingen, waaronder de smalle middeneilanden, de beperkte oversteekbaarheid en de relatief hoge rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer op rustige momenten.

3.8 Bevindingen verkeersregeltechnische schouw

Er is een verkeersregeltechnische schouw uitgevoerd, gericht op de werking en afstelling van de verkeersregelinstallaties VRI25 (David van Mollemstraat-Oudenoord) en VRI96 (Draaiweg – Talmalaan). De belangrijkste conclusies zijn in deze paragraaf opgenomen. De volledige resultaten van de verkeersregeltechnische schouw zijn in een memo vastgelegd, welke separaat is aangeleverd aan de gemeente.

De belangrijkste bevindingen bij **VRI25: David van Mollemstraat – Oudenoord** zijn:
- Veel verkeer slaat vanaf de David van Mollemstraat rechtsaf richting Oudenoord. Deze richting heeft steeds maar kort groen waardoor de wachtrij opbouwt.
- Regelmatig zijn er bijna ongevallen bij het deelconflict tussen het rechtsafslaande autoverkeer (vanaf de David van Mollemstraat) en de fietsers en voetgangers die de Oudenoord oversteken;
- De afhandeling van de fiets- en voetgangersrichtingen in combinatie met de deelconflicten leidt tot onnodig wachten voor conflicterende richtingen;
- Het busverkeer op de Oudenoord krijgt prioriteit in de verkeerslichtenregeling ten opzichte van het overige verkeer. Een tweede bus die binnen een bepaalde tijd dan prioriteit aanvraagt, krijgt minder snel prioriteit om ook het overige verkeer te kunnen laten afrijden. In deze regeling is dat echter niet het geval. Ook de tweede en derde bus krijgen hoge prioriteit, waardoor het overige verkeer lang moet wachten.

Op 12 november 2025 heeft de gemeente de verkeerslichtenregeling aangepast, waardoor de afhandeling voor de fiets- en voetgangersrichtingen en afhandeling van de busprioriteit is aangepast.

De belangrijkste bevindingen bij **VRI96: Draaiweg – Talmalaan** zijn:

- Het rechtsafslaande autoverkeer vanaf de Draaiweg (richting Merelstraat) heeft een deelconflict met de overstekende fietsers en voetgangers. Door de ligging van de weg in de bocht kan een afslaande automobilist dit niet in een keer overzien. Daarnaast fietsen er veel fietsen door rood of slaan met hoge snelheid af.
- Verkeer vanaf de Draaiweg richting de Talmalaan snijden de bocht af via (een deel van) het linksafvak richting de Goeman Borgesiuslaan.
- De verkeerslichtenregeling is gekoppeld met de geregelde fiets- en voetgangersoversteek in het verlengde van de Melis Stokestraat. Tussen de fiets- en voetgangersoversteek is een vrije koppeling actief die het groen vasthoudt voor naderend verkeer. Aangezien weggebruikers op de Talmalaan dan in de verte een licht op groen zien staan, kan dit hoge snelheden uitlokken.

3.9 Cameraonderzoek en conflictobservaties

In de periode van dinsdag 2 september tot en met maandag 8 september 2025 zijn 24-uurs cameraopnames gemaakt bij het kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk en het kruispunt Draaiweg – Lauwerecht. De beelden zijn gebruikt om de actuele verkeerssituatie vast te leggen en een conflictobservatie uit te voeren. Hiermee is inzicht verkregen in het verkeersgedrag van verschillende modaliteiten en het optreden van (potentieel) verkeersonveilige situaties.

3.9.1 Kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk

De volgende typen conflicten en opvallendheden zijn op basis van de camerabeelden bij het kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk geconstateerd:

- Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer;
- Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan;
- Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling;
- Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook;
- Oversteekgedrag voetgangers;
- Overige opvallendheden.

Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer

Op het kruispunt steken veel (brom-/snor)fietsers over tussen de Hogenoord en de Zeedijk. De fietsers staan vaak stil op de smalle middengeleider, waardoor gemotoriseerd verkeer moet uitwijken naar de fietsstrook (zie figuur 3.17). Bij grote groepen fietsers, bestaande uit diverse fietsen (zoals bakfietsen), neemt de complexiteit van de situatie verder toe, zie figuur 3.18. Meerdere keren is waargenomen dat motorvoertuigen uitwijken terwijl zich al fietsers op de fietsstrook bevinden, wat gedurende de onderzoeksperiode tot enkele verkeersonveilige situaties heeft geleid.



Figuur 3.17 Bus wijkt uit naar fietsstrook door beperkte opstelruimte voor overstekende fietser



Figuur 3.18 Verkeersonveilige situatie met groep overstekende fietsers

Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan

Automobilisten wijken uit voor (groepen) fietsers, waarbij zij de doorgetrokken asstreep ter hoogte van de brug overschrijden, zie figuur 3.19. Desondanks blijft voldoende ruimte beschikbaar, zelfs wanneer een bus in tegengestelde richting passeert. Daarnaast is ook enkele keren waargenomen dat automobilisten vanaf de Hogenoord tijdelijk op de fietsstrook stilstaan doordat fietsers wachten op de middengeleider. Hierdoor moet fietsverkeer op de David van Mollemstraat uitwijken naar de rijbaan, zie figuur 3.20.



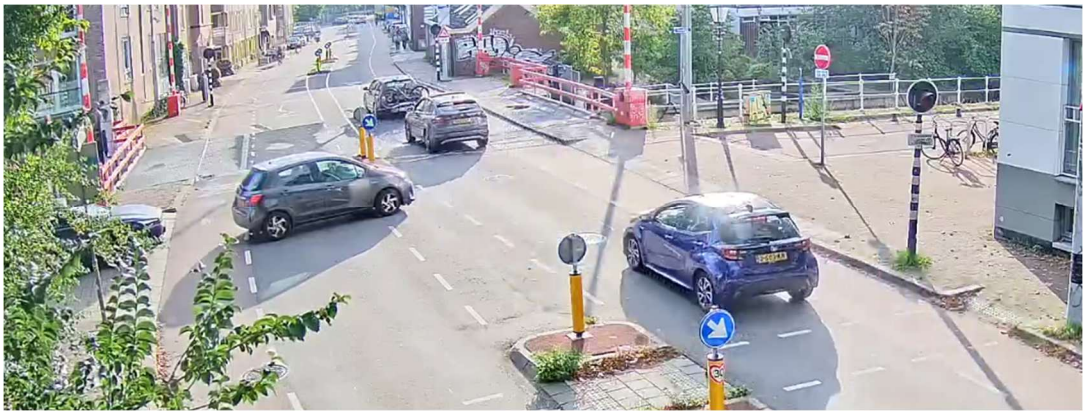
Figuur 3.19 Automobilist wijkt uit naar het midden van de rijbaan bij inhalen fietsverkeer



Figuur 3.20 Automobilist blokkeert fietsstrook

Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling

Automobilisten komen vanaf de Hogenoord regelmatig stil te staan ter hoogte van de middengeleider en deels op de rijbaan wanneer zij willen invoegen op de David van Mollemstraat. Hierbij wordt de rijstrook richting het westen grotendeels geblokkeerd. Gedurende de onderzoeksperiode heeft dit enkele keren tot hinder voor ander gemotoriseerd verkeer geleid, maar niet tot daadwerkelijk onveilige situaties.



Figuur 3.21 Personenauto staat stil op de rijbaan bij het invoegen

Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook

Gemotoriseerd verkeer, zowel bussen als regulier autoverkeer, maken onnodig gebruik van de fietsstrook, zie figuur 3.22 en 3.23. Hoewel dit tijdens de waarnemingen niet heeft geleid tot daadwerkelijk onveilige situaties, is er ruim voldoende beschikbare ruimte om deze strook te vermijden.



Figuur 3.22 Bus maakt onnodig gebruik van fietsstrook



Figuur 3.23 Personenauto maakt onnodig gebruik van fietsstrook

Oversteekgedrag voetgangers

Vrijwel alle voetgangers maken geen gebruik van de formele oversteekplaats (aangegeven met kanalisatiestrepen en een middeneiland) maar steken kriskras over. Voorbeelden hiervan zijn weergegeven in figuur 3.24 en 3.25. Hierdoor ontstaan af en toe hinderlijke situaties voor zowel fietsers als automobilisten; soms moeten fietsers uitwijken en in andere gevallen wachten voetgangers tot verkeer hen veilig laat oversteken.



Figuur 3.24 Voetganger steekt de David van Mollemstraat niet over bij de middengeleider



Figuur 3.25 Voetganger steekt de David van Mollemstraat niet over bij middengeleider

Overige opvallendheden

Daarnaast zijn de volgende overige opvallendheden geconstateerd. Gedurende de onderzoeksperiode is:

- meerdere malen waargenomen dat fietsverkeer vanaf of richting de zijstraten de route afsnijdt via de verkeerde weghelft (zie figuur 3.26) of gebruikmaakt van het trottoir. Dit heeft niet tot onveilige situaties geleid.
- waargenomen dat situaties rondom de brugopening meerdere malen hebben geleid tot het hinderen van weggebruikers die de Zeedijk of Hogenoord willen inrijden, figuur 3.27.
- eenmaal waargenomen dat een voertuig stil stond op de uitritconstructie van de Zeedijk ten behoeve van laden en lossen, zie figuur 3.28.
- eenmaal waargenomen dat een voertuig de Zeedijk inreed terwijl dit verboden is, zie figuur 3.29.



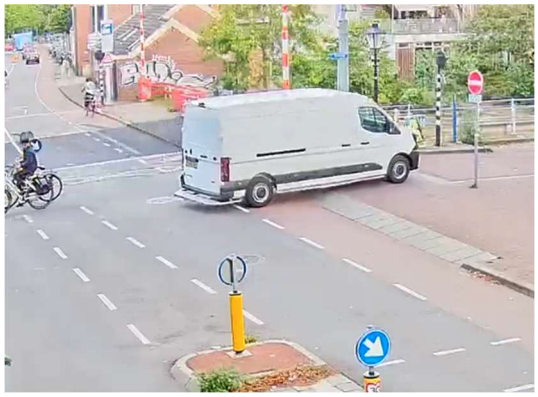
Figuur 3.26 Fietser snijdt zijn route af



Figuur 3.27 Wachtende (brom-/snor)fietsers blokkeren de doorgang bij de brugopening



Figuur 3.28 Voertuig staat tijdelijk stil op de uitritconstructie van de Zeedijk



Figuur 3.29 Voertuig negeert het eenrichtingsregime van de Zeedijk

3.9.2 Kruispunt Draaiweg – Lauwerecht

De volgende typen conflicten en opvallendheden zijn op basis van de camerabeelden bij het kruispunt Draaiweg – Lauwerecht geconstateerd:

- Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer;
- Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan;
- Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling;
- Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook;
- Oversteekgedrag voetgangers;
- Overige opvallendheden.

Conflicten met overstekend (brom-/snor)fietsverkeer

Ook bij het kruispunt met de Draaiweg – Lauwerecht steken veel (brom-/snor)fietsers over. Een aanzienlijk deel van deze groep probeert de oversteekbeweging in één keer te maken. Tegelijkertijd maakt ook een substantieel aantal fietsers gebruik van de aanwezige middengeleider om in twee fasen over te steken, zie bijvoorbeeld figuur 3.30. Wanneer fietsverkeer op de middengeleider staat opgesteld, wijkt passerend gemotoriseerd verkeer regelmatig uit naar de fietsstrook. Dit kan leiden tot potentieel verkeersonveilige situaties.

Daarnaast is bij dit kruispunt opgevallen dat (brom-/snor)fietsers die vanaf de Lauwerecht (zuidelijke tak) het kruispunt naderen, regelmatig ver naar voren staan opgesteld om beter zicht te verkrijgen op kruisend verkeer. Deze situatie is weergegeven in figuur 3.31 en 3.32.



Figuur 3.30 Fietsverkeer staat opgesteld op de middengeleider om over te steken



Figuur 3.31 Fietsers staan ver naar voren opgesteld om beter zicht te verkrijgen



Figuur 3.32 Verkeerssituatie met diverse typen overstekende (brom-/snor)fietsers

Interacties tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers op de rijbaan

Automobilisten wijken uit voor (groepen) fietsers, waarbij zij de doorgetrokken asstreep ter hoogte van de brug overschrijden. Gezien de beschikbare ruimte is het in principe niet noodzakelijk om uit te wijken. Daarnaast is een verkeersonveilige situatie geconstateerd waarbij een fietser vanaf de Lauwerecht (zuidelijke tak) rechtsaf sloeg in de richting van het kruispunt met de Talmalaan. De fietser keek hierbij nauwelijks of er verkeer vanuit het westen naderde, waardoor een conflictsituatie ontstond met een kruisende bus (die deels over de fietsstrook reed), zie figuur 3.33.

Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling

Er is enkele keren waargenomen dat automobilisten vanaf de Lauwerecht (noordelijke tak) stil komen te staan bij de middengeleider en deels op de rijbaan wanneer zij willen invoegen op de Draaiweg, zie figuur 3.34. Hierbij wordt de rijstrook richting het westen grotendeels geblokkeerd. Gedurende de onderzoeksperiode heeft dit niet tot daadwerkelijk onveilige situaties geleid.



Figuur 3.33 Verkeersonveilige situatie tussen rechtsaf slaande fietser en kruisende bus



Figuur 3.34 Personenauto staat stil op de middengeleider en de rijbaan om in te voegen

Gemotoriseerd verkeer maakt gebruik van fietsstrook
Gemotoriseerd verkeer, zowel bussen als regulier autoverkeer, maakt onnodig gebruik van de fietsstrook, zie figuur 3.35. Hoewel dit tijdens de waarnemingen niet heeft geleid tot daadwerkelijk onveilige situaties, is er ruim voldoende beschikbare ruimte om deze strook te vermijden.

Oversteekgedrag voetgangers
Veel voetgangers maken geen gebruik van de formele oversteekplaats (aangegeven met kanalisatiestrepen en een middeneiland) maar steken kriskras over. Een voorbeeld hiervan is weergegeven in figuur 3.36. Hierdoor ontstaan af en toe hinderlijke situaties voor zowel fietsers als automobilisten; soms moeten fietsers uitwijken en in andere gevallen wachten voetgangers tot verkeer hen veilig laat oversteken.


Figuur 3.35 Bestelbus maakt onnodig gebruik van fietsstrook


Figuur 3.36 Voetganger steekt de Draaiweg over via de middengeleider

Overige opvallendheden
Naast bovengenoemde bevindingen zijn ook de volgende overige opvallendheden geconstateerd. Gedurende de onderzoeksperiode is:

- meerdere malen waargenomen dat fietsverkeer vanaf of richting de zijstraten de route afsnijdt via de verkeerde weghelft (zie figuur 3.37) of gebruikmaakt van het trottoir (zie figuur 3.38). Dit heeft niet tot onveilige situaties geleid.
- eenmaal waargenomen dat een voertuig stil stond ter hoogte van de brug ten behoeve van laden en lossen, zie figuur 3.39. Andere weggebruikers moesten hierdoor uitwijken en ervoeren hinder, doordat het stilstaande voertuig veel ruimte op de rijbaan innam.
- eenmaal waargenomen dat een vrachtwagen vanaf de noordelijke tak van de Lauwerecht achteruit reed in de richting van het kruispunt met de Draaiweg, zie figuur 3.40. Hierbij is geen verkeersonveilige situatie ontstaan.


Figuur 3.37 Fietser snijdt zijn route af


Figuur 3.38 Fietser rijdt op het trottoir



Figuur 3.39 Voertuig staat tijdelijk stil op de rijbaan van de brug om te laden en lossen



Figuur 3.40 Onverwachte manoeuvre door achteruit rijdende vrachtwagen

3.9.3 Aanvullende telling overstekende fietsers

Aanvullend op de conflictobservatie is bij beide kruispunten één maatgevend uur aan beeldmateriaal geanalyseerd (dinsdag 2 september 17:00 tot 18:00 uur). In tabel 3.5 zijn de resultaten weergegeven voor het kruispunt met de Hogenoord en in tabel 3.6 voor het kruispunt met de Lauwerecht. Tijdens het onderzoeksuur zijn met name op het kruispunt met de Lauwerecht veel oversteekbewegingen geregistreerd: in totaal 444, waarvan 263 richting het noorden. Bij het kruispunt met de Hogenoord zijn 332 overstekers geteld, waarvan 225 richting het noorden.

Tabel 3.4 Oversteekbewegingen (brom-/snor)fietsers kruispunt David van Mollemstraat - Hogenoord

Kruispunt David van Mollemstraat – Hogenoord			
Tijdvak	**Richting noord**	**Richting zuid**	**Totaal**
17:00 – 17:15	38	30	**68**
17:15 – 17:30	70	38	**108**
17:30 – 17:45	54	24	**78**
17:45 – 18:00	63	15	**78**
17:00 – 18:00	**225**	**107**	**332**

Tabel 3.5 Oversteekbewegingen (brom-/snor)fietsers kruispunt Draaiweg - Lauwerecht

Kruispunt Draaiweg – Lauwerecht			
Tijdvak	**Richting noord**	**Richting zuid**	**Totaal**
17:00 – 17:15	38	43	**81**
17:15 – 17:30	82	48	**130**
17:30 – 17:45	76	43	**119**
17:45 – 18:00	67	47	**114**
17:00 – 18:00	**263**	**181**	**444**

4 Integrale verkeersveiligheidsanalyse

Na het verzamelen en verwerken van alle beschikbare data is een integrale analyse uitgevoerd van de verkeerssituatie op de route David van Mollemstraat – Draaiweg. Deze analyse heeft tot doel om de huidige situatie te toetsen aan (zowel de huidige als gewenste) functie van de weg, de inrichting van het tracé en het feitelijke gebruik door verschillende typen weggebruikers.

Duurzaam Veilig Wegverkeer
Duurzaam Veilig is een visie op verkeersveiligheid met als doel het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Het beschouwt de mens als de 'maat der dingen'. De visie gaat uit van een proactieve benadering: de verkeersomgeving moet zó zijn vormgegeven, dat er geen ernstige ongevallen gebeuren. Deze visie is gebaseerd op vijf principes, die worden toegepast in het ontwerp en beheer van de weg:

- **Functionaliteit**: wegen hebben één duidelijke functie: stromen of uitwisselen;
- **Homogeniteit**: verkeersdeelnemers op een weg hebben een gelijkwaardige massa, snelheid en rijrichting, om conflicten te minimaliseren;
- **Vergevingsgezindheid**: de omgeving is zo gericht dat kleine fouten niet direct leiden tot ernstig letsel, zowel door fysieke omgeving als door het gedrag van weggebruikers;
- **Herkenbaarheid**: wegen hebben een duidelijke en voorspelbare vormgeving en wegverloop, zodat weggebruikers weten wat ze kunnen verwachten (ook van andere weggebruikers) en welk gedrag van hen verwacht wordt;
- **Statusonderkenning**: weggebruikers moeten in staat zijn om hun eigen taakbekwaamheid in te schatten en het juiste gedrag te vertonen.

Functie van de weg
De route David van Mollemstraat – Draaiweg is aangemerkt als stedelijke verbindingsweg richting het centrum. Volgens het Mobiliteitsplan 2040 dient de route doorgaand verkeer uit de omliggende wijken te bundelen en richting de ring te geleiden. Tegelijkertijd wordt de route gebruikt door een hoog aantal (brom)fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. De recent uitgevoerde afslagbeperking Oudenoord-Kaatstraat heeft de verkeersintensiteit op de route doen toenemen tot ongeveer 11.000 motorvoertuigen per etmaal. Het aandeel langzaam verkeer is substantieel: dagelijks maken circa 4.700 fietsers gebruik van de route, met piekdruktes in de ochtend- en avondspits.

In de zijstraten Zeedijk en Lauwerecht is het (brom)fietsverkeer dominant in het straatbeeld. Uit de verkeersveiligheidsschouw en de analyse van de camerabeelden blijkt dat op deze kruispunten zeer veel oversteekbewegingen plaatsvinden. Dit bevestigt dat deze twee routes belangrijke schakels zijn in de stedelijke fietsverbindingen van en richting het centrum.

Uit het gebruik van de weg kan worden geconcludeerd dat de route zowel een belangrijke verbindingsfunctie voor gemotoriseerd- als fietsverkeer vervult. Op twee kruispunten steken veel fietsers en voetgangers de Draaiweg over. Daarnaast wordt er geparkeerd langs de weg en staan er regelmatig voertuigen op de rijbaan om te laden en lossen. De Draaiweg heeft daarmee momenteel twee gezichten: de functie als gebiedsontsluitingsweg en de functie als verblijfsgebied (met parkeren, enkele winkels en wonen). Vanuit het principe van Duurzaam Veilig vereist een gebiedsontsluitingsweg een veilige doorstroming op wegvakken (50 km/uur en vrijliggende fietspaden) en een veilige uitwisseling op kruispunten, in samenhang met een lage en geloofwaardige rijsnelheid (30 km/uur). In de huidige situatie is hiervan onvoldoende sprake: de combinatie van een hoge verkeersdruk en het grote aantal oversteekbewegingen

zorgt ervoor dat de uitwisselingsfunctie op de kruispunten onder druk staat omdat deze niet veilig zijn vormgegeven.

Inrichting en interactie tussen modaliteiten
Het traject is voorzien van smalle fietsstroken van circa 1,50 meter breed, waarbij langsparkeren (op sommige delen van het traject) de effectieve breedte verder beperkt. Deze maatvoering voldoet niet aan de minimale maatvoering zoals gesteld in de CROW-publicatie Ontwerpwijzer Fietsverkeer. De observaties op straat en de resultaten van het cameraonderzoek laten bovendien zien dat de interactie tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers regelmatig tot hinder leidt. Zo is meerdere malen waargenomen dat gemotoriseerd verkeer onnodig gebruik maakt van de fietsstrook.

Conform Duurzaam Veilig moet gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer van elkaar worden gescheiden op een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur (GOW50). Daarvoor wordt idealiter een vrijliggend fietspad toegepast, maar fietsstroken zijn ook toegestaan. Met fietsstroken wordt echter niet voldaan aan de essentiële eis van het scheiden van langzaam en snelverkeer die op gebiedsontsluitingswegen van toepassing is. De rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer dienen bij fietsstroken dusdanig breed te zijn, dat auto's en vrachtauto's geen gebruik hoeven te maken van de fietsstrook (aanbevolen rijstrookbreedte minimaal 2,90 meter). Volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer dient een fietsstrook vervolgens breed genoeg te zijn om het fietsverkeer (inclusief inhalende fietsers) veilig en comfortabel af te wikkelen. De aanbevolen breedte voor een fietsstrook is 2,00-2,25 meter (exclusief markering). Bij een GOW50 wordt in principe niet de combinatie van fietsstroken en parkeervakken toegepast, wat wel het geval is binnen het studiegebied.

Oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers
Bij vrijwel alle kruispunten zijn middeneilanden aanwezig die niet voldoen aan de minimale maatvoering zoals gesteld in de CROW-publicaties Ontwerpwijzer Fietsverkeer en Ontwerpwijzer Voetgangers. Tijdens zowel de verkeersveiligheidsschouw als de conflictobservatie (op basis van camerabeelden) is vastgesteld dat deze middeneilanden voor voetgangers en bijbehorende opstelruimte voor fietsers te smal zijn om effectief te functioneren als veilige opstelruimte, met name voor mensen die gebruikmaken van een hulpmiddel. Zo is waargenomen dat gemotoriseerd verkeer naar de fietsstrook uitwijkt bij het passeren van (overstekend) fietsverkeer op de middengeleider en dat voetgangers op diverse plekken de rijbaan oversteken, buiten de formele oversteekplaatsen.

Volgens de Ontwerpwijzer Fietsverkeer is het wenselijk om bij gebiedsontsluitingswegen een fietsoversteek met middengeleider toe te passen om de oversteeksituatie te verbeteren, de snelheid van gemotoriseerd verkeer te beperken en de oversteeklocatie extra aan te duiden. Hierbij dient de middengeleider een minimale breedte te hebben van 2,50 meter, maar bij voorkeur 3,0 meter. Uit zowel de conflictobservatie als de aanvullende analyse van de camerabeelden blijkt dat op de kruispunten met de Hogenoord en de Lauwerecht zeer veel oversteekbewegingen plaatsvinden, wat de noodzaak voor een voldoende brede middengeleider onderstreept. Daarnaast dient volgens de Ontwerpwijzer Voetgangers een middeneiland voor overstekende voetgangers een minimale breedte van 2,0 meter te hebben.

Beleving van verkeersonveiligheid en Human Factors
Uit de belevingsonderzoeken blijkt dat bewoners en gebruikers de route ervaren als druk en onveilig. Voornaamste oorzaken zijn hoge snelheden, beperkte ruimte, onoverzichtelijke oversteekpunten en intensieve interactie tussen auto's, bussen en fietsers. In het Human Factors-model "Waarnemen – Begrijpen – Kunnen – Willen" vertaalt dit zich als volgt:

- ***Waarnemen***: de beperkte zichtlijnen op sommige kruispunten, met name bij het kruispunt met de Lauwerecht, en de verkeersdrukte met verschillende typen weggebruikers (zoals gelede bussen), bemoeilijken het tijdig waarnemen van andere weggebruikers in combinatie met het adequaat reageren op verkeerssituaties.
- ***Begrijpen***: het complexe samenspel van modaliteiten kan leiden tot verkeerde inschattingen van intenties en voorrangsafhandeling;
- ***Kunnen***: de smalle fietsstroken en onvoldoende opstelruimte beperken de mogelijkheid om veilig verkeersgedrag te kunnen vertonen. Uit de ongevallenanalyse blijkt dat 6 ongevallen (van de in totaal 27 plaatsgevonden ongevallen) hebben plaatsgevonden op het kruispunt met de Lauwerecht. 5 van deze 6 ongevallen zijn flank-ongevallen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, oftewel: dit bevestigt dat het kruispunt een verhoogd risicoprofiel heeft voor kwetsbare, overstekende fietsers.
- ***Willen***: weggebruikers voeren bewust risicovol gedrag uit binnen het studiegebied, zoals het negeren van een rood verkeerslicht en rijden met hogere snelheden. Zo tonen de snelheidsmetingen aan dat de V85-snelheid overdag gemiddeld 39–42 km/uur bedraagt, maar 's nachts aanzienlijk hoger ligt (tot circa 59 km/uur). Individuele voertuigen bereiken zelfs snelheden van 60 – 90 km/uur.

Het model benadrukt dat de huidige inrichting en gedragingen van weggebruikers de kans op conflictsituaties vergroten.

Concluderende analyse
Binnen Duurzaam Veilig geldt dat de functie van een weg leidend is voor de vorm van de inrichting, zodat het gebruik voorspelbaar, begrijpelijk en veilig kan plaatsvinden. De route David van Mollemstraat – Draaiweg vervult een belangrijke stedelijke verbindingsfunctie richting het centrum en verwerkt circa 11.000 motorvoertuigen per etmaal. Hoewel dit gebruik past bij een gebiedsontsluitende weg, sluit de huidige inrichting (vorm) onvoldoende aan op zowel het huidige gebruik als het beoogde toekomstbeeld als GOW30, onder andere vanwege de kwetsbare weggebruikers die sterk vertegenwoordigd zijn. Vanuit Duurzaam Veilig bezien is sprake van een duidelijke mismatch tussen vorm, functie en gebruik. Het ontbreken van deze eenduidigheid staat haaks op de visie van Duurzaam Veilig.

De huidige inrichting van de route creëert een verhoogd risico voor fietsers en voetgangers, met name bij de kruispunten waar het gebruik en de interactie tussen modaliteiten het meest intensief is. Door de hoge verkeersdruk, smalle fietsstroken, beperkte opstelruimte, onvoldoende snelheidsremming, aanwezigheid van openbaar vervoer en de frequente oversteekbewegingen, ontstaan complexe verkeerssituaties waarin gewenst verkeersgedrag niet vanzelfsprekend is en de veiligheid van kwetsbare weggebruikers niet wordt gegarandeerd. Deze cumulatie van factoren vergroot het risico op onveilige situaties en biedt weinig foutmarge. Ook ontstaan grote verschillen in onderlinge snelheden en massa's tussen verkeersdeelnemers. Deze bevindingen staan haaks op de Duurzaam Veilig principes homogeniteit en vergevingsgezindheid. Een herijking van vorm en inrichting is noodzakelijk om functie en gebruik weer in balans te brengen.

5 Oplossingsrichtingen

In juli 2026 wordt de wettelijk toegestane snelheid op de David van Mollemstraat en Draaiweg verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur. Deze snelheidsverlaging vormt een belangrijk uitgangspunt voor de in dit hoofdstuk voorgestelde maatregelen. Zoals in hoofdstuk 4 is geconcludeerd, sluiten de huidige vorm en het feitelijke gebruik van de Draaiweg niet op elkaar aan: het wegprofiel is te krap voor de aanwezige verkeersdruk en de interacties tussen gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers leiden op meerdere locaties tot een verhoogd risico. Hoewel de gemeente op de langere termijn stuurt op een afname van het gemotoriseerde verkeer op deze route, is de huidige situatie anno 2025 het vertrekpunt voor de uitwerking van maatregelen op korte termijn.

De mogelijke oplossingsrichtingen in dit hoofdstuk zijn gebaseerd op de Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, de CROW Ontwerpwijzer Fiets en het ASVV. De maatregelen zijn maatvast ingetekend en geven een realistische indruk van de benodigde ingrepen. In een volgende ontwerpfase zijn gedetailleerde ontwerptekeningen vereist om de exacte consequenties in beeld te brengen en te beoordelen (denk hierbij aan bijvoorbeeld boogstralen, rijcurves, bebording en markering).

Bij het ontwikkelen van de maatregelen staan diverse doelen centraal. Zo dient de verkeersveiligheid voor alle fietsers verbeterd te worden. Dit geldt zowel voor fietsers die langs de Draaiweg rijden als voor fietsers die de rijbaan kruisen via de oversteeklocaties. Daarnaast is het noodzakelijk om effectieve snelheidsremmende maatregelen toe te passen, zodat de toekomstige 30 km/uur geloofwaardig en herkenbaar wordt. Ook is het vergroten van de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie een belangrijk uitgangspunt, zodat de verkeerssituatie voorspelbaar is en verkeersdeelnemers beter kunnen anticiperen op elkaars gedrag.

Paragraaf 5.1 beschrijft de mogelijkheden om de wegvakken op het traject in te delen. In paragraaf 5.2 wordt ingegaan op de twee meest kansrijke inrichtingsvoorstellen voor het gehele studiegebied (traject). Tot slot zijn in paragraaf 5.3 de scope en bouwspecifieke uitgangspunten opgenomen die van toepassing zijn op de kostenramingen van de twee varianten. De kostenramingen zelf zijn weergegeven in bijlages F en G.

5.1 Inrichting wegvak Westerdijk - Talmalaan

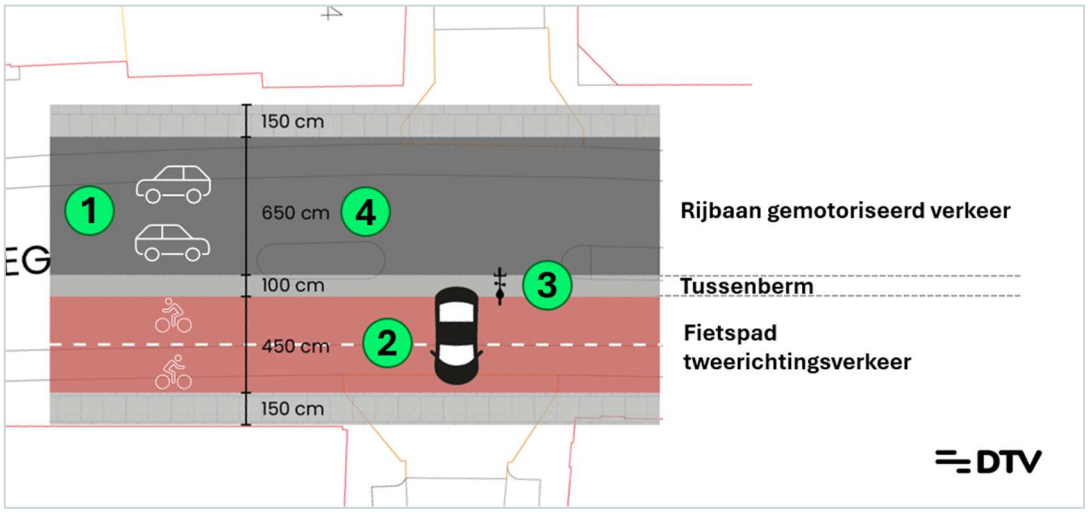
Voor de inrichting van het wegvak tussen de Westerdijk en de Talmalaan zijn er drie wegprofielen uitgewerkt. Deze profielen verschillen in de wijze waarop het fietsverkeer wordt gepositioneerd ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. Het gaat om:

1. Een vrijliggend, in twee richtingen bereden fietspad;
2. Een GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden;
3. Een GOW30 met fietsstroken.

In de volgende subparagrafen zijn de varianten nader uitgewerkt en beoordeeld op hun verkeerskundige effecten, ruimtelijke inpasbaarheid en bijdrage aan de veiligheid van met name fietsers en voetgangers.

5.1.1 Wegprofiel 1: Vrijliggend in twee richtingen bereden fietspad

Het vrijliggende, tweerichtingsfietspad is ontworpen om het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer op de Draaiweg ruimtelijk van elkaar te scheiden.



Figuur 5.1 Wegprofiel 1: Ruimtebeslag vrijliggend fietspad ter hoogte van Lauwerecht

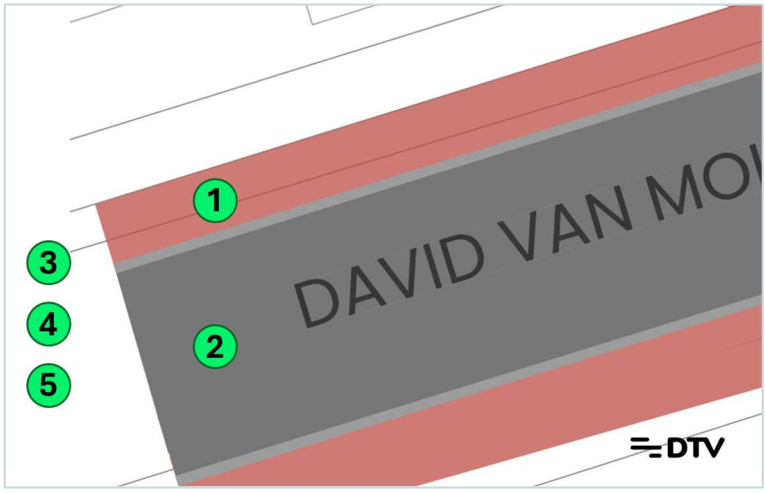
In figuur 5.1 is het vrijliggend fietspad ter hoogte van het kruispunt met de Lauwerecht weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Impact op de inrichting**: Het vrijliggende fietspad vraagt ingrijpende aanpassingen van het traject. Zo moeten parkeerplaatsen aan minimaal één zijde worden verwijderd en blijft er slechts een minimale trottoirbreedte van 1,50 meter over (conform de Ontwerpwijzer Voetgangers is 2,0 meter wenselijk). Ook de kruispunten Oudenoord – David van Mollemstraat en Draaiweg – Talmalaan vereisen grootschalige aanpassingen om aansluiting op de bestaande infrastructuur te waarborgen.
2. **Conflictsituaties bij zijwegen**: Autoverkeer dat de zijwegen inrijdt moet voorrang verlenen aan passerende fietsers en/of voetgangers, wat doorgaande fietsers kan blokkeren. Overstekend autoverkeer (van noord naar zuid) of afslaand vanaf de Draaiweg kan tevens het doorgaande autoverkeer op de Draaiweg hinderen en blokkeren, om voorrang te verlenen aan de doorgaande fietsers. Dit leidt tot een verhoogd risico op onveilige verkeerssituaties voor zowel fietsers als automobilisten.
3. **Opstelruimte voor fietsers**: Fietsers moeten tussen de rijbaan en het fietspad kunnen wachten om voorrang te verlenen aan andere fietsers of voertuigen. De beschikbare ruimte voor deze fysieke geleider is te smal (minimaal 3,0 meter is gewenst), waardoor zowel het fietspad als de rijbaan geblokkeerd kunnen raken.
4. **Breedte rijbaan**: Door de scheiding van rijbaan en fietspad is de rijbaan 6,50 m breed, zodat twee bussen elkaar kunnen passeren. Hierdoor ontstaat een weginrichting die eerder past bij 50 km/uur.

Gezien de aanzienlijke ruimtelijke consequenties van dit wegprofiel is vastgesteld dat dit profiel niet passend is voor het studiegebied en op korte termijn niet realiseerbaar is. Het wordt daarom niet verder meegenomen in dit onderzoek.

5.1.2 Wegprofiel 2: GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden

Het doel van dit wegprofiel is het scheiden van fietsers en gemotoriseerd verkeer. Door het aanleggen van aanliggende fietspaden krijgen fietsers een eigen, afgebakende ruimte. Met het toepassen van een vergevingsgezinde schuine band is een fietspadbreedte van 2,0 meter acceptabel. Voor volledig vrijliggende fietspaden is minimaal 2,40 meter gewenst. Fietsers hebben door de vergevingsgezinde band in uitzonderlijke gevallen de mogelijkheid uit te wijken naar de rijbaan. Voor het gemotoriseerde verkeer blijft een rijbaan van 6,50 meter noodzakelijk, omdat voertuigen geen gebruik mogen maken van de aanliggende fietspaden.



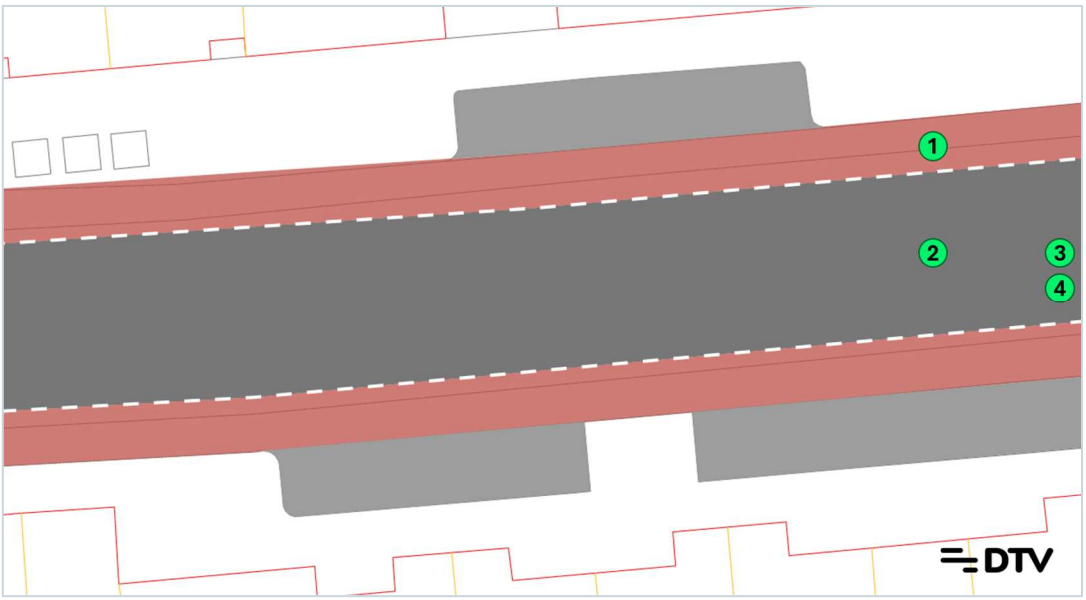
Figuur 5.2 Wegprofiel 2: GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden

In figuur 5.2 is het GOW30 met aanliggende eenrichtingsfietspaden uitgewerkt. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Fietspadbreedte**: De aanliggende fietspaden zijn 2,0 meter breed. Tussen de fietspaden en de rijbaan ligt een vergevingsgezinde band van 0,15 meter.
2. **Breedte rijbaan**: De rijbaan is 6,50 meter breed, zodat twee bussen elkaar veilig kunnen passeren. Deze breedte in combinatie met de scheiding van fietsers zorgt voor een relatief gestrekt profiel dat hogere snelheden kan stimuleren.
3. **Parkeren**: Op de wegvakken is het noodzakelijk om minimaal aan één zijde het parkeren op te heffen om de benodigde rij- en fietspadbreedtes te realiseren.
4. **Beperkte ruimte bij kruispunten**: Ter hoogte van de kruispunten is onvoldoende ruimte beschikbaar om brede middengeleiders aan te leggen die bijdragen aan het optimaliseren van de opstelruimte voor fietsers en voetgangers.
5. **Snelheidsremming**: Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de kruispunten te reduceren, zijn snelheidsremmende maatregelen nodig in de vorm van (kruispunt)plateaus.

5.1.3 Wegprofiel 3: GOW30 met fietsstroken

Het doel van dit wegprofiel is het verkennen van de mogelijkheden wanneer de huidige rijbaanbreedte als maximaal wordt beschouwd. Hiermee is onderzocht hoe het verkeer, inclusief fietsers, op een compacte manier binnen het bestaande tracé kan worden afgewikkeld, zonder de ruimte voor de andere functies (zoals parkeren en lopen) verder te beperken.



Figuur 5.3 Wegprofiel 3: GOW30 met fietsstroken

In figuur 5.3 is het GOW30 met fietsstroken weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Breedte fietsstroken**: de fietsstroken zijn 2,0 meter breed. In de huidige situatie zijn deze circa 1,50 meter breed. Dit vergroot de ruimte voor fietsers.
2. **Rijbaanbreedte**: De rijbaan is circa 6,0 m breed, terwijl de huidige rijbaan circa 7,0 meter meet. Twee elkaar passerende bussen moeten deels gebruiken maken van de fietsstroken. Dit is een punt van aandacht voor verkeersveiligheid en comfort. Hoewel de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer wordt versmald, is er geen fysieke barrière tussen de rijbaan en de fietsstroken.
3. **Opstelruimte kruispunten**: Ter hoogte van de kruispunten is onvoldoende ruimte voor voldoende brede middengeleiders, waardoor het opstellen van overstekende fietsers en voetgangers beperkt blijft.
4. **Snelheidsremming**: Om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de kruispunten te reduceren, zijn snelheidsremmende maatregelen nodig in de vorm van (kruispunt)plateaus.

5.2 Uitwerking op trajectniveau: twee varianten

In een iteratief ontwerpproces zijn, gebaseerd op de GOW30 wegprofielen twee varianten ontwikkeld om de David van Mollemstraat en Draaiweg opnieuw in te richten. Het doel daarvan is om de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren, terwijl de kwaliteit van de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer zoveel als mogelijk behouden blijft. Het gaat om:

1. **Variant 1**: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten
2. **Variant 2:** GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

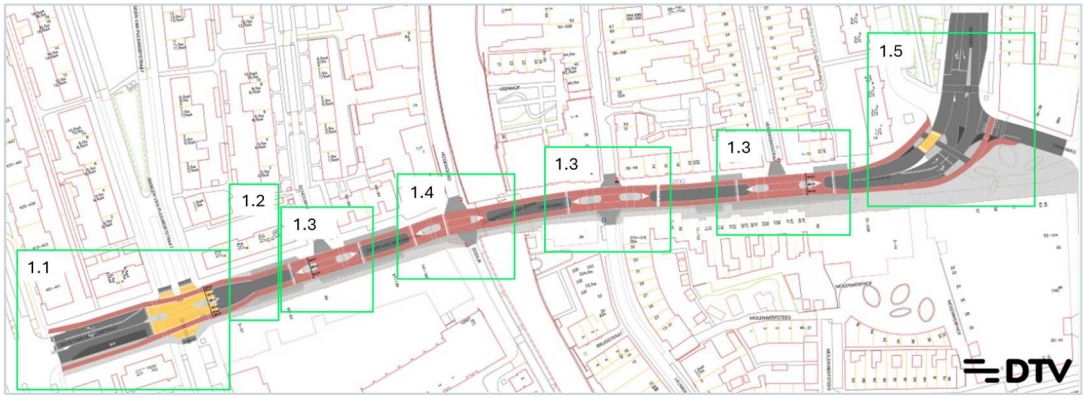
De beide ontwerpen zijn integraal voor het hele traject uitgewerkt, zodat de afstemming tussen wegvakken en kruispunten, de breedte van zowel de rijbaan als de fietsvoorzieningen, en de benodigde snelheidsremmende maatregelen (Zie ook het kader ‘Het dilemma van de verticale snelheidsremmers’) om de beoogde GOW30-snelheid effectief te realiseren optimaal is.

In paragraaf 5.2.1 wordt de uitwerking van variant 1 nader toegelicht. Voor variant 2 is dit in paragraaf 5.2.2. uitgewerkt. Voor de maatvoering van de bestaande situatie is in bijlage C een uitsnede van het traject tussen de Zeedijk en Lauwerecht opgenomen.

Het dilemma van de verticale snelheidsremmers
Een van de belangrijkste maatregelen om de snelheid op een wegvak te reduceren zijn drempels of (kruispunt)plateaus. Hoe steiler of hoger dit element, hoe hoger de snelheidsreductie. De verticale snelheidsremmer zorgt echter ook voor trillingen (met name door gebruik zwaar verkeer) bij omwonenden, comfortverlies voor buspassagiers en mogelijk schade aan de bussen. Door de op- en afrijdende hoek vloeiender te maken en voldoende rechtstand op de drempel, ontstaat een plateau met minder hinder voor de bussen. Wel is de snelheidsremming hierdoor lager.
In de twee varianten worden (kruispunt)plateaus voorgesteld om de snelheid te reduceren. De exacte vormgeving is geen onderdeel van dit verkeersveiligheidsonderzoek en is onderdeel van de vervolgfase.

5.2.1 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten

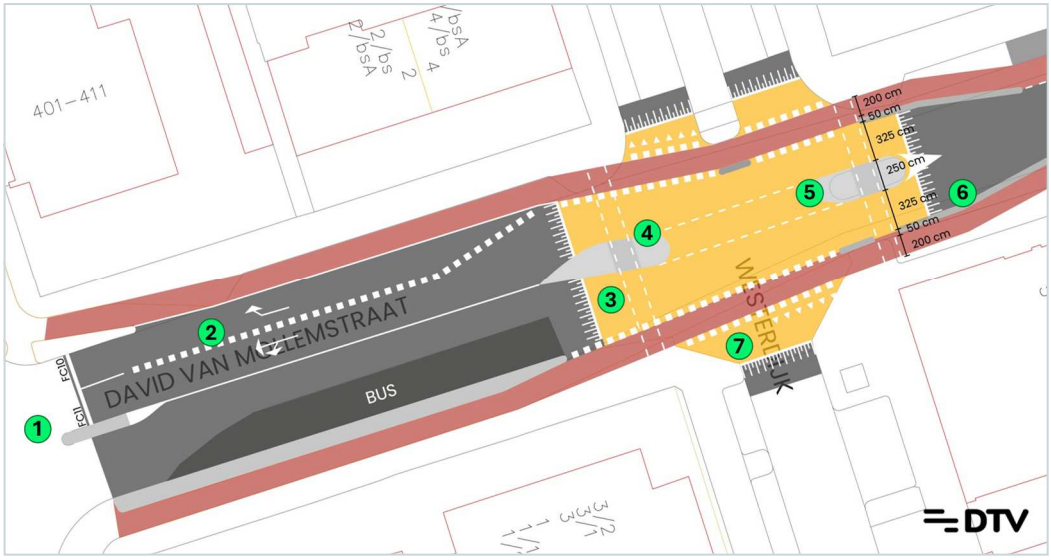
In figuur 5.4 is de gehele principeoplossing van het traject voor variant 1 weergegeven. In bijlage D is deze oplossing in groter formaat opgenomen. In elk kader is een onderdeel van het ontwerp weergegeven en wordt het ontwerp apart toegelicht. Linksboven in het kader staat het corresponderende nummer van deze uitwerking.



Figuur 5.4 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten op hele traject

Uitwerking 1.1: Oudenoord – David van Mollemstraat – Westerdijk
Het kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat blijft met verkeerslichten geregeld en het kruispunt met de Westerdijk blijft een voorrangskruispunt[5]. Omdat beide kruispunten binnen elkaars invloedsfeer liggen, zijn zij gezamenlijk beschouwd. De voorgestelde oplossingsrichting richt zich primair op het optimaliseren van de verkeersafwikkeling bij de verkeerslichten, het beter scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer ter hoogte van de Westerdijk en het versterken van de oversteekbaarheid voor kruisende fietsers en voetgangers.

[5] In het kader van dit verkeersveiligheidsonderzoek, is niet onderzocht of een andere kruispuntoplossing mogelijk is.

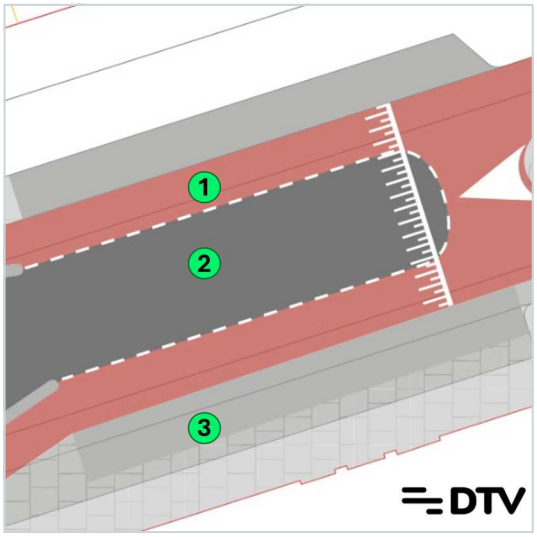


Figuur 5.5 Uitwerking 1.1 Kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat - Westerdijk

In figuur 5.5 is de voorgestelde kruispuntoplossing weergegeven. De belangrijkste aanpassingen zijn als volgt:

1. **Optimalisatie verkeerslichtenregeling**: Op basis van de verkeersregeltechnische schouw was geconstateerd dat de bestaande verkeerslichtenregeling niet optimaal functioneerde voor wat betreft de afwikkeling van het openbaar vervoer en de voetgangersoversteken. De gemeente heeft de regeling daarop aangepast; de vernieuwde regeling is op 12 november 2025 in gebruik genomen.
2. **Opheffen deelconflict fietsers – rechtsafslaand verkeer**: Door de rijstrookindeling te wijzigen kan het deelconflict tussen de overstekende fietsers (over de Oudenoord) en het rechtsafslaande verkeer vanaf de David van Mollemstraat richting de Oudenoord worden opgeheven. Deze wijziging is voorgesteld op basis van de bevindingen tijdens de verkeersregeltechnische schouw en nog niet verkeersregeltechnisch doorgerekend.
3. **Plateau bij kruispunt David van Mollemstraat – Westerdijk**: Het volledige kruispunt David van Mollemstraat – Westerdijk wordt uitgevoerd als een kruispuntplateau met een accentkleur of afwijkende bestrating, waardoor de herkenbaarheid en snelheidsreductie worden vergroot.
4. **Nieuwe middengeleider**: Er wordt een extra middengeleider aangebracht om een afgeschermd rustpunt voor de overstekende fietsers en voetgangers te creëren. Deze middengeleider heeft een breedte 2,50 meter.
5. **Verbreding bestaande middengeleider**: De huidige middengeleider wordt verbreed van 1,90 naar 2,50 meter, in lijn met de minimale breedte conform CROW-richtlijnen.
6. **Fysieke scheiding fiets- en autoverkeer**: Tussen de rijbaan en de fietsstroken wordt een fysieke scheiding van circa 0,50 meter aangebracht, zodat gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer beter van elkaar worden gescheiden.
7. **Uitritconstructies verwijderen**: Doordat het kruispunt op een plateau ligt, worden de uitritconstructies verwijderd. Dit maakt het tevens mogelijk dat fietsers verder naar voren kunnen opstellen. Haaientanden geven duidelijk de voorrangssituatie weer.

Uitwerking 1.2: GOW30 met fietsstroken
De wegvakken tussen de kruispunten worden in deze variant ingericht met fietsstroken. De totale rijbaanbreedte wordt in deze variant terug gebracht naar 9,0 meter.

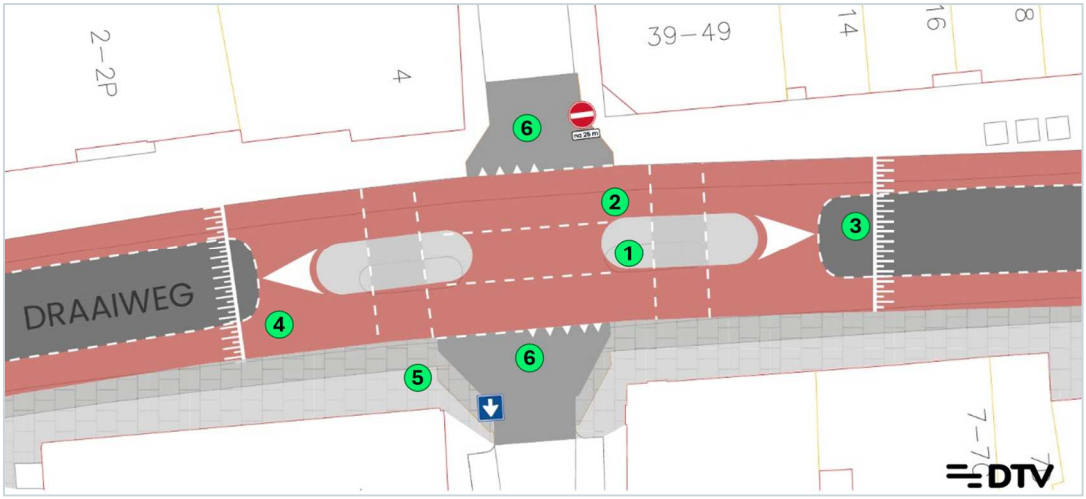


Figuur 5.6 Uitwerking 1.2 GOW30 met fietsstroken

In figuur 5.6 is het wegvak tussen de Westerdijk en Schouwweteringstraat weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Fietsstroken**: De fietsstroken zijn 2,0 meter breed.
2. **Rijbaan**: de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is 5,0 meter breed. Bussen die elkaar passeren, moeten hierdoor uitwijken naar de fietsstrook. Omdat het een GOW30 betreft, wordt geen as-streep in het midden van rijbaan aangebracht.
3. **Breder trottoir zuidzijde**: Het profiel in deze variant is opgebouwd vanaf de noordelijke kant verharding van de rijbaan. Doordat de totale rijbaan smaller wordt, ontstaat aan de zuidzijde van de weg een breder trottoir.

Uitwerking 1.3: Mengen bij de kruispunten
De kruispunten met de Schouwweteringstraat, Zeedijk, Lauwerecht en Vereningstraat worden op dezelfde manier ingericht. Ter hoogte van de kruispunten mengen fietsers en gemotoriseerd verkeer, waarbij het fietsverkeer voorrang heeft ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. Om het gemotoriseerd verkeer af te remmen worden kruispuntplateaus toegepast. Daarmee komen de huidige uitritconstructies te vervallen. Enkel bij het kruispunt Hogenoord – Zeedijk is het, door de brug over de Vecht, niet mogelijk om een kruispuntplateau aan te leggen (zie uitwerking 1.4). Een aandachtspunt van deze variant is dat de aanwezigheid van veel kruispunten op korte afstand leidt tot een hoge concentratie van interacties tussen weggebruikers.



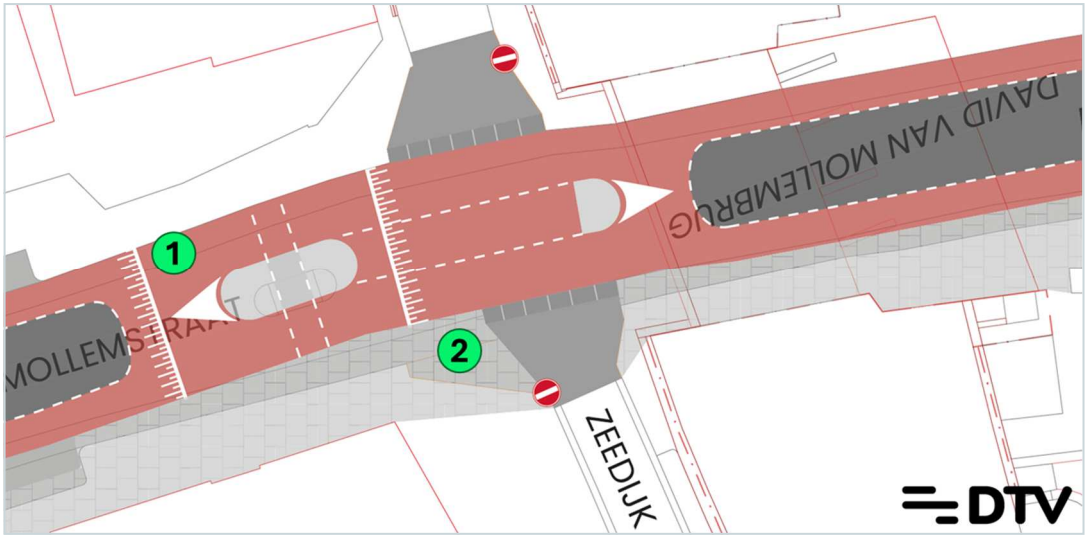
Figuur 5.7 Uitwerking 1.3: Mengen bij kruispunten Schouwweteringstraat,Lauwerecht en Verenigingstraat

In figuur 5.7 is de kruispuntoplossing ter hoogte van het kruispunt met de Lauwerecht weergegeven (voor de overige kruispunten is dit identiek). Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Breedte middengeleiders:** De middengeleiders worden verbreed tot 3,0 meter (nu zijn deze maximaal 2,1 meter breed).
2. **Breedte rijstroken**: Tussen de middengeleiders worden de rijstroken 3,0 meter breed.
3. **Kruispuntplateau**: Ter hoogte van de kruispunten wordt een kruispuntplateau toegepast.
4. **Mengen bij middengeleiders**: Ter hoogte van de middengeleiders moet het gemotoriseerd verkeer en de bussen (tot 18 meter) mengen met het fietsverkeer. Om dit principe te accentueren wordt het kruisingsvlak in zijn geheel in rood asfalt uitgevoerd.
5. **Verbeterde zichtlijnen**: Door het smallere profiel ontstaat een breder trottoir aan de zuidzijde, waardoor de zichthoek voor de fietsers vanuit Lauwerecht zuid beter wordt op het verkeer op de Draaiweg (met name op verkeer vanuit het westen).
6. **Uitritconstructies verwijderen**: Doordat het kruispunt op een plateau ligt, worden de uitritconstructies verwijderd. Dit maakt het tevens mogelijk dat fietsers verder naar voren kunnen opstellen. Haaientanden geven duidelijk de voorrangssituatie weer.

Uitwerking 1.4: Mengen bij de kruispunt Hoogenoord – Zeedijk

Voor het kruispunt Hoogenoord – Zeedijk is het zelfde principe toegepast als voor de overige kruispunten, echter door de ligging direct naast de brug over de Vecht zijn enkele aanpassingen nodig.



Figuur 5.8 Uitwerking 1.4: Mengen bij de kruispunt Hoogenoord – Zeedijk

In figuur 5.8 is de kruispuntoplossing ter hoogte van het kruispunt met de Hoogenoord - Zeedijk weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Plateau voor het kruispunt:** Door de brug is het niet mogelijk om een kruispuntplateau toe te passen. Om wel de snelheidsremming ter hoogte van het kruispunt te realiseren wordt het plateau ter hoogte van de middengeleider aangebracht. Hierdoor blijven de uitritconstructies gehandhaafd.
2. **Versmallen uitritconstructie:** In de huidige situatie is de uitritconstructie vanuit de Zeedijk 12 meter breed. In de nieuwe situatie is deze circa 7 meter breed. Door het versmallen van de uitritconstructie wordt het voor het verkeer dat tegen de richting in rijdt (zie paragraaf 3.3) minder aantrekkelijk gemaakt.

Uitwerking 1.5: Draaiweg – Talmalaan

Het kruispunt Draaiweg – Talmalaan blijft met verkeerslichten geregeld[6]. De voorgestelde aanpassingen zijn primair gericht op het optimaliseren van het huidige gebruik en het verlagen van de rijsnelheden van het doorgaande gemotoriseerd verkeer.

[6] In het kader van dit verkeersveiligheidsonderzoek, is niet onderzocht of een andere kruispuntoplossing mogelijk is.



Figuur 5.9 Uitwerking 1.5 Kruispunt Draaiweg - Talmalaan

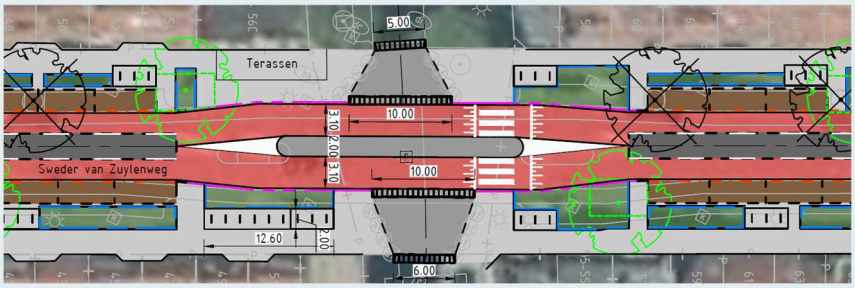
In figuur 5.9 is de voorgestelde kruispuntoplossing weergegeven. De belangrijkste aanpassingen zijn als volgt:

1. **Verlenging fysieke geleider**: De fysieke geleider tussen het vrijliggende fietspad en de rijstrook richting het westen wordt verlengd. Hierdoor ontstaat een optische versmalling van de rijstrook, wat bijdraagt aan lagere rijsnelheden van gemotoriseerd verkeer.
2. **Aanbrengen plateau:** Op de Draaiweg wordt een plateau gerealiseerd met een accentkleur. Dit plateau zorgt voor snelheidsreductie van het doorgaande autoverkeer in westelijke richting. Door de accentkleur en door het plateau al zo ver mogelijk op het kruispunt te laten beginnen, is de zichtbaarheid vanuit de bocht gewaarborgd. Bovendien is dit een geschikte locatie, aangezien omwonenden hier de minste hinder ondervinden en bussen hier nog niet met hoge snelheid passeren.
3. **Verhogen puntstuk**: Het puntstuk op het kruisingsvlak wordt verhoogd om te voorkomen dat verkeer de bocht richting het noorden afsnijdt. Dit maakt de rijlijn duidelijker en vergroot de voorspelbaarheid van verkeersbewegingen.
4. **Aanpassen bocht en aanleg fiets-bypass**: De bocht voor autoverkeer richting de Troelstralaan wordt aangepast en er wordt een by-pass voor fietsers richting de Draaiweg aangelegd. Dit maakt het deelconflict tussen auto en fiets eenduidiger en overzichtelijker. Door de bocht aan te passen verbetert het zicht op fietsers én neemt de snelheid van afslaand autoverkeer af.
5. **Aanpassen VRI-koppeling met Talmalaan**: De huidige verkeerslichtenregeling heeft een koppeling met de fiets-/voetgangersoversteek op de Talmalaan (circa 150 meter naar het noorden). Door deze koppeling wordt voor het verkeer vanaf de Talmalaan richting het westen het verkeerslicht op groen gehouden, wat tot hogere snelheden leidt. Door deze koppeling vanaf het noorden uit te schakelen (in ieder geval buiten de drukste uren), wordt het verkeer eerder afgeremd.

Opmerking met betrekking tot de verkeersveiligheid voor variant 1
Het voorgestelde profiel met mengen ter hoogte van de kruispunten heeft een sterk snelheidsremmend effect en vergemakkelijkt het oversteken van de Draaiweg door bredere

middengeleiders en smalle rijstroken. Daarnaast verbetert het zicht op het verkeer, met name bij de Lauwerecht, doordat de rijbaan naar het noorden wordt verlegd. Deze extra ruimte voor overstekende fietsers en voetgangers gaat echter ten koste van de beschikbare ruimte voor de fietsers en het gemotoriseerd verkeer op de Draaiweg: de vele fietsers, auto's en bussen moeten zich naar elkaar schikken als ze richting de middengeleiders rijden. Dit zal met de huidige intensiteiten naar verwachting nieuwe verkeersonveilige situaties veroorzaken. Deze variant is alleen realistisch wanneer de intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer kunnen worden teruggebracht tot circa 5.000 – 6.000 motorvoertuigen per etmaal (zie ook kader).

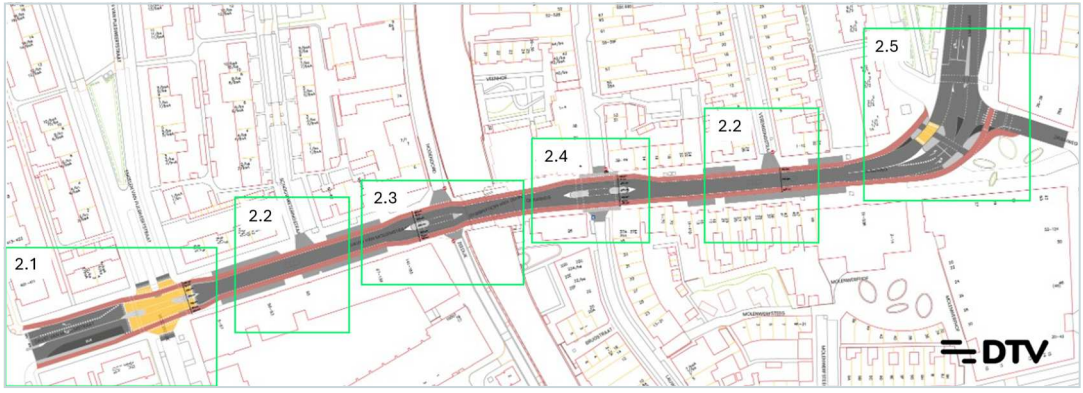
Herinrichting Julianaparklaan – Sweder van Zuylenweg – Adriaan van Bergenstraat
Een vergelijkbaar principe is in Utrecht eerder toegepast, onder andere bij de herinrichting van de Julianaparklaan–Sweder van Zuylenweg–Adriaan van Bergenstraat. In dit gebied is ervoor gekozen om kruispunten volledig in rood asfalt uit te voeren, waarmee wordt gecommuniceerd dat gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zich hier mengen, terwijl op de tussenliggende wegvakken fietsstroken aanwezig blijven. Uit recente VRI-tellingen van de gemeente blijkt dat de verkeersintensiteit op de Sweder van Zuylenweg (nabij de Amsterdamsestraatweg) circa 5.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Dit biedt een relevante referentie voor de toepassing van dit principe binnen het huidige studiegebied.



Figuur 5.10 Uitsnede uit Voorlopig Ontwerp herinrichting Sweder van Zuylenweg

5.2.2 Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

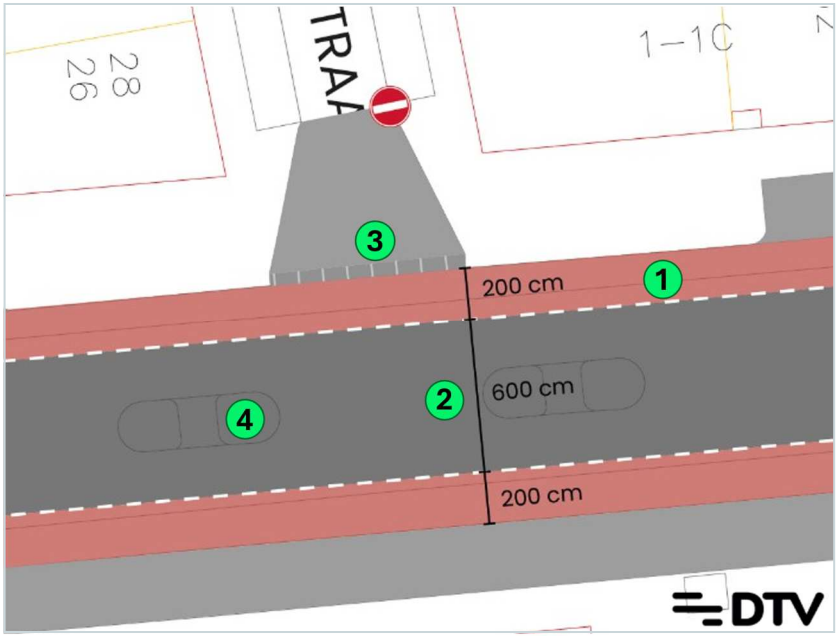
In figuur 5.11 is de gehele principeoplossing van het traject voor variant 2 weergegeven. In bijlage E is deze oplossing in groter formaat opgenomen. In elk kader is een onderdeel van het ontwerp weergegeven en wordt het ontwerp apart toegelicht. Linksboven in het kader staat het corresponderende nummer van deze uitwerking.



Figuur 5.11 Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

Uitwerking 2.1: Oudenoord – David van Mollemstraat – Westerdijk
De oplossing voor dit kruispunt is in variant 2 identiek aan die van variant 1.

Uitwerking 2.2: GOW30 met fietsstroken
De wegvakken tussen de kruispunten worden in deze variant ingericht met fietsstroken. De bestaande rijbaanbreedte (circa 10 meter) wordt hierbij volledig gebruikt.

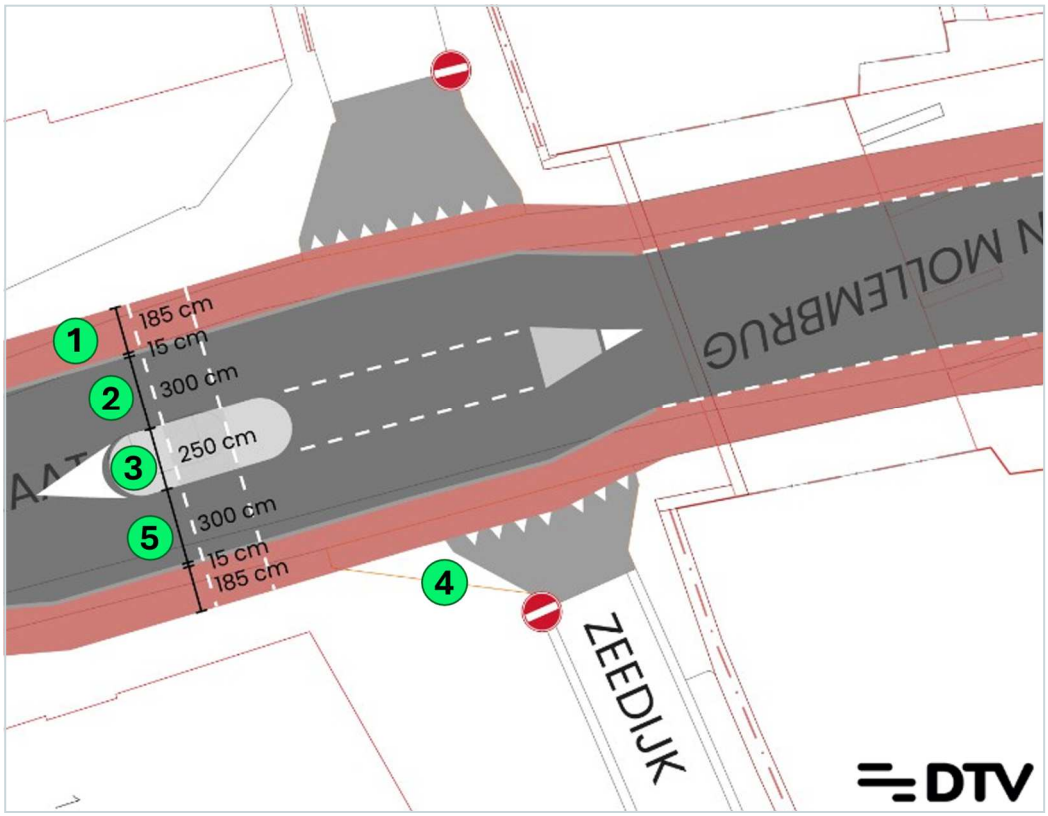


Figuur 5.12 Uitwerking 2.2 GOW30 met fietsstroken

In figuur 5.12 is het wegvak ter hoogte van het kruispunt met de Verenigingstraat weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

1. **Fietsstroken**: De fietsstroken zijn 2,0 meter breed (in plaats van circa 1,5 meter).
2. **Rijbaan**: de rijbaan voor het gemotoriseerd verkeer is circa 6,0 meter breed. Bussen die elkaar passeren, moeten hierdoor uitwijken naar de fietsstrook. Omdat het een GOW30 betreft, wordt geen as-streep in het midden van rijbaan aangebracht.
3. **Uitritconstructies**: de uitritconstructies bij de Schouwweteringstraat en Verenigingstraat blijven gehandhaafd.
4. **Geen middengeleiders:** Dezelfde kruispuntoplossing als bij de Zeedijk en Lauwerecht (zie uitwerking 2.3) kan niet overal worden toegepast. De wegvakken tussen de kruispunten zijn relatief kort. Dit betekent dat deze stukken niet optimaal kunnen functioneren. Het doortrekken van het GOW30-profiel met aanliggende fietspaden over de gehele Draaiweg zou weliswaar meer consistentie opleveren, maar brengt aanzienlijke ruimtelijke consequenties met zich mee, omdat het niet binnen de huidige rijbaanbreedte past.
5. **Behoud parkeerplaatsen en trottoirs**: Het profiel in deze blijft op de wegvakken gelijk aan de bestaande breedte. Hierdoor kunnen parkeerplaatsen en bestaande trottoirs behouden blijven.

Uitwerking 2.3: Kruispunt Hoogenoord – Zeedijk
Op het kruispunt met Hoogenoord - Zeedijk wordt het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer van elkaar gescheiden door aanliggende fietspaden te realiseren. Ook worden de middengeleiders verbreed om de oversteekbaarheid te verbeteren. Wel moeten alle modaliteiten bij deze kruispuntoplossing concessies doen qua beschikbare ruimte.



Figuur 5.13 Uitwerking 2.3 Kruispunt Hoogenoord - Zeedijk

In figuur 5.13 is de kruispuntoplossing voor variant 2 ter hoogte van het kruispunt Hoogenoord - Zeedijk weergegeven. Belangrijke aandachtspunten zijn:

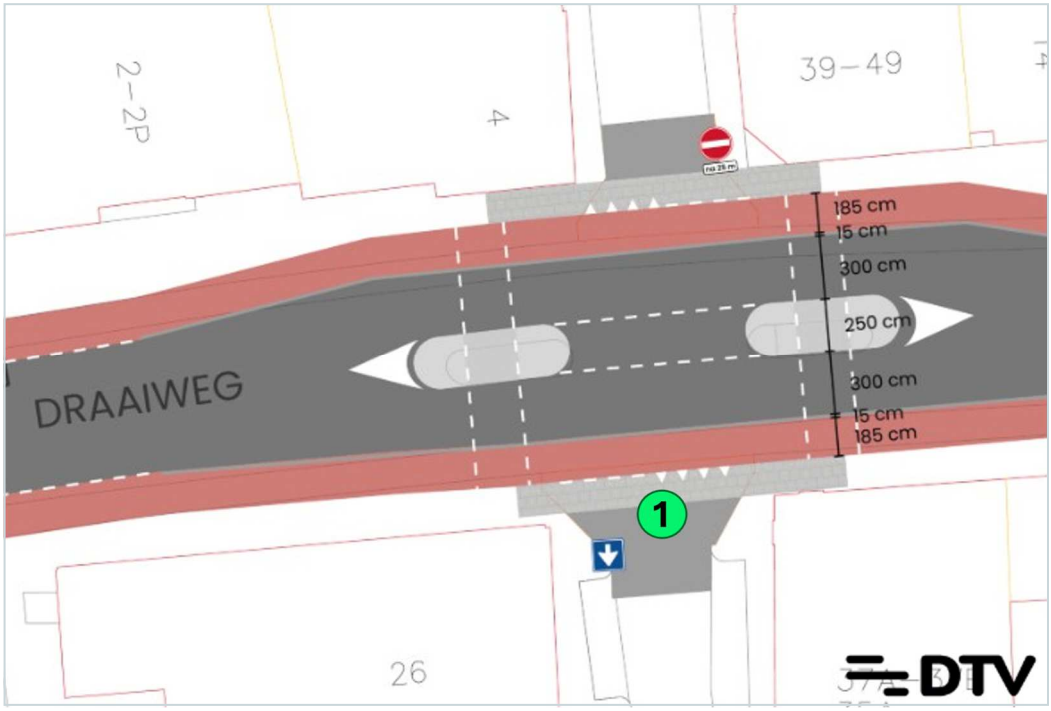
1. **Breedte fietspaden**: De aanliggende fietspaden zijn 2,0 meter breed, inclusief een vergevingsgezinde (schuine) band van 0,15 meter. Technisch gezien is het bij deze breedte nog mogelijk om naast elkaar te fietsen, zij het minder comfortabel. De verwachting is dat fietsers ter hoogte van de kruispunten vaker achter elkaar zullen rijden. In figuur 5.14 is een voorbeeld weergegeven van een schuine band tussen de rijbaan en een aanliggend fietspad.
2. **Breedte rijstroken**: De rijstroken tussen de middengeleiders zijn 3,0 meter breed.
3. **Breedte middengeleiders**: De middengeleiders zijn 2,5 meter breed en creëren een afgeschermd opstelpunt voor overstekende fietsers en voetgangers.
4. **Breedte trottoir**: Op de smalste punten is het trottoir 1,5 meter breed.
5. **Versmallen uitritconstructie:** In de huidige situatie is de uitritconstructie vanuit de Zeedijk 12 meter breed. In de nieuwe situatie is deze circa 7 meter breed. Door het versmallen van de uitritconstructie wordt het voor het verkeer dat tegen de richting in rijdt (zie paragraaf 3.3) minder aantrekkelijk gemaakt.



Figuur 5.14 Voorbeeld schuine band tussen de rijbaan en het aanliggende fietspad

Uitwerking 2.4: Kruispunt Lauwerecht

Op het kruispunt met Lauwerecht wordt het gemotoriseerde verkeer en het fietsverkeer van elkaar gescheiden door aanliggende fietspaden te realiseren gelijk aan het kruispunt met de Hoogenoord - Zeedijk.



Figuur 5.15 Uitwerking 2.4 Kruispunt Lauwerecht

In figuur 5.15 is de kruispuntoplossing voor variant 2 ter hoogte van het kruispunt met de Lauwerecht weergegeven. Belangrijke aanvullende aandachtspunten ten opzichte van het kruispunt met Hoogenoord – Zeedijk zijn:

1. **Uitritconstructies verwijderen**: Het verwijderen van de uitritconstructies maakt het mogelijk dat fietsers zo ver als mogelijk naar voren kunnen opstellen. Haaientanden geven duidelijk de voorrangssituatie weer.

Uitwerking 2.5: Draaiweg – Talmalaan
De oplossing voor dit kruispunt is in variant 2 identiek aan die van variant 1.

5.3 Uitgangspunten kostenraming

In deze paragraaf zijn de scope en bouwspecifieke uitgangspunten opgenomen die van toepassing zijn op de kostenramingen van de twee varianten. Voor de prijsvorming is gebruikgemaakt van algemene basisdocumenten, waaronder CP-kostenbestanden en CBS Statline.

Scope werkzaamheden
De scope omvat de werkzaamheden binnen de werkgrenzen van het studiegebied:

- Het zagen en opbreken van asfaltverhardingen;
- Het opbreken van elementverhardingen en kantopsluitingen;
- Het verwijderen en aanbrengen van funderingen;
- Het aanbrengen van asfaltverhardingen;
- Het aanbrengen van kantopsluitingen;
- Het aanbrengen van elementverhardingen;
- Het aanbrengen van middengeleiders van printbeton;
- Het aanpassen van straatafwatering;
- Het verwijderen en aanbrengen van markeringen;
- Het verwijderen en aanbrengen van bebordingen;
- Overige bijkomende en bijbehorende werkzaamheden.

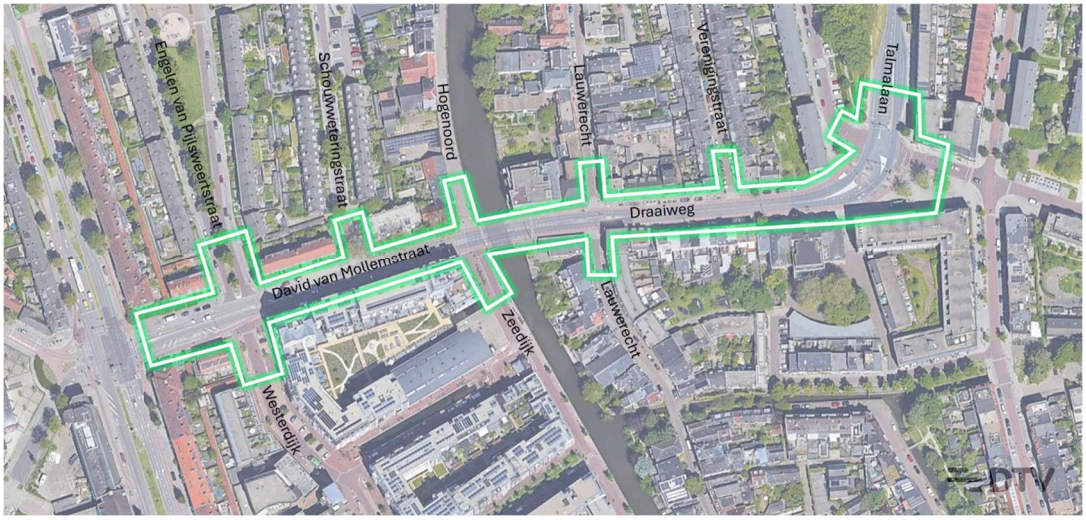
Bouwspecifieke uitgangspunten

- In deze raming is geen rekening gehouden met marktwerking;
- In deze raming is geen rekening gehouden met indexering naar verwachte moment van aanbesteding;
- Er is in deze raming geen rekening gehouden met grondaankoop en andere vastgoedkosten;
- Er is rekening gehouden met het verleggen van kabels en leidingen middels een percentage van de voorziene bouwkosten;
- Gezien het niveau van de kostenraming zijn de nader te detailleren kosten voor bouwkosten gezet op 20%;
- Er is rekening gehouden met tijdelijke verkeersmaatregelen als percentage van de bouwkosten;
- Zoveel mogelijk asfaltverhardingen blijven gehandhaafd;
- Vrijkomende verhardingsmaterialen worden afgevoerd tenzij anders vermeld;
- Er worden geen verhardingsmaterialen door de opdrachtgever ter beschikking gesteld;
- Vrijkomend asfalt is voor ca. 25% teerhoudend, de rest is teervrij;
- Verharding wordt niet voorzien van nieuwe kolken, alleen aanpassen van de kolken;
- De openbare verlichting kan hergebruikt worden in het werk en wordt verplaatst;
- Erkende verwerker zit op een transportafstand van ca. 25 km (enkele reis);
- In deze raming is rekening gehouden met het hergebruik en verplaatsen van de verkeersborden;
- In deze raming is geen rekening gehouden met inrichtingselementen;
- Riolering wordt niet gewijzigd;
- Kantopsluitingen worden uitgevoerd als prefab betonbanden (trottoirbanden / RWS-banden);
- Middengeleiders worden uitgevoerd als RWS banden met printbeton.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

In opdracht van de gemeente Utrecht heeft DTV een integraal verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd op de route David van Mollemstraat – Draaiweg, inclusief de kruispunten met de Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan. Het studiegebied is weergegeven in figuur 6.1.



Figuur 6.1 Studiegebied David van Mollemstraat - Draaiweg

Het verkeersveiligheidsonderzoek geeft een gedetailleerd beeld van het huidige gebruik en de verkeersveiligheid op de Draaiweg:

- dagelijks maken circa 11.000 motorvoertuigen en 4.700 fietsers gebruik van de route (van oost naar west en vice versa);
- bij de kruispunten met de Zeedijk en Lauwerecht kruisen respectievelijk 4.100 en 2.900 fietsers de David van Mollemstraat/Draaiweg;
- de snelheidsmetingen tonen aan dat de V85-snelheid overdag rond de 40 km/uur ligt, maar ’s nachts fors hoger is (tot 59 km/uur), met uitschieters tot 90 km/uur;
- op basis van TomTom-data is vastgesteld dat circa 40% van het verkeer vanaf de Weerdsingel gebruik maakt van David van Mollemstraat en de Draaiweg om de stad uit te rijden.

Verkeersveiligheid staat onder druk

De analyse van zowel objectieve data (verkeerstellingen, snelheidsmetingen, ongevallenanalyse) als subjectieve waarnemingen (enquêtes, verkeersveiligheidsschouw en gesprekken met omwonenden) toont aan dat de verkeersveiligheid binnen het studiegebied onder druk staat. Met name fietsers en voetgangers ervaren de route als onveilig, veroorzaakt door smalle fietsstroken, beperkte opstelruimte bij oversteekplaatsen, hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en intensieve interactie tussen verschillende modaliteiten. Daarnaast voldoet de infrastructuur op meerdere punten niet aan de CROW-richtlijnen. Fietsstroken zijn te smal, middeneilanden bieden onvoldoende veilige opstelruimte en de combinatie van parkeren, laden en lossen en intensief busverkeer vergroot de kans op conflictsituaties.

Ook laten de verkeersmetingen zien dat op zowel de Zeedijk als de Lauwerecht (zuid) een aanzienlijk aandeel van de gemotoriseerde verkeersbewegingen plaatsvindt in strijd met het

geldende eenrichtingsregime. Het relatief hoge aandeel verkeer in de formeel niet-toegestane rijrichting is opmerkelijk en duidt mogelijk op onduidelijkheid in de verkeersinrichting, onvoldoende herkenbaarheid of beperkte naleving van de verkeersregels. Dit kan leiden tot onverwachte verkeerssituaties en een verhoogd risico op conflicten (zowel in deze wegvakken als op de kruispunten), met name voor kwetsbare weggebruikers.

Draaiweg vervult meerdere functies

De Draaiweg vervult meerdere functies. Het is zowel een belangrijke verbindingsweg naar het centrum voor gemotoriseerd verkeer als een intensief gebruikte oost-westverbinding voor het fietsverkeer. Ook fungeert de weg als belangrijke verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen de Talmalaan/Kardinaal de Jongweg en de buurten in het westen en noordwesten van Utrecht. Daarnaast kruisen twee druk bereden hoofdfietsroutes de Draaiweg. De straat heeft bovendien een verblijffunctie, met langsparkeren, enkele winkelvoorzieningen en woningen direct aan de route. Door de beperkte ruimte tussen de bebouwing zijn de huidige inrichting en het feitelijke gebruik van de route niet in balans.

Keuzes maken is noodzakelijk

De onderzochte oplossingsrichtingen laten zien dat verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming mogelijk is, maar dat het beperkte profiel en de hoge verkeersintensiteit dwingende keuzes vergen. Er is een forse (structurele) afname van gemotoriseerd verkeer nodig om een ontwerp te realiseren dat rechtdoet aan de functie en het gebruik van de weg. Dit heeft uiteraard een positief effect op de verkeersveiligheid voor alle modaliteiten.

In variant 1 (zie figuur 6.2 en bijlage D) zijn alle kruispunten voorzien van brede middengeleiders, zijn de rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer smal gehouden en gaat het fietsverkeer voor het gemotoriseerd verkeer. Door de smallere rijbaan ontstaat meer zicht voor kruisende fietsers en voetgangers op naderend gemotoriseerd verkeer. Bijkomend voordeel is dat er meer ruimte voor de voetgangers parallel aan de Draaiweg ontstaat. **Alleen met deze variant kan de inrichting voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en de CROW-richtlijnen, en wordt de veiligheid van (kwetsbare) weggebruikers substantieel verbeterd. Echter is hierbij een forse afname van gemotoriseerd verkeer essentieel.**

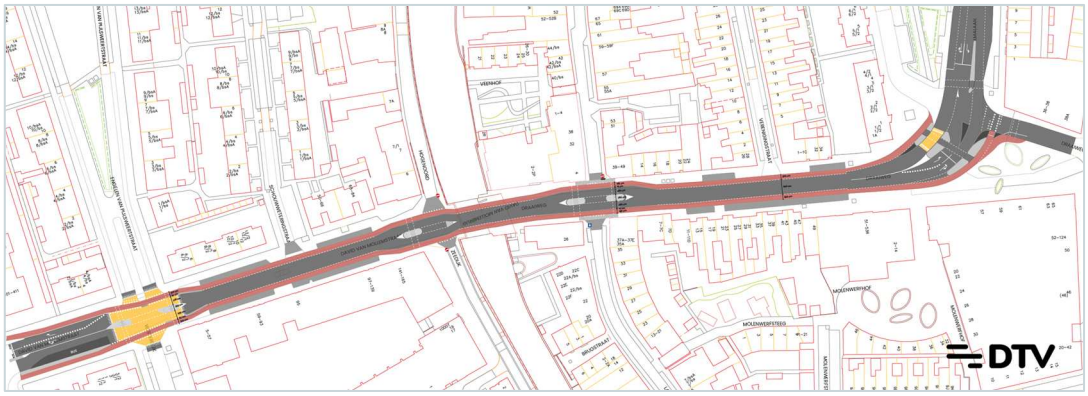


Figuur 6.2 Variant 1: GOW30, fietsstroken met mengen bij de kruispunten op hele traject

De gemeente Utrecht is eind 2025 gestart met een netwerkstudie om de mogelijkheden voor het verlagen van de verkeersintensiteit op de Draaiweg te onderzoeken. De doorlooptijd van deze studie en het realiseren van eventuele maatregelen is echter te lang om af te wachten. Om de inrichting van de weg op korte termijn beter aan te laten sluiten op het toekomstige snelheidsregime en verkeersveiliger te maken, is daarom variant 2 ontwikkeld.

Variant 2 – verkeersveilige inrichting op korte termijn
Variant 2 (zie figuur 6.3 en bijlage E) vraagt van alle modaliteiten – automobilisten, fietsers, voetgangers en openbaar vervoer – dat zij concessies doen. De beschikbare ruimte voor gemotoriseerd verkeer en parkeren wordt beperkt, fietsers beschikken niet overal over aanliggende fietspaden en voetgangers moeten op enkele locaties genoegen nemen met smallere trottoirs. Door deze gezamenlijke 'water-bij-de-wijn'-benadering ontstaat een inrichting die de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid verbetert, zonder dat één modaliteit onevenredig wordt benadeeld.

In deze variant is er, vanwege de ruimtelijke impact, voor gekozen om uitsluitend op de kruispunten Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan aanpassingen door te voeren. Hiermee blijft de ingreep beperkt tot de locaties waar de meeste winst in verkeersveiligheid en oversteekbaarheid te behalen is. Daarnaast houdt deze aanpak voor de gemeente de mogelijkheid met minder ingrepen open om in een later stadium alsnog variant 1 te realiseren.



Figuur 6.3 Variant 2: GOW30, aanliggende fietspaden met scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht

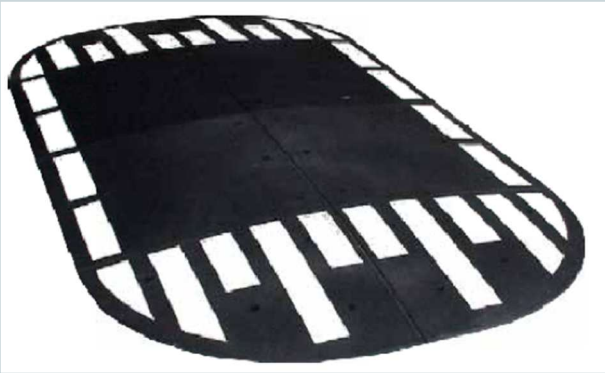
6.2 Aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde verkeersveiligheidsonderzoek adviseert DTV om de volgende stappen te nemen in het vervolg van de ontwikkeling van de David van Mollemstraat – Draaiweg:

1. **Heroverweeg de netwerkfunctie van het studiegebied**. Het wordt aanbevolen om de huidige functie van de David van Mollemstraat – Draaiweg als 'verbindingsweg naar het centrum' te heroverwegen. Wanneer sprake is van een lagere verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer (en (eventueel) minder buslijnen), kan de weg functioneren als geloofwaardige 30 km/uur-weg, waarbij de realisatie van de optimale variant 1 mogelijk is.

2. **Werk variant 2 uit tot een Voorlopig Ontwerp, met prioriteit voor de kruispunten Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan .** Het wordt aanbevolen om variant 2 (verder technisch) uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp, met expliciet aandacht voor de keuze of de wegvakken tussen de kruispunten wél of niet worden ingericht met het GOW30-profiel met de fietsstroken. Bij de verdere uitwerking verdient het prioriteit om de vier kruispunten Westerdijk, Zeedijk, Lauwerecht en Talmalaan als eerste te beschouwen, aangezien juist op deze locaties de grootste winst in verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers kan worden behaald.

3. **Plaats Gumatec-drempels om snelheid van gemotoriseerd verkeer te reduceren**. Om de snelheid van gemotoriseerd verkeer op de David van Mollemstraat en de Draaiweg effectief terug te dringen, wordt aanbevolen om op korte termijn Gumatec-rubberen prefabdrempels aan te leggen. Uit snelheidsmetingen blijkt dat dagelijks meerdere voertuigen snelheden tussen 80 en 90 km/uur halen, terwijl de maximumsnelheid 50 km/uur bedraagt. Gumatec-drempels worden onder andere toegepast op routes met openbaar vervoer of op weggedeelten die door hulpdiensten worden gebruikt, en vormen daarmee een geschikte optie voor dit tracé. Het wordt aanbevolen om de drempels zodanig te positioneren, dat ze bij voorkeur net voor de kruispunten liggen, maar het nog wel mogelijk is om de kruispunten met de Zeedijk en de Lauwerecht aan te passen.



Figuur 6.4 Voorbeeld Gumatec rubber prefabdrempel

4. **Start aanvullend onderzoek naar snelheidsremmende plateaus**. Het wordt aanbevolen om aanvullend onderzoek op te starten over het toepassen van plateaus binnen het studiegebied. De plateaus zijn immers een essentieel instrument om de snelheid te verlagen op de langere wegvakken. Het onderzoek dient zich te richten op de optimale vormgeving, de mate van snelheidsremming die hiermee haalbaar is, de optimale locatie en positie van plateaus in relatie tot de kruispunten en oversteekbewegingen en mogelijke overlast van geluid en trillingen.

5. **Voer verkeersregeltechnische analyses uit voor het kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat.** Tot slot wordt aanbevolen om te onderzoeken of het mogelijk en wenselijk is om de rijstrookindeling op dit kruispunt om te draaien. Door de rijstrookindeling te wijzigen kan het deelconflict tussen de overstekende fietsers (over de Oudenoord) en het rechtsafslaande verkeer vanaf de David van Mollemstraat richting de Oudenoord worden opgeheven. Deze wijziging is voorgesteld op basis van de bevindingen tijdens de verkeersregeltechnische schouw.

6. **Bevorderen naleving eenrichtingsregimes op de Zeedijk en Lauwerecht (zuid).** De geconstateerde verkeersbewegingen in strijd met het geldende eenrichtingsregime op zowel de Zeedijk als de Lauwerecht (zuid) wijzen op een beperkte herkenbaarheid en naleving van de verkeersregeling. Het wordt aanbevolen om, aanvullend op de reeds beschreven maatregel voor het kruispunt met de Zeedijk, ook op beide straten in te zetten op het versterken van de duidelijkheid en afdwingbaarheid van het eenrichtingsverkeer. Er is geen sprake van een eenvoudige, direct toepasbare maatregel om het negeren van het eenrichtingsverkeer volledig te voorkomen. Het wordt daarom aanbevolen om deze problematiek verder te verkennen en toe te werken naar een structurele oplossing. Op korte termijn kan worden ingezet op gerichte, tijdelijke handhavingsacties, bijvoorbeeld met waarschuwingen en indien nodig met boetes.

Bijlage A Petitie buurtbewoners

Petitie

ter

Structurele verbetering

van de Verkeerssituatie

Draaiweg / David van Mollemstraat / Talmalaan

Utrecht

Aan: *Gemeente Utrecht*

Betreft: *Verzoek tot onafhankelijk onderzoek en maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Draaiweg/David van Mollemstraat/Talmalaan*

Utrecht, 5 maart 2025

Geachte leden van het gemeentebestuur en de gemeenteraad, beste Senna,

Wij, de ondertekenaars van deze petitie, **verzoeken u dringend om actie te ondernemen met betrekking tot de verkeerssituatie op de Draaiweg, David van Mollemstraat en Talmalaan.** De huidige situatie leidt tot ernstige verkeersveiligheidsproblemen en heeft negatieve gevolgen voor voetgangers, fietsers en bewoners, met als absoluut dieptepunt het overlijden van de 24-jarige Floor op 1 februari jongstleden.

De frustratie en inmiddels ook boosheid in onze buurt is groot. Dit tragische ongeval staat niet op zichzelf maar is een pijnlijke bevestiging van wat wij als bewoners al jaren signaleren: onze straten zijn levensgevaarlijk. We ervaren dagelijks een gevoel van onveiligheid; of we nu te voet, met de fiets of met de auto onderweg zijn. We zien auto's en bussen met hoge snelheden passeren, we ervaren onduidelijke en gevaarlijke oversteekplaatsen en we voelen ons machteloos tegenover het (sluip)verkeer dat onze straten overspoelt. En dan hebben we het nog niet over het asociale verkeersgedrag dat ook hier helaas regelmatig voorkomt. Hoeveel waarschuwingen, meldingen en ongelukken zijn er nodig voordat deze straten worden aangepast?

Met dit schrijven bieden wij u de petitie aan inzake het verzoek tot een onafhankelijk onderzoek naar de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Draaiweg/David van Mollemstraat/Talmalaan. Deze is ondersteund door **1.770** handtekeningen, ons inziens benadrukt dit de noodzaak om aan ons verzoek tegemoet te komen en de huidige verkeersinrichting zo snel mogelijk te herzien.

Bijgevoegd vindt u tevens een samenvatting van de enquête die wij onder de genodigden van de buurtbijeenkomst d.d. 18 februari hebben gehouden. De uitkomsten spreken voor zich.

Wij hopen dat u deze petitie met de ernst en urgentie zult behandelen die zij verdient. Graag blijven wij met u in gesprek om de mogelijkheden en vervolgstappen zo snel mogelijk concreet te maken.

Met vriendelijke groet,

Matthijs Moeken, Steven Quekel, Coen Enklaar, Catharina van der Meer, David Schoenmaker, Rolf van der Veer en Anne Scholten - Buurtinitiatief Aanpassen Draaiweg/DVM/Talmalaan

Problemen die wij ervaren

Wij ervaren verschillende verkeersproblemen die de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid in onze wijk negatief beïnvloeden. Vooral de excessief hoge verkeersdruk in combinatie het feit dat fietsers in onze straten niet gescheiden zijn van autoverkeer en de zeer onoverzichtelijke fietsoversteekplaatsen zorgen iedere dag opnieuw voor grote problemen, zowel tijdens drukke als rustige momenten.

Ons valt op dat vooral de middagspits voor enorme verkeersdruk zorgt. Dit roept vragen op: kan het zijn dat onze straten gebruikt worden om de ring van Utrecht te omzeilen en in de middagspits dwars door de stad rijden? In ieder geval leidt het dagelijks tot irritaties en bijna aanrijdingen tussen weggebruikers en een ongekende verslechtering van de luchtkwaliteit.

Zodra het drukke verkeer afneemt na de middagspits verandert de straat in een racebaan, vooral omdat de straat door de fietsstroken breder overkomt dan hij daadwerkelijk is. Wat opvalt is dat het verkeer 's avonds aanzienlijk verschilt van het verkeer overdag; de bestuurders zijn vaak jong, beschikken over snelle auto's en rijden veel te hard. Het lijkt alsof de weg 's avonds voor hen een snelle verbinding is die ze regelmatig berijden, hetgeen begrijpelijk is omdat sinds het aanpassen van de Marnixlaan de snelste verbinding tussen de wijken Overvecht en Kanaleneiland (in tegenstelling tot de doelstelling van verkeersvisie 2040) via de Draaiweg/DVM/Talmalaan loopt. Wij hebben tot op heden geen enkele keer een vorm van handhaving gezien rondom dit levensgevaarlijke rijgedrag, waardoor het onbestraft blijft en de situatie verslechtert. Dit brengt niet alleen de verkeersveiligheid in gevaar maar geeft ook een permanent gevoel van onrust: wanneer gaat het weer mis?

Dan is er het intensieve busverkeer met de reusachtige elektrische dubbele bussen (ledig gewicht 19.000kg). Door de frequentie en de grootte van de bussen wordt de situatie onoverzichtelijk, waardoor vooral fietsers in de problemen komen. Vaak zien we ze de stoep of een parkeerhaven in vluchten om de bus langs te laten. We ervaren dat buschauffeurs regelmatig ongeduldig zijn en zien ze soms versnellen om voor een middenberm nog een fietser in te halen. De onbalans tussen deze mastodonten en fietsende kinderen op een en dezelfde weg is ronduit angstaanjagend.

Opmerkelijk is dat in alle omliggende straten met dezelfde wegcategorie (doorgaande weg categorie 2) fietsers wél gescheiden zijn van het overige verkeer. Zowel op de Oudenoord, op de nieuw aangelegde Talmalaan en zelfs op de Kaatstraat rijden fietsers niet op de rijbaan. Uitsluitend op de Draaiweg/DVM, de weg met de hoogste verkeersdruk van alle omliggende wegen, worden fietsers gedwongen de rijbaan te delen met auto's en bussen. Dit druist in tegen de SWOV (het Nationaal Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) richtlijnen. Dit brengt ons bij de constatering dat in nagenoeg heel Nederland en Utrecht, conform de SWOV richtlijnen:

a) fietsers gescheiden worden van het overige wegverkeer bij hoge verkeersdruk.

b) kruisingen tussen fietsers en drukke autowegen gebruik maken van snelheid beperkende maatregelen.

Om voor ons onbekende redenen is er bij (het 400m lange traject) Draaiweg/DVM gekozen om beide essentiële aspecten van de SWOV richtlijnen te negeren en al het drukke verkeer zichzelf te laten reguleren over twee brede rijstroken, oftewel: een '*self-explaining road*'.

Ons vermoeden is dat de uitzonderlijk smalle inrichting van de omgeving (15 meter gevel tot gevel op het punt van het ongeval) ervoor zorgen dat deze maatregelen niet toegepast kunnen worden; het is te smal om auto's en fietsers te scheiden, snelheid beperkende chicanes passen dubbele bussen niet doorheen, drempels zorgen (door het gewicht van de bussen) voor trillingen waardoor oude huizen beschadigen, de gemiddelde snelheid (doordat de straat overdag nagenoeg altijd vast staat) haalt de norm voor een flitspaal niet en zou je stoplichten plaatsen dan blokkeer je de hele binnenstad.

Hierdoor lijken maatregelen die voor autoverkeer en fietsers elders in Nederland zorgen voor een hogere verkeersveiligheid onmogelijk toegepast te kunnen worden op de Draaiweg/DVM/Talmalaan.

Maar we kunnen deze beredenering ook omdraaien: door de inrichting van de omgeving is dit gebied **volstrekt ongeschikt om zoveel verkeer te verwerken op een manier die de verkeersveiligheid borgt en voldoet aan de SWOV richtlijnen**. Het is dan op zijn minst opmerkelijk om te constateren dat de gemeente desondanks, keer op keer de verkeersdruk juist in dit gebied beleidsmatig verhoogt.

De recente afsluiting van de Kaatsstraat heeft daarbij gezorgd voor een geschatte verdubbeling[1] van de verkeersdruk in een straat die de oorspronkelijke verkeersbewegingen al niet kon verwerken. In onze ogen zijn we daarmee aangekomen bij een volstrekt onhoudbare situatie. Wij ervaren dat de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en de gezondheid van ons als bewoners ondergeschikt zijn aan de belangen van andere buurten en vooral aan die van het doorgaande (sluip)verkeer.

Daarom zouden wij, samenvattend, maar niet limitatief (wij zijn immers geen verkeersdeskundigen, enkel ervaringsdeskundigen), de volgende vragen beantwoord willen hebben:

1. Is de **veiligheid van (overstekende) fietsers en voetgangers** op de Draaiweg/DVM gedurende de **DRUKKE momenten** voldoende geborgd?
   Zo nee: hoe kan dit worden verbeterd?

2. Is de **veiligheid van (overstekende) fietsers en voetgangers** gedurende de **RUSTIGE momenten** voldoende geborgd, specifiek in relatie tot de **snelheden van het autoverkeer?**
   Zo nee: hoe kan dit worden verbeterd?

3. In welke mate wordt de **veiligheid, gezondheid en leefbaarheid van de bewoners bedreigd** door het **beleidsmatig verhogen** van de verkeersdruk op de Draaiweg/DVM, is dit **vanuit normering en regelgeving verantwoord?**
   Hoe kan dit worden verbeterd?

4. In hoeverre wordt de verbinding Draaiweg/DVM/Talmalaan als **doorgaande weg tussen verschillende delen (west/oost en vice versa) van stad gebruikt**, en sluit dit aan op de verkeersvisie 2040?
   *Indien dit **niet ingecalculeerd (sluip)verkeer** betreft: hoe kan dit anders?*

[1] *de meting van de verkeersdruk na de sluiting van de Kaatstraat heeft in de zomervakantie plaatsgevonden maar wordt vergeleken met een de nul-meting tijdens een normale werkweek, daardoor kunnen we die meting niet gebruiken en moeten we helaas de toename van verkeersbewegingen schatten.*

Ons verzoek aan de gemeente

In deze petitie vragen wij om een onafhankelijk onderzoek. De reden hiervoor ligt enerzijds bij de manier waarop de gemeente in het verleden met onze belangen is omgesprongen: onze straat fungeert als het 'verkeersafvoerputje' van alle doorstroom beperkende maatregelen in de omliggende buurten. Anderzijds is er sprake van stelselmatig negeren van meldingen van bewoners over ongevallen en onveilige situaties, evenals het uitblijven van concrete maatregelen om de veiligheid te verbeteren. Daardoor heeft de buurt geen vertrouwen in het correct afhandelen van deze situatie door de gemeente, simpelweg omdat dit ertoe leidt dat de ontwerpers van de huidige wegindeling dit ook gaan beoordelen; een klassieke geval van “de slager die zijn eigen vlees keurt”.

Gezien de complexiteit van de vragen en de potentiële beperkingen van een onafhankelijk onderzoek, hebben wij onze onderzoeksvragen opgedeeld in drie categorieën:

a. Ruwe dataverzameling;

b. Second opinion(s) over het huidige gebruik, indeling van de straat en mogelijke verbeteringen;

c. Validatie van de gemeten cijfers ten opzichte van de wettelijke uitgangspunten en normeringen voor een veilige weginrichting.

Sub a Dataverzameling

Voor deze metingen is geen onafhankelijk onderzoek nodig; de gebruikelijke gemeentelijke instanties kunnen deze tellingen uitvoeren.

1. Hoeveelheid verkeer
    a. Representatieve tellingen (niet tijdens de vakantie) van dagelijks verkeer door de straat in representatieve tijdsblokken (i.v.m. piekbelasting) inclusief het fietsverkeer dat de Draaiweg/DVM kruist.
    b. Inzicht in verkeersstromen op het plein Draaiweg/Talmalaan en hoeveel verkeer de Draaiweg verlaat richting de Vogelenbuurt (ontsluiting vogelenbuurt door afsluiten Kaatstraat).
2. Soort verkeer
    a. In kaart brengen van herkomst en bestemming (sluip)verkeer middels scannen van kentekens tussen Overvecht en Kanaleneiland en vice versa; bij de Daalsetunnel, begin DVM, eind Talmalaan en verkeer dat afslaat op de Marnixlaan richting Lauwerecht.
3. Snelheidsmetingen
    a. Wekenlange 24-uurs trajectcontroles op de gehele Draaiweg/DVM/Talmalaan in beide richtingen – geen moment opnames – om een compleet beeld van behaalde snelheden en frequentie van hard rijden met cijfers te onderbouwen.
    b. Apart analyseren van de snelheid en het rijgedrag van bussen.
4. Luchtkwaliteit en geluidsniveau
    a. Meten en vergelijken van luchtkwaliteit en geluidsniveau met andere straten in Utrecht.
    b. Evalueren ten opzichte van wettelijke normering en kaders om leefbaarheid en negatieve effecten gezondheid bewoners in te kunnen schatten.

Sub b 1 Second opinions

In de petitie vragen we om onafhankelijk onderzoek. Dit doen we omdat wij de stellige overtuiging hebben dat de huidige inrichting van de Draaiweg/DVM/Talmalaan niet voldoet aan veiligheidsnormen en op een dagelijkse basis zorgt voor levensbedreigende situaties, dan wel serieuze bedreigingen van de veiligheid van met name doorgaande fietsers, voetgangers en bewoners. Het Nationaal Instituut Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) maakt dat overduidelijk:

> *"Een wegontwerp is gebaseerd op de driehoek Functie – Vormgeving – Gebruik/gedrag. Deze driehoek houdt in dat de functie tot uitdrukking moet komen in de vormgeving (het ontwerp en de inrichting), en dat de vormgeving moet leiden tot het bedoelde en gewenste gebruik en gedrag door verkeersdeelnemers.*
>
> *De eisen die aan een wegontwerp worden gesteld zijn daarbij bedoeld om ongevallen te voorkomen en de ernst van de afloop van onvermijdbare ongevallen te verminderen. De mogelijke conflicten tussen voertuigen worden door deze eisen zo veel mogelijk beheerst:*
>
> - *Vermijd conflicten met kruisend en overstekend verkeer.*
> - *Scheid verkeerssoorten.*
> - *Reduceer de snelheid op potentiële conflictpunten.*
> - *Vermijd obstakels langs de rijbaan.*
> - *Rijsnelheden dienen te zijn afgestemd op kwetsbare verkeersdeelnemers.*
> - *Voetgangers en fietsers verplaatsen zich over fysiek van het gemotoriseerde verkeer gescheiden voet- en fietspaden.*
> - *Waar kwetsbare verkeersdeelnemers mengen met zwaar gemotoriseerd verkeer is de rijsnelheid maximaal 30 km/uur, omdat de kans op een dodelijke afloop van een ongeval sterk toeneemt bij een botssnelheid vanaf circa 30 km/uur."*

Ons inziens is het noodzakelijk dat andere verkeersdeskundigen dan degenen die de oorspronkelijke ontwerpen én de verkeersvisie 2040 hebben ontworpen, naar de huidige wegindeling kijken omdat de inrichting van onze straten op geen enkele van bovenstaande punten overeenstemt met de SWOV richtlijnen. Omdat wij de complexiteit rondom een integraal onafhankelijk onderzoek begrijpen, willen wij voorstellen senior verkeersdeskundigen uit andere Nederlandse steden danwel van het SWOV te vragen middels een second opinion hun visie over de huidige indeling van de weg in combinatie met de accuraat gemeten datasets uit sub a. te geven. Omwille van een gebalanceerde analyse zouden we deze gemeentelijke verkeersdeskundigen willen aanvullen met enkele onafhankelijke verkeersdeskundigen. Onze vragen richten zich daarbij op de volgende specifieke onderwerpen:

1. Is de omgevingsindeling en het wegontwerp geschikt om de huidige verkeerdruk te verwerken?
2. Is het veilig en geoorloofd om de fietsers in een dergelijk drukke weg niet te scheiden van het autoverkeer?
3. Is het gebruikelijk en veilig om de grote stadsbussen met hoge frequentie door een dergelijk drukke, smalle en complexe verkeerssituatie te laten rijden?
4. Zijn de inrichting van de voetgangers oversteekplaatsen en de stoepen logisch en veilig genoeg?
5. Is het mogelijk om op een dergelijke manier de zeer drukke fietsroutes deze weg te laten oversteken?
6. Is de huidige inrichting van het verkeersplein tussen de Draaiweg en de Talmalaan veilig en logisch?
7. Is het gebruikelijk bij een juiste wegindeling dat zoveel verkeersdeelnemers het verkeersplein "niet juist" gebruiken (lees: door rood en over de stoep fietsen)?

Sub b 2 Visie op verbeteringen second opinion

Naast een interpretatie van de huidige situatie willen wij de verkeersdeskundigen uit andere gemeenten en de onafhankelijke deskundigen vragen een visie te formuleren op hoe de situatie ter plekke kan worden verbeterd. Voor ons is dit een essentieel onderdeel van het onderzoek. Wij zijn van mening dat het voor degenen die de huidige situatie hebben beoordeeld als 'voldoende' niet mogelijk is om met een frisse blik naar dezelfde situatie te kijken. Wij geloven dat alleen onafhankelijke experts daadwerkelijk een second opinion kunnen geven, en nieuwe en voorheen niet bedachte oplossingen kunnen aandragen voor de complexe problemen op de Draaiweg/DVM/Talmalaan.

Deze second opinions zouden niet alleen moeten zorgen voor een holistische visie, maar ook voor concrete, kleinere, oplossingen voor de situaties geschetst onder categorie b1. Het is van belang dat deze deskundigen zowel vanuit een integraal perspectief als met oog voor detail naar de problemen kijken, zodat we innovatieve en effectieve maatregelen kunnen implementeren die de verkeersveiligheid en leefbaarheid in onze straat significant verbeteren op de korte termijn.

Sub c Validatie huidige situatie ten opzichte van wettelijke uitgangspunten en normeringen

Als gezegd verkeren wij in de stellige overtuiging dat er fundamentele onjuistheden zitten in de indeling van de weg en de bijbehorende kwalificaties in de bestemmingsplannen. Het kan niet zo zijn dat men beleidsmatig de verkeersstromen op een dergelijk smal, onoverzichtelijk punt met zoveel kruisende fietsbewegingen blijft verhogen zonder rekening te houden met de veiligheid. Daarom willen wij, op basis van de hiervoor verzochte onderzoeken en uitkomsten, een onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren door een instantie zoals SWOV, Veilig Verkeer Nederland, TNO en CROW of IPLO.

Deze validatie zou zich moeten richten op het toetsen van de huidige situatie aan de wettelijke uitgangspunten en normeringen voor verkeersveiligheid en -beheer. Dit onderzoek kan een snelle en kosteneffectieve analyse zijn, mits het werk in categorie A tot en met B2 goed en gestructureerd is opgeleverd.

Het doel is om vast te stellen of de huidige wegindeling voldoet aan de geldende wet- en regelgeving en waar nodig verbeteringen aan te brengen die de veiligheid en leefbaarheid in onze wijk aanzienlijk verhogen zodat een ongeluk zoals op 1 februari nooit meer kan gebeuren in onze en uw straten.

Samenvatting belevingsonderzoek Draaiweg/DVM/Talmalaan

Onderstaand ontvangt u de uitkomsten van de enquête welke onder de 50 bezoekers van bewonersbijeenkomst op 18 februari 2025 is gehouden (alle deelnemers van de bijeenkomst hebben de enquête ingevuld – 100% participatie). Wij hebben deze uitkomst alsmede de antwoorden op de open vragen gebruikt om de concrete invulling van de Petitie zoals deze hiervoor is beschreven te onderbouwen.

a) 100% van de respondenten ervaart dat de verkeersdrukte op het traject sinds de afsluiting van de Kaatstraat significant is toegenomen.

b) 73% van de respondenten heeft dagelijks last van het verkeerslawaai, trillingen en of uitlaatgassen

c) 92% van de respondenten onderschrijft de typering van het traject op rustige momenten als 'racebaan'

d) 85% van de respondenten heeft zelf gevaarlijke situaties ervaren op het traject

e) 67% van de respondenten heeft hiervan in het verleden al eens melding gemaakt bij gemeente en/of politie

Op de vraag wat de (meest) gevaarlijke aspecten aan de weginrichting zijn, is zeer uitgebreid maar eenduidig gereageerd. Hieruit kan het volgende worden opgemaakt:

a) 80% van de respondenten noemt het kruisend en overstekend verkeer op de diverse oversteekplaatsen aan de Zeedijk, Lauwerecht, kruispunt Draaiweg en oversteek Talmalaan als gevaarlijk

b) 63% van hen noemt de snelheid op deze zogenaamde conflictpunten als levensgevaarlijk

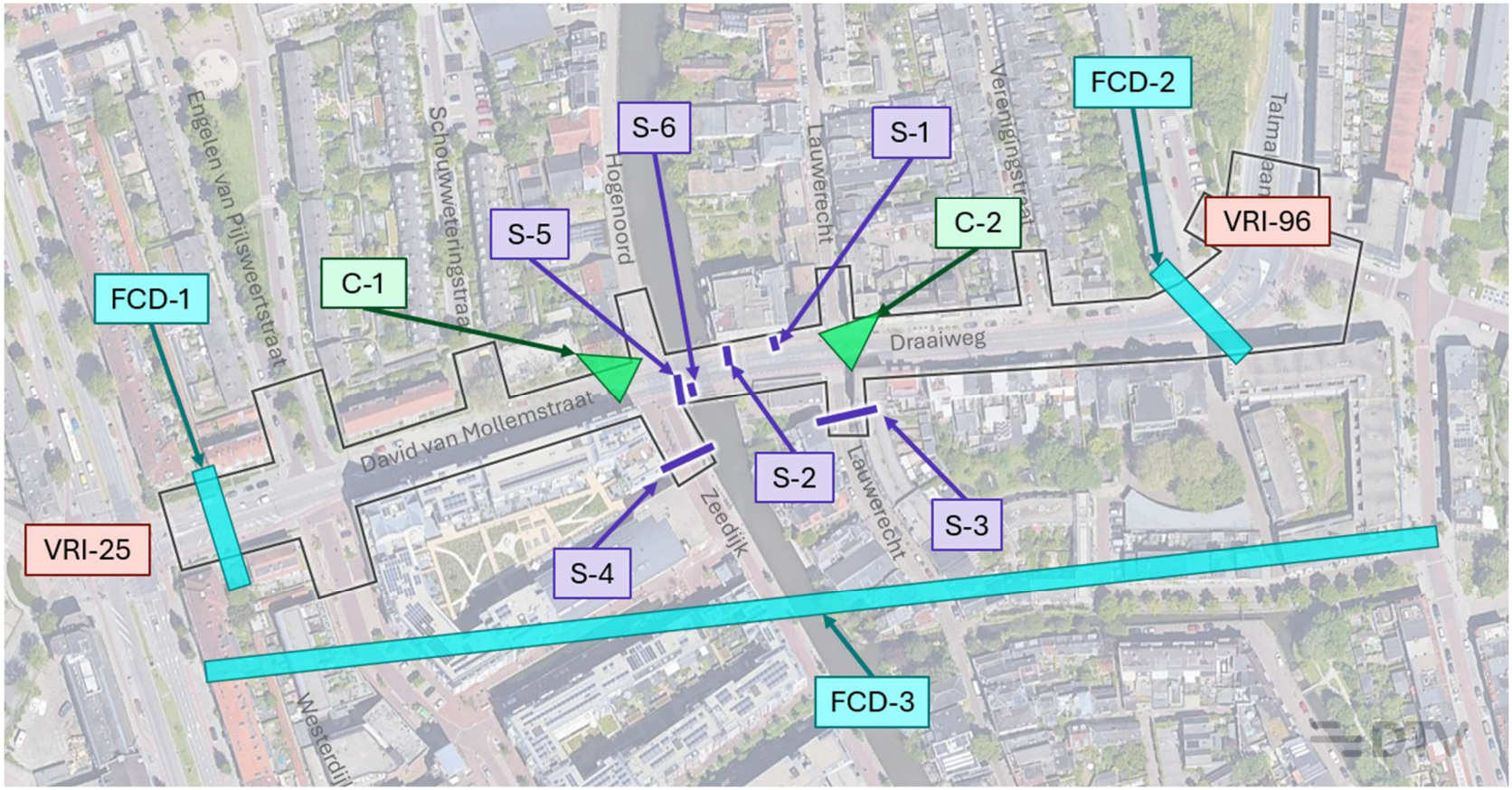
c) 58% merkt op dat de verschillende verkeerssoorten niet (fysiek) van elkaar worden gescheiden en dit gevaarlijke situaties met zich meebrengt

d) 55% merkt specifiek op de dat rijsnelheden daarbij niet zijn afgestemd op kwetsbare verkeersdeelnemers, maar juist op die van het (zware) gemotoriseerde verkeer. Opnieuw met gevaar voor de kwetsbare verkeersdeelnemers

In de bijlagen vind u de individuele antwoorden van de respondenten op het onderzoek alsmede praktijkvoorbeelden van deze buurtbewoners en hun aanbevelingen.

De uitgebreidheid waarmee aan dit onderzoek is deelgenomen laat zien hoe groot de betrokkenheid is in de buurt. Wij zijn mede daardoor van mening dat wij het verzoek tot onafhankelijk onderzoek naar - en aanpassen van - de huidige verkeersituatie indienen namens alle bewoners van de buurt.

Bijlage B Overzicht verkeersmetingen



Figuur 6.5 Overzicht uitgevoerde verkeersmetingen

Telpunt	Locatie	Type telling	Type data	Onderscheid type voertuigen	Opmerking
VRI-25	Kruispunt Oudenoord – David van Mollemstraat	VRI-telling	Aantallen voertuigen	Nee	Doordat op bepaalde rijstroken richtingen zijn gecombineerd (bv rechtdoor en linksaf samen), kunnen geen exacte afslagpercentages worden vastgesteld
VRI-96	Kruispunt Draaiweg – Talmalaan	VRI-telling	Aantallen voertuigen	Nee	Doordat op bepaalde rijstroken richtingen zijn gecombineerd (bv rechtdoor en linksaf samen), kunnen geen exacte afslagpercentages worden vastgesteld
S-1	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen fietsers	Nee	Telslang wordt onder hoek 30 graden op fietsstrook geplaatst
S-2	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	Op drukkere momenten kunnen aantallen en onderscheid naar type voertuigen niet goed worden geteld. Snelheden op rustige periodes worden nauwkeurig bepaald
S-3	Lauwerecht-zuid	Slangtelling	Aantallen voertuigen en fietsers + snelheden	Ja	
S-4	Zeedijk	Slangtelling	Aantallen voertuigen en fietsers + snelheden	Ja	
S-5	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	Op drukkere momenten kunnen aantallen en onderscheid naar type voertuigen niet goed worden geteld. Snelheden op rustige periodes worden nauwkeurig bepaald
S-6	Draaiweg t.h.v. brug over de Vecht	Slangtelling	Aantallen fietsers	Nee	Telslang wordt onder hoek 30 graden op fietsstrook geplaatst
S-7	Talmalaan t.h.v. fietsoversteek	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	
S-8	Talmalaan t.h.v. fietsoversteek	Slangtelling	Aantallen voertuigen + snelheden	Ja	
C-1	Kruispunt David van Mollemstraat – Zeedijk	Camera	Conflictobservatie	Ja	Beelden worden geanalyseerd op mogelijke conflicten en bijzonderheden voor alle modaliteiten
C-2	Kruispunt Draaiweg – Lauwerecht	Camera	Conflictobservatie	Ja	Beelden worden geanalyseerd op mogelijke conflicten en bijzonderheden voor alle modaliteiten
FCD-1	Doorsnede David van Mollemstraat	Floating Car Data	Herkomst-bestemmingen	Nee	Op doorsnedes wordt bepaald wat de herkomsten en bestemmingen zijn, betreft relatieve aantallen
FCD-2	Doorsnede Draaiweg	Floating Car Data	Herkomst-bestemmingen	Nee	Op doorsnedes wordt bepaald wat de herkomsten en bestemmingen zijn, betreft relatieve aantallen
FCD-3	David van Mollemstraat - Draaiweg	Floating Car Data	Herkomst-bestemmingen	nee	Betreft data op gehele traject (verdeeld naar kleinere deeltrajecten). Data is gebaseerd op gemiddelden van minimaal 5 minuten

- Door telslangen S-2 en S-5 midden op het traject te plaatsen, is het tellen van voertuigen niet precies op heel drukke momenten (met stilstaand verkeer). Voordeel is wel dat snelheden dan midden op traject in de rustige uren goed kan worden gemeten.
- Bij de verkeerslichten is het uitgaande verkeer (dat het traject dus uitrijdt) goed te tellen. Met deze richtingen zijn de telslangtellingen S-2 en S-5 te corrigeren. Door de gecombineerde rijstroken is het ingaande verkeer niet exact te bepalen.

Bijlage C Uitsnede bestaande situatie met maatvoering


GELEN VAN PIJLSWEERTSTRAAT
ENGELEN VAN PIJLSWEERTSTRAAT
SCHOUWWETERINGSTRAAT
HOGENOORD
VEENHOF
VERENIGINGSTRAAT
TALMALAAN
TROELSTRALAAN
DRAAIWEG
DRAAIWEG
DAVID VAN MOLLEMSTRAAT
DAVID VAN MOLLEMSTRAAT
ZEEDIJK
WESTERDIJK
BRUGSTRAAT
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
LAUWERECHT
LAUWERECHT
ZWARTEWATER
ZWARTE WATER
MERELSTRAAT
MERELBRUG
MERELHO
ZWARTEWATI

Bijlage D Variant 1: GOW30, fietsstroken en mengen bij de kruispunten op hele traject


ENGELEN VAN PUIJSWEERTSTRAAT
SCHOUWWETERINGSTRAAT
DAVID VAN MOLLEMBURG
DRAAIWEG
HOGENOORD
ZEEDIJK
VEENHOF
VERENIGINGSTRAAT
TROELSTRALAAN
MERELSTRAAT
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
BRUGSTRAAT
LAUWERCHT
ZWARTEWATER
ZWARTE WATER
MERELBRUG
BUS
300 cm
325 cm
350 cm

Bijlage E Variant 2: GOW30, fietsstroken en scheiden bij de kruispunten Zeedijk en Lauwerecht


ENGELEN VAN PUIJSWEERTSTRAAT
SCHOUWWETERINGSTRAAT
HOGENOORD
VEENHOF
ZEEDIJK
VERENIGINGSTRAAT
TROELSTRALAAN
MERELSTRAAT
MOLENWERFHOF
MOLENWERFSTEEG
BRUGSTRAAT
LAUWERCHT
ZWARTEWATER
ZWARTE WATER
DAVID VAN MOLLEMSTRAAT
DAVID VAN MOLLENBRUGG
DRAAIWEG
BUS
MERELBRUG

Bijlage F Kostenraming variant 1

De kostenraming van variant 1 is separaat van deze rapportage aan de opdrachtgever verstrekt.

Bijlage G Kostenraming variant 2

De kostenraming van variant 2 is separaat van deze rapportage aan de opdrachtgever verstrekt.

DTV

DTV.
Waar we nieuwe wegen vinden