Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020

April 2021

Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
2	**Actieplan Utrecht Fietst!**	**4**
2.1	Aanleiding	4
2.2	Doelstellingen	4
2.3	Realisatie van de doelstellingen	4
2.4	Conclusie en doorkijk	5
3	**Actieplan Voetganger**	**7**
3.1	Aanleiding	7
3.2	Doelstellingen	7
3.3	Realisatie van de doelstellingen	7
3.4	Aanvullende acties	8
3.5	Vervolg	8
4	**Actieplan Verkeersveiligheid**	**10**
4.1	Aanleiding	10
4.2	Doelstellingen	10
4.3	Realisatie van de doelstellingen	10
4.4	Vervolg	12

1. Inleiding

Utrecht zet in op een gezond mobiliteitsbeleid waarbij fietsen wordt gezien als het primaire vervoermiddel. Dat kwam tot uiting in het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar in 2012 en de nota Slimme Routes uit 2016, waarin we als stad de keuze hebben gemaakt voor een duurzaam mobiliteitssysteem en een goede kwaliteit van de openbare ruimte. Om deze keuze handen en voeten te geven en in samenhangende acties te vertalen zijn drie actieplannen en gebiedsagenda's opgesteld dat tezamen de Uitvoeringsagenda Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar vormt. De actieplannen betreffen: Verkeersveiligheid, Utrecht Fietst! en Voetganger.

De afgelopen jaren heeft de gemeente haar beleid uitgevoerd ten aanzien van verkeersveiligheid, fietsen en voetgangers. De termijn van de drie actieplannen is de periode 2015 tot en met 2020, nu deze is afgelopen geven we een evaluatie. We geven aan welke acties en maatregelen zijn uitgevoerd en in hoeverre deze hebben bijgedragen tot het behalen van de doelstellingen. Deze evaluatie dient niet alleen als verantwoording, maar ook als bouwsteen voor nieuwe inzichten en maatregelen.

De evaluatie is in hoofdlijn op eenzelfde wijze opgebouwd voor de drie actieplannen. We geven per actieplan aan wat de aanleiding en doelstellingen zijn. Vervolgens gaan we in, in hoeverre deze doelstellingen zijn behaald. Een uiteenzetting van de verschillende acties en maatregelen per actieplan en wat het resultaat van de gepleegde inzet daarop is, geven we vervolgens weer in drie separate tabellen. Tenslotte geven we aan wat de vervolgstappen zijn, ook die in relatie tot het nieuwe Mobiliteitsplan 2040.

2. Actieplan Utrecht Fietst!

2.1 Aanleiding
Met dit actieplan is Utrecht de uitdaging aangegaan om een wereldfietsstad te worden. Dat is een stad waarin iedereen veilig kan fietsen en waar fietsers dominant zijn in het straatbeeld. Bij de inrichting van de openbare ruimte staat de fiets voorop en krijgt deze – letterlijk en figuurlijk – zoveel mogelijk voorrang. Om zo'n wereldfietsstad te worden moet éérst de basis op orde zijn: een comfortabel en uitgebreid fietsnetwerk en uitstekende fietsparkeervoorzieningen. En daar hebben we hard aan gewerkt.

2.2 Doelstellingen
Het werken aan een wereldfietsstad ging gepaard met de volgende doelen in het Actieplan Utrecht Fietst!:

- Het faciliteren van fietsers;
- Het fietsen leuker maken;
- Het fietsgebruik van bepaalde doelgroepen vergroten;
- De fietseconomie stimuleren.

Om deze doelen te bereiken is (en wordt) er gewerkt aan verschillende deelonderwerpen. Deze behelzen kwaliteitsverbeteringen van het hoofdfietsnetwerk, doorstroming bij verkeerslichten en verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast gaat het om meer stallingsruimte, verbeteringen voor fietsers bij wegwerkzaamheden en het versterken van de fietseconomie. Binnen deze onderwerpen zijn projecten gedefinieerd die opgenomen zijn in het actieplan Utrecht Fiets! 2015-2020. De projecten hebben bijgedragen aan een stijging van het fietsgebruik met gemiddeld 3 tot 5% per jaar.
Dit is ook goed te merken in de stad maar stelt ons tevens voor de opgave om het drukke fietsverkeer beter te spreiden. Nieuw toegevoegde projecten in de periode 2015-2020 zijn dan ook gericht op het beter spreiden van fietsstromen en om fietsen over langere afstanden aantrekkelijk te maken. Ook de groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken is een belangrijke indicator voor het succes van de Fiets in Utrecht. Uit de Monitor Mobiliteitsplan 2019 blijkt verder dat voor 47% van de verplaatsingen binnen de hele stad gekozen wordt voor de Fiets (CBS) en dat zes op de tien bezoekers van de binnenstad inmiddels met de fiets komt. Zevenentachtig procent van de inwoners is tevreden over de bereikbaarheid van de binnenstad met de fiets.
Meer cijfers zijn te vinden in op de site Utrecht in Cijfers. Als het gaat om specifieke doelgroepen is vooral ingezet op nieuwe Nederlanders en op kinderen via het programma De Gebruiker Centraal.
Fietsveiligheidsambities zijn vooral opgepakt in het programma Verkeersveiligheid. Deze programma's zijn apart geëvalueerd.
Op het vlak van de ambitie om wereldfietsstad te worden is er erkenning vanuit het World Economic Forum waarbij Utrecht is uitgeroepen tot de beste fietsstad ter wereld (2019). Ook op de Copenhagenize index scoort Utrecht goed met een tweede en later een derde plek (2019).

2.3 Realisatie van de doelstellingen
In het Actieplan zijn in totaal honderdzeven acties of (deel)projecten beschreven waarvan er inmiddels zesennegentig zijn uitgevoerd of waarvan de voorbereiding is gestart. Na onderzoek op haalbaarheid zijn Negen projecten vervallen na haalbaarheidsonderzoek en zullen niet worden uitgevoerd. (bv uitbreiding met 5 OV-fiets uitleenpunten in de openbare ruimte) Twee projecten staan in de wacht vanwege technische of financiële belemmeringen maar worden uitgevoerd zodra mogelijk. (laatste deel Vechtroute en doorfietsroute langs spoor Utrecht/Amsterdam).

Elk jaar zijn er bij de begrotingsbehandeling voorstellen gedaan voor in totaal tweeënvijftig aanvullende fietsprojecten. Dit zijn projecten als de regionale en snelfietsverbindingen, verdere uitbreiding van fietsparkeervoorzieningen en realisatie van ontbrekende schakels. Voor veel van de regionale projecten wordt samengewerkt met de provincie en omliggende gemeenten. De provincie draagt hierbij ook financieel substantieel bij.
Van deze nieuwe projecten zijn er inmiddels drieëndertig uitgevoerd, vijftien in voorbereiding en staan er vier op de planning voor latere jaren. Hiermee komt het totaal aantal gerealiseerde projecten binnen de termijn van het Actieplan Utrecht Fietst! op honderdnegenentwintig.

In onderstaande tabel is een nadere toelichting per deelonderwerp opgenomen.

Tabel 1.1 acties Actieplan Utrecht Fietst! 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Hoofdfietsroutes -Afronden 5 drukste routes -Aantakkingen -Alternatieve routes	Focus op de afronding – en waar nodig kwaliteitsverbetering – van het hoofdfietsnetwerk, incl. aansluitende en alternatieve routes.	De laatste hand is gelegd aan het completeren van de top 5 van drukste routes, zoals b.v.de Leidseweg. Alternatieven voor deze drukke routes zoals de Herenroute zijn deels uitgevoerd of zoals b.v. de Maliebaan in voorbereiding
Aanleg doorfietsroutes	Aanleg van 7 doorfietsroutes en onderzoek naar 3 doorfietsroutes.	De meeste doorfietsroutes zijn opgeleverd. B.v. de Cremerstraat, de Oosterspoorbaan en de Tolsteeg-, Malie- en Wittevrouwensingel. De route langs het spoor Utrecht/Amsterdam staat on-hold.
Ontbrekende schakels en kleine verbeteringen, w.o. rond ov-knooppunten	Oplossen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en rond ov-knooppunten en kleine verbeteringen zoals opheffen overbodige obstakels en paaltjes.	Belangrijke ontbrekende schakels waaronder de Daphne Schippersbrug, Spinozatunnel, tunnel van Zeijstweg en Moreelsebrug zijn gerealiseerd. Rond stations zijn fietsverbindingen verbeterd, b.v. de Geraniumstraat. Op het hoofdfietsnetwerk zijn grote aantallen fietspaaltjes verwijdert of aangepast aan de nieuwste CROW richtlijnen.
Beheer & onderhoud en monitoring	Beheer en onderhoud wordt afgestemd op het faciliteren van fietsen. Daarnaast verzamelen we data voor monitoring en evaluatie van fietsbeleid.	Afstemming met het onderhoudsprogramma levert mogelijkheden op voor verbetering voor de fiets, b.v. op de Bastionweg en de Mereveldseweg. Ook wordt gladheidsbestrijding toegepast op het hoofdfietsnetwerk met als bijzondere voorziening de gladheidsbestrijding op de Daphne Schippersbrug. Fietsintensiteiten worden op meer dan 15 telpunten permanent geteld.
Uitbreiden en optimaliseren fietsparkeren	Uitbreiden van parkeercapaciteit in m.n. binnenstad en CS en daarnaast werken aan slimme innovatieve oplossingen.	Er zijn in de binnenstad honderden plekken inpandig en op straat toegevoegd, zoals b.v. in de Neudestalling Bij Utrecht CS zijn 22.000 plekken gerealiseerd met aan de oostzijde ‘s werelds grootste stalling. Ook op decentrale station is veel capaciteit toegevoegd, b.v. in Overvecht
Overige fietsparkeerprojecten, w.o. -Serviceverlening stallingen -Uitbreiden p-route -Weesfietsenacties	Inzetten op meer service en heldere informatie. Acties om fietsparkeren zo goed mogelijk te faciliteren met daarbij behoud van de kwaliteit van de openbare ruimte.	De serviceverlening en informatievoorziening bij stallingen is verbeterd. Deze zijn eveneens beter vindbaar. De wereldwijd eerste P-Route Fiets is in gebruik genomen en inmiddels uitgebreid naar alle nieuwe (pop-up)stallingen. En er is een app voor op de telefoon. De inzet bij weesfietsenacties is geoptimaliseerd als uitkomst van de introductie van een digitale handhavingsapplicatie.
Doorstroming bij verkeerslichten	We zoeken actief naar oplossingen om wachttijden te verkorten en verkeerslichten fietsvriendelijker af te stellen.	Er is een meldpunt voor overbodige verkeerslichten (vri’s) opgezet. Er zijn inmiddels 6 vri’s weggehaald. Op veel plekken zijn vri’s beter afgesteld voor fietsers. Extra fietsdetectie en wachttijdvoorspellers zorgen voor een betere doorstroming. Digitalisering van de vri’s zorgt voor nieuwe mogelijkheden die onderzocht worden.
Werkzaamheden en omleidingen	Het invoeren van strengere kwaliteitseisen en creatieve oplossingen bij omleidingen.	Er zijn strengere kwaliteitseisen voor tijdelijke routes. B.v. in het stationsgebied wordt in tijdelijke situaties toch asfalt neergelegd.
Verkeersveiligheid en gedrag	Het stimuleren van verkeersveilig gedrag door fysieke maatregelen en pilots gericht op diverse doelgroepen zoals kinderen.	I.s.m. Harten voor Sport en VVN is o.a. gewerkt aan een betere fietsvaardigheid scholieren en fietslessen voor volwassenen die niet hebben leren fietsen. Ook zijn er lessen voor senioren die op een elektrische fiets stappen. Bij scholen wordt het concept Schoolstraat aangeboden.
Fietseconomie en marketing	D.m.v. onderzoek, kennisuitwisseling en marketing versterken we de rol van de fiets als bijdrage aan de economie van de stad.	De economische voordelen van de fiets zijn in beeld gebracht m.b.v. Bruto Utrechts Fietsproduct. Verder is gebiedsgerichte het gebruik van de (e-)fiets gestimuleerd via mobiliteitsmanagement bij bedrijven. Samen met de provincie is de Home - Utrecht Bike Community opgestart.

2.4 Conclusie en doorkijk

Met de uitvoering van het Actieplan Utrecht Fietst! is een grote stap gezet in de verbetering van de fietsinfrastructuur, het fietsparkeer aanbod en bijgedragen aan de mogelijkheid om te fietsen voor iedereen. De grote groei van het fietsgebruik stelt ons ook weer voor nieuwe uitdagingen. Fietsen moet voor iedereen

mogelijk blijven en dat is op sommige drukke routes niet meer het geval. Daarom gaan we de komende jaren investeren in het beter spreiden van het fietsverkeer, het aantrekkelijker maken van het fietsen op de langere (regionale) afstanden, het oplossen van de barrière werking en aansluiten op het stedelijke pol centrische ontwikkelingsmodel. Daarnaast blijven we zoeken naar uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit in de binnenstad en bij stations.

3. Actieplan Voetganger

3.1 Aanleiding
Utrecht zet in op een gezond mobiliteitsbeleid waar lopen een belangrijke vorm van verplaatsen is (25-30% van alle stedelijke verplaatsingen wordt te voet gemaakt[1]). Om deze vorm van mobiliteit in de stad te bevorderen hebben we het actieplan Voetgangers opgesteld.

3.2 Doelstellingen
Utrecht was de eerste stad in Nederland met een Actieplan Voetganger. Met dit plan hebben we gewerkt aan de volgende doelen:

- Lopen/wandelen wordt aantrekkelijker;
- Het creëren van een veiliger omgeving voor voetgangers.

Met deze doelen in zicht zijn er diverse acties in het actieplan opgenomen die in de periode 2015-2020 tot zichtbare resultaten zouden leiden. De 13 opgenomen acties varieerden van openbare ruimteprojecten tot communicatie-uitingen. In onderstaande tabel lichten we de status van deze actie toe.

3.3 Realisatie van de doelstellingen
Vanuit het Actieplan Voetganger is het gelukt om de voetganger vaker in de startfase en uitvoering van projecten mee te nemen. We hebben ook meer ingezet op werk-met-werk maken bij onderhoudsprojecten. Er zijn sinds de vaststelling van het actieplan in totaal ca. 45 herinrichtingen uitgevoerd of in voorbereiding, waarbij er meer ruimte voor voetgangers is of wordt gecreëerd. Voorbeelden van deze projecten zijn de herinrichting van de Mariaplaats, Domplein, Korte Jansstraat, Noorderstraat, Lange Nieuwstraat, Catharijnesingel en Tolsteegbarrière. En ook buiten de binnenstad zijn er goede voorbeelden te noemen, zoals de herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat, Lombokplein, Maliebaan, Singel Oost, Jutfaseweg, Socrateslaan, Thematerweg en parkzone Amsterdamrijnkanaal. Verder hebben we nieuwe voetgangersbewegwijzering voor bezoekers van het centrum ontwikkeld, waarvan de uitrol is gestart.
Ook in huidige en toekomstige gebiedsontwikkelingen staat een autoluwe woonomgeving met veel ruimte voor voetgangers centraal zoals in het Stationsgebied/Beurskwartier, Merwedekanaalzone en het Veemarktterrein. Er zijn dus al diverse ontwikkelingen te noemen die bijdragen aan de doelen voor een aantrekkelijke en veilige omgeving voor voetgangers, maar tegelijkertijd is er op veel plekken in de stad nog ruimte voor voetgangers nodig incl. logische, goede routes (zie hieronder bij 'Vervolg'). Dit is belangrijk omdat met de verdichting van de stad het aandeel lopen naar verwachting zal toenemen.

Hieronder sommen we de diverse acties uit het Actieplan Voetganger op en lichten we toe hoe de acties zijn opgepakt.

Tabel 1.2 acties Actieplan Voetganger 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Voetgangersnetwerken ontwikkelen en kwaliteit beoordelen	Voor alle Utrechtse wijken wordt een voetgangersnetwerk opgesteld en de kwaliteit beoordeeld	I.s.m. o.a. SOLGU is gewerkt aan routes naar belangrijke wijkattractiepunten zoals voor routes tussen deze punten in noordoost en de binnenstad.
Uitwerken van verbeterprogramma's voor minimaal 2 wijken	Voor twee wijken zal een verbeterprogramma opgesteld worden, waaronder winkelcentrum Overvecht.	De focus is verlegd naar twee grote bestemmingen, waar verbeterpunten voor voetganger zijn doorgevoerd, w.o. aansluiting bij de Aanpak Openbare Ruimte winkelcentrum Overvecht en omgeving van station Vaartsche Rijn.
Verbeteren van recreatieve wandelroutes (naar buurgemeenten)	De bereikbaarheid van recreatie-gebieden aan de rand van de stad is te voet niet overal optimaal. Hier ligt dan ook de stedelijke verbeteropgave.	I.s.m. Recreatie Midden Nederland zijn wandelroutes en -knooppunten in kaart gebracht en online gezet op Wandelnet zodat de aansluiting van de stad op omliggende recreatieve gebieden voor wandelaars gemakkelijker is geworden.
Het creëren van goede looproutes bij fietsenstallingen	We streven naar goede bereikbaarheid van fietsenstallingen voor voetgangers en waar nodig verbetering van routes.	We hebben onderzoek gedaan naar de voetgangersroutes naar de 'belangrijkste' binnenstedelijke fietsenstallingen. Deze routes zijn van goede kwaliteit en blijken niet aangepast te hoeven worden.

[1] Bron: Monitor Mobiliteitsplan 2019

Aanvullen van het Handboek Openbare Ruimte (HOR)	Door het aanpassen van het HOR wordt de voetganger goed meegenomen in (her)inrichtingsopgaven.	De richtlijnen die in het handboek zijn beschreven voldoen. Op drukke plekken waar we meer prioriteit aan lopen geven is het mogelijk ruimere normen toe te passen. Verder is ter waarborging van de toegankelijkheid de toevoeging 'Voetpaden voor iedereen' opgesteld door SOLGU onderdeel van het HOR geworden.
Workshops voor medewerkers die zijn betrokken bij (her)inrichting van de openbare ruimte	Er worden workshops gehouden hoe voetgangers en fietsers op een goede manier in ontwerpen meegenomen worden volgens de geldende kwaliteitscriteria.	We hebben een interactieve voetgangersbijeenkomst gehouden waar ervaringen zijn uitgewisseld. Dit heeft onder andere geleid tot meer aandacht in de toetsingscommissies zoals de Bing en Tijdelijke verkeersmaatregelen. Daarnaast is er meer aandacht bij het plaatsen van straatmeubilair en ondergrondse afvalcontainers
Het stimuleren van de loopcultuur	Plannen hebben geen nut als ze door de bewoners niet begrepen en gedragen worden. Daarom wordt een marketingstrategie ontwikkeld.	We hebben gekozen voor een communicatie aanpak om projecten waar verbeteringen voor voetgangers gerealiseerd zijn voor zichzelf te laten spreken. De reden is dat er al veel verschillende uitingen en slogans vanuit Mobiliteit zijn en weer een nieuwe weinig effectief zou zijn.
Conflicten tussen voetgangers en fietsers in de Nobelstraat voorkomen	Er wordt gekeken of we de voetgangersstroom beter kunnen accommoderen en de functies beter kunnen ordenen.	Er is een plan voor de verbetering van de positie van de voetganger gemaakt. Hierop is inspraak geweest, De uitvoering staat gepland voor de eerste helft van 2021
Creëren van meer verblijfsruimte voor de voetganger op de Voorstraat-Wittevrouwenstraat	Deze straten kenden een wegprofiel waarin elke verkeersdeelnemer zijn eigen plek had met als gevolg dat er weinig verblijfs- en wandelruimte overbleef. Een weginrichting met meer verblijfs- wandelruimte was de wens.	De herinrichting hebben we in 2020 zo goed als afgerond waarbij meer ruimte voor voetgangers is gecreëerd. Het project was onderdeel van Fietsprogramma waarbij naast verbeteringen voor fietsers ook de voetganger centraal staat.
Het creëren van een goede voetgangersroute tussen station Vaartsche Rijn en Ledig Erf	De reiziger heeft een logische, goed herkenbare en goed ingerichte route nodig om prettig en herkenbaar te kunnen lopen tussen station en binnenstad.	Uitwerking heeft plaatsgevonden in het uit te voeren herinrichtingsproject Oosterkade-Westerkade. Daarnaast wordt er verder invulling aan gegeven in de Zuidpoortstudie.
Het verbeteren van de looproute tussen Nachtegaalstraat en Burg. Reigerstraat	Er vindt een verkenning plaats voor de herinrichting van het Malieblad en de aansluiting van de Maliebaan op Nachtegaalstraat en Reigerstraat.	Per 1 januari 2021 is gestart met de herinrichting van de Nachtegaalstraat. In 2021 wordt de herinrichting van het Malieblad afgerond. Vervolgens wordt de Maliebaan, incl. tussenliggend kruispunt verbeterd.
Loopverbinding P&R Westraven - sneltram verbeteren	Zowel voor de tram- als de bushalte dient de looproute van/naar P&R te verbeteren en beter te vinden.	Project is uitgevoerd door werk met werk te maken binnen een reeds bestaand herinrichtingsproject.

3.4 Aanvullende acties

Verder was de verkenning naar uitbreiding van het winkelwandelgebied in de binnenstad een actie die opgenomen was in het Actieplan Voetganger. We hebben o.a. een participatietraject gestart met ondernemers en bewoners in de vorm van een stadsgesprek. Het op proef uitbreiden van het gebied is inmiddels achterhaald door de covidcrisis en aanverwante maatregelen. Een tijdelijke uitbreiding van het gebied in crisistijd om meer ruimte voor voetgangers op straat te creëren heeft voorrang gekregen. De werking daarvan wordt gemonitord, waarna de uitbreiding mogelijk definitieve vorm kan krijgen.

We hebben eveneens een voetgangersmeldpunt opgericht. Dit meldpunt heeft met ruim 300 meldingen laten zien dat het onderwerp onder de bewoners leeft. Voor zover mogelijk zijn de meldingen meegenomen in lopende openbare ruimteprojecten. Uit de jaarlijkse Utrecht Monitor blijkt dat rond de 80% van de inwoners tevreden is met de bereikbaarheid van de binnenstad te voet.

3.5 Vervolg

We sluiten met deze evaluatie het Actieplan Voetganger af. Wel zullen we ons komende tijd blijven inzetten op de weg die we met het actieplan zijn ingeslagen, en wel op de volgende punten:

- Doorontwikkeling van het voetgangersnetwerk, door verbeteringen op wijkniveau door te voeren rond attractiepunten en daarnaast een stadsbreed netwerk van logische routes uit te werken. E.e.a. krijgt een plek in de tactische uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040.
- Verdere versterking van de positie van de voetganger in en rond de binnenstad, ook t.o.v. andere verkeermodaliteiten. We gaan op zoek naar het verbeteren van de toegankelijkheid en uitbreiding

van verblijfsruimte. Ruimte vinden we onder andere door het verminderen van straatparkeren, als uitwerking van de Parkeervisie, en het definitief uitbreiden van het voetgangersgebied.

- Continuïteit van inzet op verbeteringen voor voetganger binnen herinrichtingsprojecten.

4. Actieplan Verkeersveiligheid

4.1 Aanleiding

Het Actieplan Verkeersveiligheid was mede ingegeven door de volgende zaken:

· verkeersongevallen;

· de (destijds) zorgwekkende 'trends' en ontwikkelingen in het verkeer (door rood rijden, smartphone, e-bike);

· de ambitie van Utrecht om fietsstad nr. 1 te worden;

· het (door budgettekort) overblijven van een aantal wensen uit het voormalig programma 'Utrecht werkt aan Verkeersveiligheid'.

4.2 Doelstellingen

Het Actieplan heeft als doelstellingen:

1. Het aantal doden en gewonden als gevolg van een verkeersongeval te verminderen
2. De ervaren verkeersveiligheid te vergroten

Om de doelstellingen te bereiken zijn er maatregelen opgesteld, in tabel 1.4 op pagina 11 staan deze benoemd. De acties zijn bepaald op basis van de volgende vier uitgangspunten:

1. Belangrijkste verkeersonveilige knelpunten oplossen
2. Verkeersveilig gedrag bevorderen
3. Faciliteren van gewenst gedrag
4. Verkeerseducatie

4.3 Realisatie van de doelstellingen

<u>Verminderen van aantal doden en gewonden door verkeersongevallen</u>

De verschillende acties van afgelopen jaren hebben geleid tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit tegen de achtergrond van een groeiende stad, en een lichte stijging van de landelijke trend in slachtoffers. In onderstaande tabel is te zien dat het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen en verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht licht daalt. Dit in tegenstelling tot het landelijk beeld: het aantal gewonden in heel Nederland is in de periode 2015-2019 niet afgenomen (BLIQ in Nederland, verkeersveiligheidsrapportage periode 2015 t/m Q2 2020).

Tabel 1.3 Aantal verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer gemeente Utrecht

jaar	ongevallen	gewonden	doden
2014	2.224	706	4
2015	2.098	624	7
2016	2.242	581	7
2017	2.062	519	3
2018	1.905	490	7
2019	1.742	414	5
2020	1.498	371	4

<u>Vergroten tevredenheid verkeersveiligheid</u>

Hoewel het aantal ongevallen is afgenomen, laat de beleving van verkeersveiligheid door inwoners geen verbetering zien. Dat stemt tot nadenken over de doelstelling om de tevredenheid te verbeteren. Tegelijkertijd blijven we inzetten op maatregelen en onderzoek gericht op verbetering van de tevredenheid. De Universiteit Utrecht heeft in 2020, in samenwerking met de gemeente, onderzoek gedaan naar de druktebeleving van fietsers. Hieruit bleek dat fietsers in Utrecht hinder ervaren door drukte. Ze kiezen vanwege die drukte soms andere routes of andere tijdstippen om te reizen. Het onderzoek geeft aanbevelingen om de druktebeleving op Utrechtse fietspaden te voorkomen. Ook in 2021 werken we samen met de UU aan onderzoek om ons inzicht

te vergroten en effectiever maatregelen te kunnen nemen. Zo weten uit onze inwonersenquête dat er verschillen tussen wijken zijn, maar niet waardoor deze veroorzaakt worden. Ook weten we niet of er verschil tussen het gebruik van vervoerswijzen is, en welke invloed leeftijd of gezinssamenstelling heeft. We onderzoeken nu samen met de Universiteit Utrecht hoe we antwoord kunnen krijgen op deze vragen.

De acties en de resultaten uit het Actieplan Verkeersveiligheid zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 1.4 acties Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020

Acties	Oorspronkelijk uitgangspunt	Resultaat / nieuw inzicht
Aanpak verkeersonveilige locaties	Oplossen van onveilige locaties door middel vaninfrastructurele maatregelen	Door analyses uit te voeren van verkeersonveilige locaties bepalen we de urgentie. De meest urgente locaties pakken we als eerste aan. Elk half jaar prioriteren we vervolgens de overige locaties van het afgelopen half jaar.
Aanpak actuele prioritaire betreffende verkeersveiligheidsknelpunten :	Aanpakken van actuele wensen, mede als gevolg van calamiteiten	Na analyse van de locaties bepalen we de vervolgacties. De meest urgente locaties pakken we direct op.
Aanpak top-3 subjectieve verkeersonveilig e locaties	Met VVN wordt per jaar een top-3 van grootste knelpunten vastgesteld. In overleg met stakeholders en VVN worden voorstellen uitgewerkt voor aanpassingen van deze knelpunten.	De aanpak ism VVN functioneert in Utrecht zeer beperkt en is geen geschikte bron voor subjectieve informatie. We maken in praktijk gebruik van ons meldsysteem en werken sinds 2018 aan de aanpak van subjectief onveilige locaties via een aanpak met (sinds 2020) de UU.
Gebruikers en belangenorganisaties betrekken bij het ontwerp	Creëren van meer ruimte voor de verantwoordelijkheid van de weggebruiker bij het ontwerpen van infrastructuur	Bewoners en belanghebbenden worden volgens de principes van de gemeentelijke participatieleidraad betrokken, zowel bij de voor- als bij de ontwerp- en uitvoeringstrajecten
Geloofwaardigheid van de verkeerslichten vergroten	Verwijderen verkeerslichten en optimaliseren van de regelingen	Daar waar de Verkeersveiligheid en doorstroming het toelaat zijn verkeerslichten verwijderd of worden niet toegepast. Het optimaliseren van de VRI's zetten we continue in.
Verlagen snelheden van 70 naar 50 km/uur	Alle 70 km/uur wegen worden (op termijn) 50 km/uur	Actie is voltooid
Afronden van 30 km/uur gebieden	Verder invoeren van 30 km/uur gebieden	Actie loopt nog, momenteel verder richting uitvoering. Doel is in 2040 alles 30
Verkeersveilige inrichting schoolomgevingen	Continueren huidige UVL scholen tot en met 2017 Evaluatie en voorstel vervolg UVL	Doorlopende actie totdat zo goed als alle scholen een schoolzone hebben. In 2018 besluit van de raad om de UVL te verlaten, aanvragen voor schoolzones worden nu individueel beoordeeld en toegekend. We realiseren elk jaar vijf schoolzones.
Verkeersveilige en aantrekkelijke omleidingsroutes voor fietsers bij wegwerkzaamheden	Opstellen Utrechtse kwaliteitseisen voor omleidingen voor fietsers, strengere controles bij uitvoering en ludieke acties	Er zijn strengere kwaliteitseisen voor tijdelijke routes. B.v. in het stationsgebied wordt in tijdelijke situaties toch asfalt neergelegd.
Ondersteunen risicogroepen: bromfietsers, oudere e-bikers en fietsers algemeen	Ervaringscursussen voor bromfietsers en oudere e-bikers. Vergroten bewustwording van verantwoordelijkheid van fietsers ten opzichte van andere modaliteiten door specifieke activiteiten	Via de Wijkenaanpak zijn fietslessen verzorgd aan verschillende doelgroepen door Sport Utrecht. Project Doortrappen om ouderen langer en veiilig te laten fietsen ism de Provincie gaat van start.
Beperken risicogedragingen: Smartphonegebruik, fietsverlichting, roodlichtnegatie, halen en brengen met de auto, alcohol en drugs, te hard rijden	Diverse acties gericht op het attenderen van specifieke doelgroepen op hun risicogedrag. Waar nodig en mogelijk handhavingsacties in overleg met de politie	Jaarlijks houden we campagnes omtrent deze onderwerpen. Regulier overleg vindt plaats met Politie voor extra handhaving. Boa's worden ook ingezet voor handhaving. Ook is educatie en voorlichting gegeven op basis- en middelbare scholen. (Teamalert, Afleiding verkeer)

Ondersteunen van buurten	In samenwerking met de buurt 'zachte, buurtvriendelijke' maatregelen uitvoeren	We hebben een wijkverkeersbudget dat we inzetten voor kleinere fysieke ingrepen om de Verkeersveiligheid te verbeteren in alle wijken. Jaarlijks is daar een bedrag van € 100.000,- voor beschikbaar.
0-4 jaar	Informatievoorziening om ouders bewust te maken van de eigen verantwoordelijkheid voor verkeersveilig gedrag	In samenwerking met de Provincie bieden is verkeerseducatie verstrekt aan de ouders op basisscholen en bso's. Daarnaast hebben we in 2020 een bijdrage gedaan van € 2.000,- aan de Verkeerstuin voor verkeerseducatie aan deze groep.
Basisschoolleerlingen	Verkeersles op basisschool stimuleren. Extra aandacht bieden aan overgang middelbareschool.	Verkeerseducatie op de scholen vindt plaats en via Sport Utrecht worden jaarlijks verkeersexamens georganiseerd. Verder is ism de Provincie verkeerseducatie gegeven over afleiding in het verkeer.
Middelbare scholieren	Verkeersles op middelbare school stimuleren. Extra aandacht bieden aan de overgang naar werkof hoger onderwijs. Bromfietscursus.	Team Alert-acties ism VVN en Fietsersbond zijn gehouden In 2020 geen verkeerslessen vanwege corono maatregelen
Studenten	Acties tijdens introductiedagen onderwijs-instellingen	Team Alert-acties ism VVN en Fietsersbond zijn gehouden. In 2020 geen verkeerslessen vanwege corono maatregelen
Jonge beginnende bestuurders	Cursussen voor jonge beginnende bestuurders	Inzet van rijsimulator in 2021 (2020 niet doorgegaan vanwege corona). In 2021 inzet van een praktijkdag voor jonge automobilisten ism Provincie
Verkeersdeelnemers algemeen	Acties voor alle verkeersdeelnemers, zoals campagnes en ludieke acties bij specifieke verkeersveiligheidsknelpunten	Jaarlijks houden we campagnes omtrent fietsverlichting, MONO (zonder afleiding deelnemen aan het verkeer, BOB, snelheid), In 2021 actie op Waterlinieweg (attendering snelheidsregime)
Oudere verkeersdeelnemers	Cursussen	Project Doortrappen is erop gericht om ouderen langer te laten doorfietsen (=gezond) onder de voorwaarde dat dat veilig gebeurd
Nieuwe inwoners	Informatievoorziening	Via informatiepakket wordt info gegeven over Verkeersveiligheid in de stad, echter is de doeltreffendheid naar alle waarschijnlijkheid laag
Rapportage ontwikkelingen verkeersveiligheid	Opstellen rapportage waarin onder andere inzichtwordt gegeven in ontwikkelingen van de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief,incl. voortgang programma actieplan	Er zijn verkeersveiligheidsrapportages opgesteld over de acties en bereikte doelen. Daarbij is teruggeblikt op het voorgaande half jaar en zijn er vooruitblikken gegeven.
Ongevalsregistratie	I.s.m. G4 en SWOV ontwikkelen van prestatie-indicatoren verkeersveiligheid	We zijn aangehaakt bij het SVP (strategisch verkeersveiligheidsplan) van de Provincie waar in deze periode aan is gewerkt,. Middel risico-indicatoren kunnen straks verkeersonveilige locaties beter in beeld worden gebracht.

4.4 Vervolg

De komende jaren gaan we door met het uitvoeren van maatregelen ter verdere verbetering van de verkeersveiligheid. We blijven inzetten op de aanpak van verkeersonveilige locaties en het realiseren van meer en betere 30km-wegen en van verkeersveilige schoolomgevingen. Verder zal naast educatie en communicatie ook meer handhaving een belangrijke pijler zijn waar we aan blijven werken. De doelgroepengerichte aanpak willen we meer gaan inzetten. Het Strategisch Veiligheidsplan (SVP) gaan we straks als instrument daarvoor ook

gebruiken. Tenslotte blijven we de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid monitoren als vast onderdeel van de activiteiten.

Verkeersveiligheid en het nieuwe mobiliteitsplan

Het nieuwe mobiliteitsplan 2040 biedt kansen om de 30km-ambitie goed uit te voeren. Door op gebiedsniveau helderheid te geven in de uitgangspunten is in een eerder stadium duidelijk welke mogelijkheden er zijn. Belangrijke uitgangspunten of randvoorwaarden voor een 30 km inrichting zijn de OV-routeringen en de routes voor de noodhulpdiensten, fiets- en looproutes en specifieke inrichtingsprincipes. Zeker voor de voormalige stedelijk verbindingswegen en de verbindingswegen naar het centrum moeten keuzes gemaakt worden die doorwerken op stedelijk niveau.

Deze aanpak biedt ook de mogelijkheid om de monitoring van de verkeersveiligheid meer te structureren door in gebiedsgerichte rapportages onder meer aantal ongevallen, risico's en beleving een plek te geven.