Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Smeets	**Datum**	27 juni 2025
E-mail	leonie.smeets@utrecht.nl	**Kenmerk**	30261194
Type brief	Aanbiedingsbrief	**Onderwerp**	Uitvoeringsprogramma 30 km impuls
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze raadsbrief informeren wij u over het door ons vastgestelde Uitvoeringsprogramma ‘30 km impuls’.

Waarom deze aanpak?
Utrecht kiest al sinds 2016 voor 30 kilometer per uur als de norm in woonwijken en op andere geschikte wegen. Door deze lagere snelheid is de verkeersveiligheid toegenomen en is de stad leefbaarder geworden. Minder ongelukken, minder geluidsoverlast en prettiger straten voor fietsers en voetgangers: dat is wat we met deze maatregel bereiken.

Alle wegen in Utrecht krijgen daarom in principe een maximumsnelheid van 30 km/u. Alleen op stedelijke verbindingswegen blijft 50 km/u de norm.

Aanvullende versnelling
In november 2024 hebben wij een extra stap gezet: de Versnelde aanpak 30 kilometer. U bent hierover op 3 december 2024 geïnformeerd via een eerdere raadsbrief.

Wat staat er in het Uitvoeringsprogramma?
In dit programma beschrijven we hoe we de komende jaren stapsgewijs steeds meer straten veiliger maken met 30 kilometer per uur als maximumsnelheid. Dat doen we via twee ‘sporen’:

Spoor 1: Geprogrammeerde projecten
Sinds 2019 leveren we financiële bijdragen aan herinrichtingsprojecten waarbij straten fysiek worden aangepast, bijvoorbeeld met drempels of versmallingen.

Spoor 2: Versnelde aanpak 30 km (gereed in 2026)
Op 241 wegen (in totaal circa 97,5 km) verlagen we in één keer de snelheid naar 30 km/u, met relatief eenvoudige middelen zoals borden, belijning en een gerichte communicatiecampagne.

Zie de interactieve kaart voor alle straten binnen spoor 1 en spoor 2.

Al sinds 2016 hanteert Utrecht 30 kilometer per uur als norm en brengen we steeds meer straten van 50 naar 30 kilometer per uur, waardoor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad is verbeterd.

Het veranderen van snelheidslimieten is een bijzondere vorm van beïnvloeding van reisgedrag. Alle wegen en straten krijgen in Utrecht een snelheidslimiet van '30 kilometer per uur, tenzij'. De stedelijke verbindingswegen blijven overwegend 50 kilometer per uur.

In november 2024 hebben wij een aanvullende Versnelde aanpak 30 kilometer goedgekeurd. Hierover bent u op 3 december 2024 geïnformeerd met de volgende raadsbrief.

Uitvoeringsprogramma '30 km impuls'
In het Uitvoeringsprogramma omschrijven we de doelstellingen en resultaten van het programma '30 km impuls' en is inzichtelijk gemaakt hoe de komende jaren alle straten, volgens het mobiliteitsplan, naar 30 kilometer per uur gebracht worden. In het Uitvoeringsprogramma zijn twee sporen omschreven om tot dit einddoel te komen.

Doelstelling:
- Verbeteren van de verkeersveiligheid met minder doden en gewonden in het verkeer.

Resultaat:
- Alle straten in Utrecht, behalve de meeste stedelijke verbindingswegen, krijgen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.

Beoogd effect:
Met dit Uitvoeringsprogramma brengen we de snelheid zo veel mogelijk omlaag. Belangrijk is dat elke daling van de snelheid een winst is voor de verkeersveiligheid. Een daling van de gereden snelheid van 10% leidt al tot 20-30% minder ernstige verkeersslachtoffers en 30% minder verkeersdoden, aldus SWOV-onderzoek[1]. Dit houdt in dat wanneer de snelheid daalt van 50 kilometer per uur naar 45 kilometer per uur (10%) dit al 20-30% ernstige verkeersgewonden scheelt. Wanneer de snelheid nog verder daalt, verbetert de verkeersveiligheid verder.

We blijven de weggebruiker informeren over het belang van het rijden van maximaal 30 kilometer per uur en verleiden om zich daadwerkelijk aan deze maximale snelheid te houden. Ondanks dat elke snelheidsverlaging een positief effect heeft op de verkeersveiligheid verbetert de verkeersveiligheid het meest wanneer de snelheid zo laag mogelijk is.

Het programma hanteert twee sporen om dit resultaat te behalen.
1. Bijdragen geprogrammeerde projecten
   Sinds 2019 doen we een financiële bijdrage aan lopende projecten waar straten naar 30 kilometer per uur worden gebracht met fysieke maatregelen. Het betreft herinrichtingen of projecten vanuit beheer en onderhoud waarbij snelheidsremmers worden toegevoegd.
2. Versnelde aanpak 30 kilometer (2026)
   In één keer 30 kilometer per uur invoeren op wegen zonder vrijliggende fietspaden met beperkte maatregelen (bebording, markering en belijning) en een communicatiestrategie.
   Het gaat om 241 wegen van circa 97,5 km weg.

Zie de interactieve kaart voor alle straten binnen spoor 1 en spoor 2.

Toelichting op de twee sporen
Door een extra spoor toe te voegen aan de huidige aanpak, namelijk de Versnelde aanpak 30 kilometer, is het qua kosten en planning mogelijk om meer straten vóór 2040 terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid al op korte termijn voor de 241 straten die binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer vallen.

Met de maatregelen en communicatiestrategie proberen we de snelheid zo veel mogelijk omlaag te brengen, vooruitlopend op herinrichtingen welke soms pas over 10 jaar plaatsvinden.

Na uitvoering van de Versnelde aanpak 30 kilometer blijven er 50 straten over die nog steeds van 50 kilometer naar 30 kilometer moeten worden gebracht. Het is nog onduidelijk wanneer deze d.m.v.

[1] Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden? FS 30 km-uur gebieden.pdf (swov.nl)

werk-met-werk kansen met een andere inrichting teruggebracht worden van 50 naar 30 kilometer per uur.

Impact Nood- en Hulpdiensten en OV
In 2023 zijn OV en de nood- en hulpdiensten betrokken geweest bij het onderzoek 'Impact 30 km op NHD en OV'. Hierin werd aangegeven dat niemand tegen 30 kilometer per uur is, maar wel tegen stilstaan door opstoppingen en vertragingen door slechte doorstroming.

Tijdens dit onderzoek zijn ook mogelijke mitigerende maatregelen voorgesteld en besproken. Een van de belangrijkste wensen vanuit alle partijen was om 'geen snelheidsremmers' toe te passen, waardoor er vooral voor het groter vervoer nog meer vertraging ontstaat. Dit verzoek hebben we gehonoreerd binnen de Versnelde aanpak 30 kilometer.

Resultaten uit het onderzoek:
- De dekking voor de politie verandert niet.
- De dekking voor de ambulance neemt af met 0,05% naar 99,60%, maar dit blijft binnen de wettelijke dekkingsgraad.
- De dekking voor de brandweer neemt met 2,03% af naar 82,82%.
- Gemiddeld neemt per kilometer nieuwe 30 weg de reistijd voor de bus toe met 14,1 seconden. Dit brengt 11.813 extra dienstregelingsuren met zich mee en leidt tot een toename in kosten van circa € 1.063.000 tot €1.300.000 per jaar.

Tijdens dit onderzoek zijn ook alle straten verwerkt die niet in de Versnelde aanpak zijn opgenomen, omdat zij vrijliggende fietspaden hebben. Deze straten zijn belangrijke wegen op de hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten. 50 van deze wegen komen pas in aanmerking om naar 30 kilometer per uur te brengen bij onderhoud in een verdere toekomst. De mogelijke afname in de dekkingsgraad van de brandweer is dus niet 2,03% na het invoeren van de Versnelde aanpak, maar als alle straten binnen het gehele 30 km programma teruggebracht zijn naar 30 kilometer.

We blijven met de VRU in gesprek over de impact en monitoring van de Versnelde aanpak.

Het rapport en de bijhorende raadsbrief zijn hier terug te vinden: Raadsbrief Voortgang Programma Verkeersveiligheid Utrecht.

Zoals ook uit het onderzoek blijkt heeft het verlagen van de maximum snelheid op busroutes mogelijk effect op de doorstroming van het openbaar vervoer op 1 of meerdere routes. Gemeente en provincie spannen zich in om elders in het netwerk maatregelen te treffen die het verlies aan rijtijd zo nodig compenseren.

Op 54 van de 241 straten binnen de Versnelde 30 kilometer aanpak rijdt het OV. Uit de gegevens van de vervoerder is op dit moment nog niet inzichtelijk wat de huidige snelheid van de bussen is op deze 54 specifieke straten. Hierdoor is het op dit moment niet mogelijk om het mogelijke reistijdverlies op deze straten te berekenen. We stellen in samenwerking met de vervoerder en provincie een monitoringsplan op om de effecten kwantitatief te kunnen meten. Onderdeel van dit monitoringsplan is een aanpak van de beheersing van de effecten op het openbaar vervoer. Het monitoringsplan, inclusief bijbehorende aanpak is in het najaar 2025 gereed.

We zijn in gesprek met de Provincie en vervoerder om te kijken naar eventuele mogelijkheden voor specifieke mitigerende maatregelen bij buslijnen waarvan straten versneld naar 30 kilometer worden gebracht.

Principemaatregelen Versnelde aanpak
Bij de Versnelde aanpak 30 kilometer voeren we 30 kilometer in aan de hand van principemaatregelen. Deze zijn gebaseerd op de CROW- inrichtingskenmerken voor een 30 kilometer uitstraling.

1. Bebording
Op alle straten wordt de 50 kilometer bebording vervangen door 30 kilometer bebording.

- Het uitgangspunt is om alle straten op te nemen in een 30 kilometer zone.
- Op bepaalde plekken zoals op brede doorgaande straten herhalen we 30 kilometer per uur. Dit doen we met een bord of met markering. Als er een herhalingsbord staat, komt er geen herhalings-markering op de weg, en andersom. Het uitgangspunt is om markering op het wegdek toe te passen.

2. Poortconstructies

Door middel van een duidelijke poortconstructie herinneren we weggebruikers op bredere doorgaande straten aan de 30 kilometer snelheid.

- De poortconstructie bestaat uit: zonebord 30 kilometer en dubbele streep en 30 markering zonder rand op het wegdek. Conform de CROW richtlijnen.
- De poortconstructie staat bij het begin van een 30 kilometer zone op een logische plek, bijvoorbeeld direct na een kruispunt of waar de vrijliggende fietspaden verdwijnen.



Voorbeeld poortconstructie op Prinses Irenelaan

3. Herhaling 30 markering op het wegdek

De locaties waar 30 markering wordt toegepast zijn:

- Op overgangen tussen twee verschillende type straten, bijvoorbeeld tussen een woonwijkstraat met klinkers naar een bredere doorgaande weg met asfalt. N.B. We passen dit niet toe na elke zijstraat, maar wel regelmatig en op logische plekken na (drukkere) kruisingen.
- Er is nu geen criteria voor herhalingsbord of markering. Maar onze voorkeur heeft om markering te doen bij herhaling, liever niet aanvullend met borden. Markering op het wegdek zie je sneller dan borden langs de kant van de weg.
- We verwachten dat na enige tijd gewenning plaatsvindt waardoor herhalings-borden en -markering minder nodig zijn.

4. Geen as-markering

- As-markering wordt verwijderd op straten waar nu as-markering aanwezig is. As-markering werkt snelheidsverhogend en past niet bij de uitstraling van een 30 kilometer straat. Op geloofwaardige 30 km/u straten is geen as-markering aanwezig (CROW-richtlijnen).

5. Geen dichte fietsmarkeringen

- Op drie straten zijn smalle fietsstroken met dichte (doorgetrokken) markering aanwezig. Deze markering werkt snelheidsverhogend. Daarom gaan we op straten waar dit mogelijk is de markering weghalen en nieuwe ‘open’ markering terugplaatsen.
- In een aantal gevallen plaatsen we deze markering zo terug dat de fietsstrook ook breder wordt. Dit gebeurt op een beperkt aantal straten, zoals de Humberdreef. Als we dit doen, voorzien we het extra toegevoegde gedeelte van een rode coating.
- Gedeeltes van de straat Oudwijk vormen een uitzondering. Deze eenrichtingsstraat heeft een gesloten fietsstrook aan een kant. We halen deze volledig weg en voegen geen nieuwe (open) fietsstrook toe, omdat volgens de inrichtingskenmerken dit niet nodig is.
- Wanneer de fietsstrook verbreed wordt voegen we fietssymbolen toe in de fietsstrook indien deze nog niet (voldoende) aanwezig zijn.



Sfeerimpressie Catharijnesingel waarbij principemaatregelen 3, 4 en 5 zijn toegepast

Communicatie aanpak
Het succes van de Versnelde aanpak 30 kilometer hangt niet alleen af van het invoeren zelf. Het plaatsen van borden en het aanpassen van straten moet worden ondersteund met communicatie. Zo kunnen we meer draagvlak creëren voor de maatregel, met natuurlijk als uiteindelijke doel dat verkeersdeelnemers zich aan de nieuwe maximum gestelde snelheid houden.

In september 2023 is het communicatieconcept en bijbehorende campagne ‘030 gaat voor 30’ gelanceerd. Dit concept hergebruiken we in 2025 en 2026. De boodschap wordt aangescherpt en toegespitst naar de Versnelde aanpak 30 kilometer. In samenwerking met een communicatie- en vormgevingsbureau ontwikkelen we een communicatiecampagne. De communicatiemiddelen die we inzetten voor deze campagne zijn nog niet definitief besloten, maar de focus ligt op communicatie in de fysieke ruimte. Dus daar waar de weggebruikers zijn. Denk aan bouwhekdoeken, tekstkarren, straatbanners en posters. Daarnaast is de campagne ook online terug te vinden, denk hierbij aan advertenties op sociale media, digitale nieuwsbrieven en natuurlijk de website van gemeente Utrecht.

Communicatie over de invoering van 30 kilometer vindt in spoor 1 binnen de projecten zelf plaats. We gebruiken bij herinrichtingsprojecten een kernboodschap voor invoering 30 kilometer, zodat dit bij alle communicatiemiddelen (zoals wijkberichten of webpagina's) genoemd wordt.

Monitoring
Spoor 1:
Voor de straten in spoor 1 wordt de monitoring gedaan op projectniveau. De keuze voor hoe er gemonitord wordt en op welke momenten, wordt gemaakt binnen het project. Deze is afhankelijk van de omvang van de ingreep en het belang van de straten voor bijvoorbeeld nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer.

Spoor 2:
De Versnelde aanpak 30 kilometer is een stadsbrede aanpak, daarom is hiervoor een monitoringsplan opgesteld. We monitoren de effecten van spoor 2 aan de hand van zeven thema’s:
1. aantal verkeersslachtoffers,
2. gereden snelheid,
3. verkeersintensiteiten,
4. geluid,
5. opkomsttijden brandweer,
6. rijtijd openbaar vervoer en
7. ervaringen van bewoners

We toetsen of de aanpak bijdraagt aan een verbetering van de (ervaren) verkeersveiligheid in de stad. Op basis van de resultaten kunnen we – als het nodig is – bijsturen door extra maatregelen te nemen. Hiervoor is eenmalig €500.000 gereserveerd.

Het belangrijkste doel van het invoeren van 30 kilometer is het verbeteren van de verkeersveiligheid op straat. Dit meten wij aan de hand van de ontwikkeling van het aantal (ernstige) verkeersslachtoffers en de gereden snelheid. Daarnaast onderzoeken we het effect op geluidshinder.

We monitoren doorlopend de effecten van de invoering van 30 kilometer. Een jaar na invoering informeren we de gemeenteraad met een rapportage (2e helft 2027). Daarnaast sturen we de gemeenteraad in het najaar van 2026 een tussentijdse update met een terugblik op de invoering van de Versnelde aanpak 30 kilometer en de eerste effecten op de gereden snelheden.

Handhaving
Wij spannen ons in voor meer verkeershandhaving om de pakkans bij verkeersovertredingen en onveilig verkeersgedrag te vergroten. De capaciteit bij de politie en het aantal beschikbare flitspalen voor Utrecht vanuit CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) is beperkt.

Het CVOM is eigenaar van alle automatische verkeershandhavingsmiddelen (VHM). In december 2024 heeft het CVOM aangekondigd dat het voortaan mogelijk is flitspalen in te zetten op straten waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur geldt.

We vragen flitspalen op 30 kilometer straten aan. Het CVOM kijkt vervolgens of een locatie geschikt is: rijdt er voldoende verkeer, ligt de gereden snelheid hoog en is er sprake van verkeersveiligheidsrisico's. Bij de toekenning houdt het CVOM rekening met de landelijke verdeling van flitspalen. Op dit moment is het daarom nog niet bekend waar flitspalen op 30 kilometer wegen worden geplaatst.

Handhaving is een belangrijk onderdeel om de snelheid verder omlaag te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij zijn regelmatig in gesprek met politie en het CVOM over de handhavingsmogelijkheden.

Kosten Uitvoeringsprogramma
Bij de voorjaarsnota 2018 is een budget van 1 miljoen euro per jaar structureel toegekend voor '30 km impuls' binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid (investeringsbudget MPB).

De kosten van dit Uitvoeringsprogramma zijn gedekt en opgenomen in het MPB.

Door het toevoegen van de versnelde aanpak geven we in 2026 en 2027 meer geld uit dan het miljoen per jaar. Dit geld compenseren we vanaf 2029.

Planning
1. Werkbezoek raad over het Uitvoeringsprogramma 30 km op 24 juni
2. Bebordingsplan en uitvoeringstekeningen opstellen
3. Verkeersbesluiten opstellen en publiceren
4. Op 3 maart 2026 hebben alle straten binnen de Versnelde aanpak een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur.
5. Vanaf 3 maart passen we belijning aan en voegen 30 markering toe.
6. Monitoringsrapportage Versnelde aanpak (2e helft 2027)

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,