

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2023, NUMMER 28

Datum	14 maart 2023
Van	College B&W
Behandeld door	M. Dijkhof
Doorkiesnummer	0302860996
E-mailadres	m.dijkhof@utrecht.nl
Kenmerk	11006566/2303012127.md
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2023 nummer 28 't Goylaan meest verkeersonveilige plek van de stad van raadslid Van Steeg (CDA) van 13 februari 2023. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Op welk moment zal de raad worden geïnformeerd over de nadere analyse van de cijfers en betrokken vervoermiddelen en doelgroepen?

Antwoord 1

Uiterlijk in het 4^e kwartaal van 2023 informeren wij u hierover.

Vraag 2

Deelt u de mening dat sprake is van een trendbreuk gezien het feit dat de cijfers voor 2022 hoger liggen dan 2019 en gezien de ontwikkelingen in de rest van Nederland?

Antwoord 2

We zien in 2022 voor het eerst sinds 2016 een stijging van het aantal door de politie geregistreerde ongevallen. In vergelijking met 2019 registreerde de politie in 2022 op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht 4% meer verkeersongevallen. De toename zit in het aantal verkeersongevallen met alleen materiële schade. Dit aantal was in 2022 10% hoger dan in 2019. Het aantal ongevallen met gewonden was in 2022 19% lager dan in 2019.

Ook in de rest van Nederland registreerde de politie in 2022 meer verkeersongevallen dan in 2019. Er is wel een verschil met Utrecht te zien: het aantal ongevallen met alleen materiële schade is in 2022 landelijk kleiner dan in 2019 (-3%), maar het aantal ongevallen met gewonden is juist groter (+20%). Vergeleken met het landelijke beeld zien we dus dat in Utrecht het aantal ongevallen met gewonden is gedaald, maar het aantal ongevallen met alleen materiële schade is toegenomen. Of er sprake is van een trendbreuk kunnen we nu nog niet zeggen, daarvoor is het nodig om gegevens van 2023 en 2024 te hebben. Op basis van één jaar kunnen we hierover statistisch gezien nog geen goede uitspraken doen.

Vraag 3

Wat is uw analyse van de huidige situatie rond het verkeersplein aan de 't Goylaan? Hoe valt volgens u te verklaren dat dit punt nu het gevaarlijkste van Utrecht is, ondanks de forse investeringen en aanpassingen die afgelopen jaar zijn gedaan?

Antwoord 3

De oorspronkelijke doelstellingen voor de herinrichting van de 't Goylaan zijn het verbeteren van de leefbaarheid, oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. Door het aantal rijstroken te verminderen, meer ruimte te geven aan fietsen en lopen, en ervoor te zorgen dat het verkeer kan blijven doorstromen.

Na de herinrichting in 2017 vonden niet alle gebruikers de situatie op het voorrangsp plein duidelijk en kregen we signalen over (bijna)ongevallen. Daarom zijn in 2020 een aantal grote aanpassingen aan het plein gedaan. Uit de evaluatie na deze aanpassingen, blijkt dat omwonenden en andere belanghebbenden het plein als verkeersveiliger ervaren. Zie hiervoor ook de brief die hierover naar uw raad is verstuurd in december 2020 [Link](#). In het aantal geregistreerde ongevallen zien we tot nu toe echter nog geen duidelijke verbetering terug. Het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers is in 2022 ongeveer gelijk met het jaar 2019 (het laatste jaar waarbij de coronamaatregelen geen invloed hadden op de hoeveelheid verkeer).

Na de aanpassingen in 2020 registreerde de politie in de afgelopen twee jaar (2021 en 2022) 13 ongevallen met alleen materiële schade en drie met letsel. De meeste ongevallen die plaatsvinden op het plein hebben, vanwege de lage snelheid, alleen materiële schade als gevolg. Daarbij gaat het ook om een aantal kop-staart botsingen tussen automobilisten. Bij de drie ongevallen waarbij letsel is opgelopen, gaat het twee keer om een botsing tussen een personenauto en een fiets en één keer om een botsing tussen een bus en een bromfiets.

Op basis van informatie van de politie blijkt dat het merendeel van de ongevallen, na de aanpassingen, plaatsvinden op de plek waar het doorgaande fietspad langs de 't Goylaan kruist met de Constant Erzeijstraat. Dat de meeste ongevallen hier plaatsvinden is (deels) te verklaren doordat de Constant Erzeijstraat drukker is dan de Hooft Graaftlandstraat en er hierdoor verhoudingsgewijs sprake is van meer afslaand autoverkeer. Daarnaast wordt het tweerichtingsfietspad aan de noordzijde, dat kruist met de Constant Erzeijstraat, ook intensiever gebruikt dan het tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde (kruisend met de Hooft Graaftlandstraat).

Vraag 4

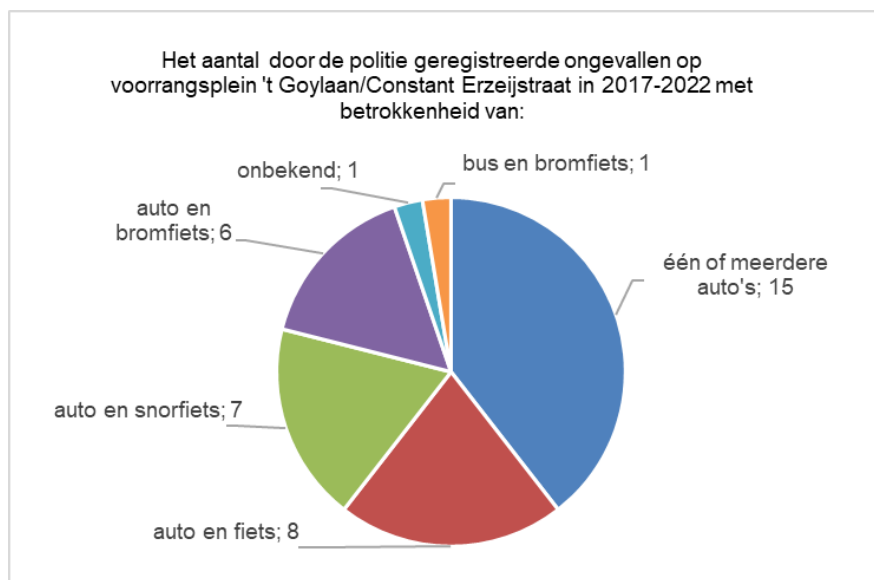
Kunt u voor het verkeersplein een uitsplitsing maken van de ongevallen naar vervoerstype en doelgroep die hier plaats hebben gevonden?

Antwoord 4

Uitsplitsing naar vervoerwijze (Bron: VIA/STAR op basis van door de politie geregistreerde ongevallen op het voorrangsp plein.)

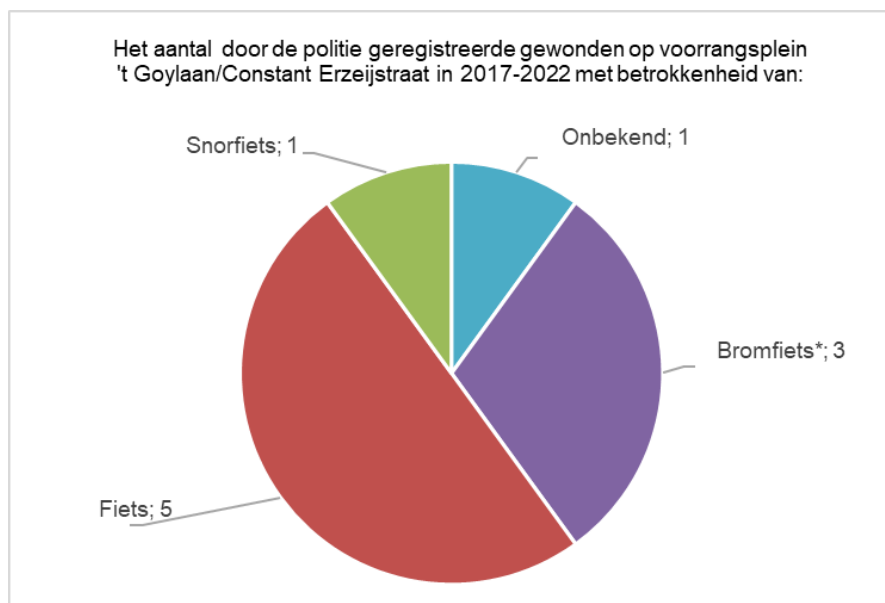
Sinds 2017 registreerde de politie 38 verkeersongevallen op de kruising/pleintje. Dit waren vooral ongevallen tussen personenauto's:

Ongeval- len met:	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
één of meerdere auto's	1	2	5	2	1	4	0	15
auto en fiets	1	1	1	0	2	3	0	8
auto en snorfiets	0	1	2	2	1	1	0	7
auto en bromfiets	0	0	1	2	1	2	0	6
bus en bromfiets	0	0	0	0	1	0	0	1
onbekend	1	0	0	0	1	0	0	1
Totaal	3	4	9	6	6	10	0	38



Aantal gewonden per ver- voerwijze	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Totaal
Fiets	1	1	1		1	1		5
Bromfiets			1		2*			3
Snorfiets				1				1
Onbekend	1							1
Totaal	2	1	2	1	3	1	0	10

* de twee bromfietsgewonden in 2021 zaten op dezelfde bromfiets.



Uitsplitsing naar leeftijd (Bron: VIA/STAR op basis van door de politie geregistreerde ongevallen op het voorrangsp plein)

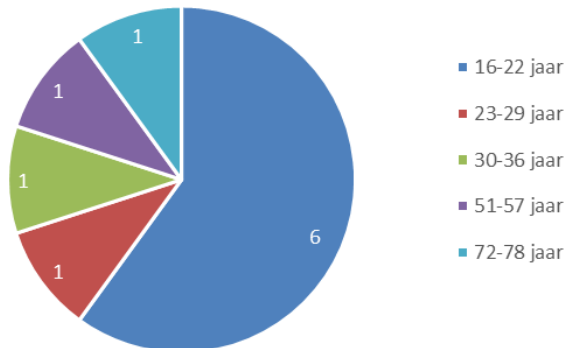
Aantal en aandeel betrokkenen* per leeftijd: vooral 16-36 jarigen zijn betrokken bij de ongevallen, gevolgd door 51-64 jarigen.

Leeftijd be- trokkene	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal	
0-3 jaar							0	0%
4-11 jaar							0	0%
12-15 jaar							0	0%
16-22 jaar	1		6	1	4	3	15	22%
23-29 jaar	2	2	3	4	2	1	14	21%
30-36 jaar		1	2		3	4	10	15%
37-43 jaar		1	1			3	5	7%
44-50 jaar				1		1	2	3%
51-57 jaar	1	3	1			1	6	9%
58-64 jaar	1		1	3		1	6	9%
65-71 jaar						1	1	1,5%
72-78 jaar	1		1			3	5	7%
79-85 jaar			1		1		2	3%
86 jaar en ouder					1		1	1,5%
Onbekend	0	0	1	0	0	1	2	3%
Totaal	6	7	16	9	11	18	67	100%

*niet alle betrokkenen zijn verkeersslachtoffers

Zes van de tien gewonden hebben een leeftijd van 16-22 jaar: drie fietsers en drie bromfietsers.

Het aantal door de politie geregistreerde gewonden op kruising/voorrangspein 't Goylaan/Constant Erzeijstraat in 2017-2022 naar leeftijd



Vraag 5

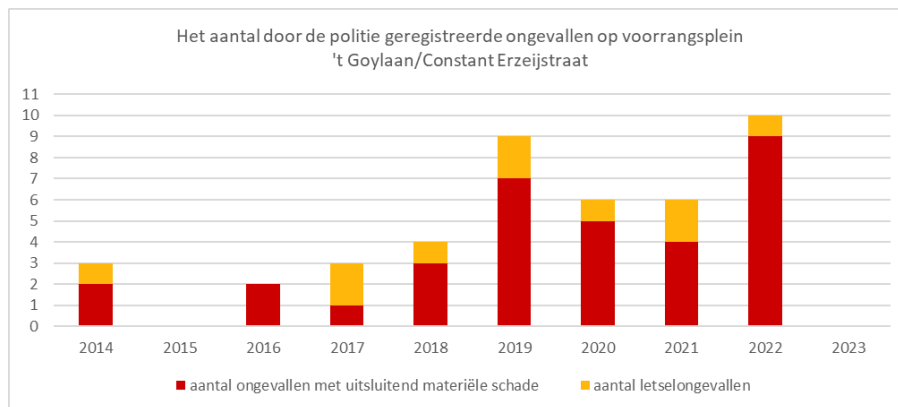
Kunt u aangeven welke maatregelen en aanpassingen die afgelopen jaren zijn gedaan en een positief effect hebben gehad op de verkeersveiligheid?

Welke ontwikkeling in aantal ongevallen heeft er plaatsgevonden sinds het plein er ligt?

Antwoord 5

- Medio 2016: voor het verbeteren van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor met name fietsers en voetgangers, hebben we het aantal rijstroken op de 't Goylaan teruggebracht naar één rijstrook per richting, met een brede middenberm en hebben we een voorrangspein aangelegd waar voorheen een kruising was.
- 2017: op basis van monitoring en een evaluatie onder omwonenden en gebruikers, hebben we het middeneiland, de verlichting en bebording op het voorrangspein aangepast en zijn er zebrapaden aangelegd op de Constant Erzeijstraat en Hooft Graaflandstraat om de voorrang voor voetgangers te regelen.
- 2018: we hebben in dit jaar twee parkeerplekken aan het voorrangspein opgeheven zodat er meer zicht is op de fietsers.
- 2019: we hebben markeringen op het plein en op de fietsoversteken aangebracht om de voorrangssituatie meer te verduidelijken.
- 2020: het voorrangspein is grootschalig aangepast door deze meer uit te rekken. Zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van de 't Goylaan hebben we uitbuigingen aangebracht in de rijbanen om de snelheid van het autoverkeer te verminderen. De tweerichtingsfietspaden hebben we verhoogd aangelegd en het fietspad aan de noordzijde hebben we uitgebogen en hier ook drempels aangebracht waardoor (snor)fietsers minder hard de Constant Erzeijstraat kunnen kruisen. Zie ook de brief die begin 2020 aan uw raad is aangeboden [Link](#)

De ontwikkeling van het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen is als volgt:



Bron: VIA. Aantal verkeersongevallen per jaar op basis van politieregistratie

Omdat de politie niet bij alle ongevallen aanwezig is, worden niet alle ongevallen geregistreerd. Vooral de lichte ongevallen worden weinig geregistreerd. Daarnaast wordt ook niet van alle ongevallen de exacte locatie geregistreerd.

In de periode 2014 tot en met 2017 registreerde de politie 0 tot 3 verkeersongevallen per jaar op de kruising. Eind 2016 is het voorrangsplein opgeleverd. Het aantal door de politie geregistreerde ongevallen op de kruising en later het voorrangsplein is in 2017 tot en met 2019 toegenomen van 3 naar 9 ongevallen. De toename ligt bij de ongevallen met alleen materiële schade. Het aantal door de politie geregistreerde ongevallen met gewonden is niet toegenomen sinds 2017.

Tussen eind augustus 2020 en eind oktober 2020 zijn de laatste aanpassingen uitgevoerd; deze uitvoering viel in de periode waarin coronamaatregelen van kracht waren. In de coronajaren 2020 en 2021 is een lager aantal ongevallen geregistreerd dan in 2019 en 2022. Hoe groot de exacte invloed van de coronamaatregelen op het aantal ongevallen is geweest, weten we niet. Ook is de invloed van gewenning aan de nieuwe situatie in 2021 en mogelijk ook 2022 niet exact te bepalen. In 2022 registreerde de politie het grootste aantal ongevallen. Het laatst geregistreerde ongeval is van eind november 2022; in de eerste twee maanden van 2023 registreerde de politie geen ongevallen.

Vraag 6

Ziet u op basis van deze nieuwe cijfers reden om nogmaals aanpassingen te doen aan het plein, zodanig dat de verkeersveiligheid hier aanzienlijk verbetert? Zo nee, waarom niet? Zo ja, aan welke maatregelen denkt u?

Antwoord 6

We zien dat de meeste ongevallen bij de afslag met de Constant Erzeijstraat plaatsvinden. Op de overige locaties op het plein is het aantal ongevallen beperkt. Automobilisten lijken bij de Constant Erzeijstraat gebruikers van het fietspad soms over het hoofd te zien. We vermoeden dat dit komt doordat dit een druk gebruikte afslag is en het zicht op (snor)fietsers uit tegenstelde richting soms (deels) wordt verhinderd door auto's die opgesteld staan tussen de 't Goylaan en de fietsoversteek. Om meer zekerheid te krijgen over wat er hier aan de hand is, beginnen we met een onderzoek naar het gedrag van het verkeer op het kruispunt. Dit doen we onder andere met behulp van camera's. Op basis van dit onderzoek kunnen we een afweging maken of extra maatregelen nodig zijn. Wij informeren u hierover in de tweede helft van dit jaar.

Vraag 7

Welke gevolgen verwacht u dat de herinrichting van Zuidpoort/Ledig Erf zal hebben op de verkeersveiligheid op en rond het voorrangspein, gezien de toenemende drukte die als gevolg hiervan wordt verwacht?

Antwoord 7

We onderzoeken op dit moment in de lopende verkeersstudie over het Zuidpoortgebied de effecten van de verkeersvariant met een verkeersknip op het Ledig Erf. Hierbij kijken we ook naar het effect op de intensiteiten van het autoverkeer op de wegen rond het Zuidpoortgebied, waaronder de 't Goylaan. In dit onderzoek betrekken we ook het effect op de aspecten verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers. We onderzoeken daarbij o.a. welk effect de verkeersvariant voor de Zuidpoort heeft op de auto-intensiteiten op de 't Goylaan ten opzichte van een variant zonder verkeersknip op het Ledig Erf. Indien we een toename constateren, onderzoeken we ook met welke maatregelen we ervoor kunnen zorgen dat het autoverkeer op de 't Goyplein zo min mogelijk zal toenemen. We bereiden een raadsbesluit voor met onderbouwing van de voorkeursvariant voor de Zuidpoort en verwachten deze uiterlijk in het 3^e kwartaal 2023 aan uw raad voor te kunnen leggen.

Vraag 8

Wat is uw verwachting met betrekking tot de verkeersveiligheidssituatie bij de Westelijke Stadsboulevard waar twee identieke pleinen bijna zijn voltooid? Welke maatregelen zult u hier nemen op basis van de geconstateerde verkeersonveiligheid aan de 't Goylaan?

Antwoord 8

De werkzaamheden aan de Marnixlaan zijn nog in volle gang. Hierdoor is de Van Hoornekade afgesloten, waardoor de Van Egmondskade tijdelijk extra druk is. Pas nadat alle werkzaamheden gereed zijn op de Marnixlaan, zal de verkeerssituatie ontstaan waar rekening mee is gehouden in het ontwerp. In het ontwerp van de voorrangspeinen op de Marnixlaan zijn de aangescherpte uitgangspunten, zoals toegepast bij de aanpassingen aan het voorrangspein op de 't Goylaan, meegenomen. Wel zijn er verschillen: Zo is het voorrangspein op de 't Goylaan compacter dan de pleinen op de Marnixlaan. Het tweerichting fietspad op de 't Goylaan, aan de zijde van de Constant Erzeijstraat waar de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden, is bovendien drukker dan de fietspaden op de Marnixlaan.

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek bij het voorrangspein op de 't Goylaan (zie antwoord bij vraag 6), gaan we na of er aanleiding is om bij de pleinen op de Marnixplein aanvullende maatregelen te nemen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester

Schriftelijke vragen 't Goylaan meest verkeersonveilige plek van de stad

13 februari 2023

Eind januari werd de gemeenteraad geïnformeerd over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de stad. Uit de cijfers blijkt dat het aantal verkeersongevallen in 2022 is gestegen. Dit is een trendbreuk. Dat er een stijging is ten opzichte van de coronajaren was te voorzien, maar ook ten opzichte 2019 ligt het aantal verkeersongevallen hoger. Op dit moment wordt nader gekeken naar de oorzaak van de hogere cijfers. Opvallend is in ieder geval ook dat het voorrangsplein aan de 't Goylaan en aanliggende wegen als meest verkeersonveilige punt in de stad naar voren komt. Dit is pijnlijk gezien de vele aanpassingen en investeringen die afgelopen jaren zijn gedaan om dit punt veiliger te maken. Daarnaast wordt dit voorrangsplein nog steeds gezien als voorbeeld voor andere plekken in de stad waar ook stadsboulevards worden ingericht. De CDA-fractie maakt zich zorgen over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de stad en over de situatie rond de 't Goylaan in het bijzonder en heeft de volgende vragen:

1. Op welk moment zal de raad worden geïnformeerd over de nadere analyse van de cijfers en betrokken vervoermiddelen en doelgroepen?
2. Deelt u de mening dat sprake is van een trendbreuk gezien het feit dat de cijfers voor 2022 hoger liggen dan 2019 en gezien de ontwikkelingen in de rest van Nederland?
3. Wat is uw analyse van de huidige situatie rond het verkeersplein aan de 't Goylaan? Hoe valt volgens u te verklaren dat dit punt nu het gevaarlijkste van Utrecht is, ondanks de forse investeringen en aanpassingen die afgelopen jaar zijn gedaan?
4. Kunt u voor het verkeersplein een uitsplitsing maken van de ongevallen naar vervoerstype en doelgroep die hier plaats hebben gevonden?
5. Kunt u aangeven welke maatregelen en aanpassingen die afgelopen jaren zijn gedaan een positief effect hebben gehad op de verkeersveiligheid? Welke ontwikkeling in aantal ongevallen heeft er plaatsgevonden sinds het plein er ligt?
6. Ziet u op basis van deze nieuwe cijfers reden om nogmaals aanpassingen te doen aan het plein, zodanig dat de verkeersveiligheid hier aanzienlijk verbetert? Zo nee, waarom niet? Zo ja, aan welke maatregelen denkt u?
7. Welke gevolgen verwacht u dat de herinrichting van Zuidpoort/Ledig Erf zal hebben op de verkeersveiligheid op en rond het voorrangsplein, gezien de toenemende drukte die als gevolg hiervan wordt verwacht?
8. Wat is uw verwachting met betrekking tot de verkeersveiligheidssituatie bij de Westelijke Stadsboulevard waar twee identieke pleinen bijna zijn voltooid? Welke maatregelen zult u hier nemen op basis van de geconstateerde verkeersonveiligheid aan de 't Goylaan?

Gesteld door:

- Bert van Steeg, CDA