# Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid

## Stand van zaken per 1 januari 2023



*Foto: Renzo Gerritsen*

Datum januari 2023
Versie 1.0

# Colofon


## Uitgave

Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opgave Mobiliteit
Gemeente Utrecht
telefoon 14 030

## Internet

www.utrecht.nl/verkeersveiligheid



## Informatie

Martijn Dijkhof
m.dijkhof@utrecht.nl

# Inhoud


**Samenvatting** **4**

**1 Inleiding** **9**

**2 Hoe staat het met de verkeersveiligheid?** **10**

2.1 Aantal verkeersongevallen en -slachtoffers 10

2.1.1 Jaarcijfers verkeersongevallen en -slachtoffers 10

2.1.2 De ontwikkelingen in meer detail 11

2.1.3 Conclusies en gevolgen voor beleid 14

2.2 Ongevallen per locatie 14

2.3 Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen 17

**3 Verbeteren van verkeersveiligheid** **18**

3.1 Maatregelen op straat 18

3.1.1 In onderzoek 19

3.1.2 In voorbereiding 21

3.1.3 In uitvoering 25

3.1.4 In gebruik 25

3.1.5 Nazorg en evaluatie 25

3.2 Gedragsmaatregelen 26

3.2.1 Educatie 26

3.2.2 Communicatie 28

3.2.3 Handhaving 29

3.3 Kennisontwikkeling 33

**4 Ambitie 30 km/uur en woonerven** **36**

**Bijlage 1 Leeftijd en vervoerwijze verkeersslachtoffers** **38**

**Bijlage 2 VOC-locaties met ongevallen uitgesplitst naar risicogroep** **39**

**Bijlage 3 Totaallijst projecten op alfabet** **42**

# Samenvatting

### *Cijfers verkeersongevallen en -gewonden*

#### Jaarcijfers

In 2022 telde de politie meer verkeersongevallen op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht dan in 2020 en 2021. In deze voorgaande jaren was er minder verkeer als gevolg van de coronamaatregelen. Hoe groot die invloed precies is geweest weten we niet. Inmiddels is het weer drukker op de wegen en is het aantal ongevallen en slachtoffers toegenomen. Ook in de rest van Nederland nam het aantal verkeersongevallen toe, meer nog dan in Utrecht. We gaan nog kijken naar de oorzaken van deze stijging, en of we iets opvallends kunnen vinden over bijvoorbeeld bepaalde doelgroepen of vervoerswijzen.

#### Ontwikkelingen meer in detail

In de voortgangsrapportage van januari gaan we altijd verder in op de ongevallencijfers. We kijken naar:

- De verdeling van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden.
- Percentage betrokkenen bij verkeersongevallen voor verschillende vervoerwijze.
- Percentage verkeersslachtoffers voor verschillende vervoerwijze.
- Percentage verkeersslachtoffers van 16-21 jaar voor verschillende vervoerwijze.

Zie de grafieken in paragraaf 2.1.2.

#### Ongevallen per locatie

Op basis van het aantal en de ernst van verkeersongevallen maken we een overzicht van de plekken op gemeentelijke wegen in Utrecht waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Zie de lijst van 15 onveilige verkeerslocaties in paragraaf 2.2.

### *Uitvoering van fysieke inrichtingsmaatregelen*

#### In gebruik genomen

In het afgelopen halfjaar hebben we de volgende projecten opgeleverd:

- Bastionweg: hier is de fiets- en voetgangersroute tussen Voordorp en Overvecht verkeersveiliger gemaakt. Als onderdeel van de regionale doorfietsroute Hilversum-Groenekan-Utrecht hebben we een fietsstraat gerealiseerd en de maximumsnelheid verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur.
- Bottensteinweg/ Pastoor Ohllaan: hier hebben we in december 2022 onder andere drempels en zebra's aangelegd voor een veiligere schoolomgeving en meer snelheidsremming.
- Orinocodreef: in 2022 is de Orinocodreef ingericht als fietsstraat met een maximale rijsnelheid van 30 kilometer per uur. We hebben meer drempels toegevoegd om de snelheid van het autoverkeer laag te houden. Ook hebben we de straat klimaatbestendig en groen ingericht.
- Neckardreef: in december 2022 hebben we een plateau aangelegd ter hoogte van de Joannes XXIII-school om de snelheid van het verkeer te verlagen.
- Jazzboulevard: in het afgelopen half jaar hebben we hier drie drempelplateaus aangelegd om de autosnelheid te verminderen op deze 30 kilometer per uur-weg.
- Nigerdreef: op het fietspad parallel aan de Nigerdreef hebben we in de eerste helft van 2022 twee bromfietsdrempels aangelegd tegen te hard rijdend snor- en bromfietsverkeer.
- Elbedreef: Hier hebben we drempels aangelegd om met name het oversteken voor schoolgaande kinderen veiliger te maken.

- Paranadreef: we hebben hier aanpassingen gedaan aan de fietsoversteek om deze veiliger te maken.

### Projecten in uitvoering

De volgende projecten zijn op dit moment in uitvoering:

- Moldaudreef: we maken hier de kruispunten met de Neckardreef en Wolgadreef overzichtelijker en verbeteren de oversteekbaarheid.

### Projecten in voorbereiding

Voor het komend jaar staan er diverse maatregelen op de planning voor uitvoering (zie paragraaf 3.1.2). We noemen hier: snelheidsremmingen op de Van Heuven Goedhartlaan, de tramkruising Weg der Verenigde Naties/Overste den Oudenlaan, de oversteek op de Wolgadreef met het winkelcentrum en snelheidsremmende maatregelen op Amsterdamsestraatweg Noord, Koeweitdreef, Zambesidreef/Nijldreef, Amerikalaan en Pascalplein.
Daarnaast werken we verder aan onder meer de uitwerking van de maatregelen op de Donaudreef, de kruising Carnegiedreef-Kasaidreef, de Griftstraat en de kruising Sartreweg/Aartsbisschop Romerostraat en de Niels Bohrweg. Voor het kruispunt Meernbrug met de Zandweg en Castellumlaan gaan we begin 2023 snelle maatregelen aanleggen om de locatie veiliger te maken en onderzoeken we daarnaast of een extra voetgangersbrug hier haalbaar is.

### Projecten geëvalueerd

Het afgelopen half jaar zijn twee projecten geëvalueerd:

- Musicallaan-Rijnkennemerlaan: De aanvullende maatregelen die we hier in 2021 hebben uitgevoerd zijn geëvalueerd. Gebleken is dat de ‘bikescout', het systeem dat (auto)verkeer met lichtjes waarschuwt voor kruisende fietsers, het gemotoriseerd verkeer niet vaker heeft laten stoppen. Ook zien we dat vooral tijdens de spits het vele fietsverkeer onderling (bijna)ongelukken veroorzaakt. Zo zien we vaak dat fietsers op de Musicallaan geen voorrang verlenen aan fietsers op fietsoversteek van de Rijnkennemerlaan. Dit gedrag, en ook en stopgedrag van ander verkeer, is hardnekkig en is door ons niet of nauwelijks te veranderen.
- Oudwijkerdwarsstraat: Voor de tweede evaluatie van de aanvullende maatregelen die we hier hebben uitgevoerd hebben we gesproken met diverse partijen en bewoners. De ervaringen zijn verschillend. De ervaren verkeersveiligheid is ongeveer vergelijkbaar met die van voor de herinrichting. De verkeersintensiteit is wel verminderd, dat is positief voor de verkeersveiligheid. Over het algemeen heeft de Oudwijkerdwarsstraat ook een veel vriendelijkere en groenere uitstraling gekregen. Omdat we ook rekening houden met de bus die hier rijdt nemen we geen verdere verkeersmaatregelen.

## ***Gedragsmaatregelen***

### Schoolzones en schoolstraten

In de tweede helft van 2022 is een schoolzone aangelegd voor de basisscholen CBS De Piramide aan het Bisschopsplein en SBO De Binnentuin aan de Binnentuinlaan. Verder behandelen we op dit moment nog vier aanvragen voor een schoolzone.

In Hoograven hebben we onlangs bij de OBS Hoograven aan de Wijnesteinlaan een schoolstraat gerealiseerd. Voor de drie basisscholen in Tuindorp (De Regenboog, Paulusschool, OBS Tuindorp) gaan we, in januari, als proef voor drie maanden een schoolstraat instellen voor de ochtend. Als de resultaten positief zijn zullen we hier de schoolstraat formaliseren met een verkeersbesluit en definitief maken.

### Communicatie

In de tweede helft van 2022 hebben we goede voorbeelden van projecten uitgelicht en het belang van 30 kilometer per uur laten zien op verschillende kanalen. Ook zijn diverse campagnes gehouden op het gebied van bewustwording van verkeersveilig gedrag:

- We deelden fietsverlichting uit aan jongeren (16 t/m 24 jaar) die hun fiets in een gemeentelijke fietsenstalling zetten.
- We sloten aan bij de fietsverlichtingscampagne ‘AAN in Utrecht’ van de provincie Utrecht.
- We sloten aan bij de landelijke Bob-campagne.

## *Handhaving en flitspalen*

### Cijfers politie en boa’s

Naast de reguliere verkeershandhaving heeft de politie in de tweede helft van 2022 141 gericht (grote) verkeerscontroles uitgevoerd in de stad. Daarbij zijn in totaal 8435 bekeuringen uitgedeeld. Het overgrote deel daarvan betrof te hard rijden (7376), door rood rijden (484) en afleiding (onder andere niet handsfree bellen) (302).
Boa's hebben tussen 1 juni en 31 december zijn 4.586 boetes en 345 waarschuwingen uitgeschreven voor fietsers zonder licht, fietsen met een mobiele telefoon in de hand of negeren van een rood verkeerslicht door fietsers en voetgangers.

### (Mobiele) flitspalen

Tussen 1 mei en 31 augustus 2022 is binnen de gemeente op negen locaties met vaste flitspalen 10.043 maal geflitst op te hard rijden en 2.687 maal op door rood rijden. Dit is ongeveer een kwart minder dan in dezelfde periode vorig jaar.
Het Openbaar Ministerie (OM) is bezig om de vier nieuwe flitspalen op de locaties Franciscusdreef, Rubenslaan en Kardinaal de Jongweg te plaatsen. Het OM geeft aan dat ze in het eerste kwartaal van 2023 actief zullen worden.
Ook zijn er landelijk inmiddels twintig verplaatsbare flitspalen (flexflitsers) beschikbaar. In de loop van 2023 zullen dit er 50 zijn, in te zetten op 150 plekken per jaar. Wij zijn met het OM in gesprek over plekken in de gemeente Utrecht.

### Pilot verkeershandhaving door boa’s

We zijn positief over de resultaten van de pilot met uitgebreide bevoegdheden van boa’s. De pilot wordt in januari 2023 uitgebreid naar vijf gemeenten en daarnaast wordt het bekeuren van door rood licht lopen toegevoegd aan de bevoegdheden. Eind 2023 wordt de pilot geëvalueerd waarna de minister een besluit neemt of de bevoegdheden definitief aan het takenpakket van de boa worden toegekend.

### Integraal Veiligheidsplan

We werken samen met partijen als het OM en de politie aan verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid en het gevoel van veiligheid bij inwoners moeten verbeteren. De gebiedsgerichte integrale aanpak om het gevoel van verkeersveiligheid te verbeteren vindt met name plaats op wijkniveau. Op de Biltstraat (Oost) zijn verschillende controles gehouden op overtredingen van scooteraars en fietsers door de boa's naar aanleiding van signalen van ondernemers. In West is in samenwerking met de politie aandacht geweest voor sluipverkeer (Oog in Al) en hufterig verkeersgedrag (Lombok). In Zuid zijn er in samenwerking met de politie en boa's controles geweest en is op verschillende manieren ingezet op de regels en normen in het verkeer.

### Handhaving 30 kilometer per uur

We werken al een tijd samen met de politie aan de voorbereiding voor handhaving op een aantal 30 kilometer per uur-locaties. Het doel van deze acties is samen leren hoe we handhaving op deze plekken effectief kunnen inzetten. We hebben in 2022 in de omgeving van de Marco Pololaan-Afrikalaan in de schoolzone een handhavingsactie uitgevoerd. Deze is voorbereid door het inzetten van een snelheidsdisplay, een tekstkar en een wijkbericht. Na de vooraankondiging van handhaving via social media heeft de politie een aantal snelheidscontroles gehouden. We evalueren de samenwerking en bespreken deze in de lokale driehoek (met OM en politie).

## *Kennisontwikkeling*

### Beleving en tevredenheid verkeersveiligheid

Het afgelopen jaar hebben we verschillende acties opgezet of uitgevoerd ter verbetering van beleving van verkeersveiligheid. We zijn bezig met het ontwikkelen van een standaardevaluatie voor beleving die we kunnen inzetten bij herinrichtingsprojecten in de openbare ruimte. Daarnaast voeren we verschillende pilots uit om te kijken hoe kleine aanpassingen in de openbare ruimte kunnen zorgen voor een veiliger gevoel, bijvoorbeeld door middel van wegmarkeringen. We zetten verder specifiek in op kwetsbare doelgroepen die zich sneller onveilig voelen, zoals ouders met kinderen en ouderen. Voor kinderen hebben we daarom de Scholen- en wijkenaanpak, deze scholenaanpak sluit aan bij de wensen en vragen vanuit de school om goede verkeerslessen aan te bieden. Voor ouderen voeren we vanuit het programma ‘Doortrappen’ projecten uit om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. We hebben vorig jaar in totaal 53 senioren bereikt in de wijken Noordwest en Overvecht. De doelstelling vanuit Sport Utrecht is om het komende jaar meer vraaggericht te werken en om het programma in te zetten in meerdere wijken Ook zijn we met de Universiteit Utrecht in gesprek over het uitvoeren van een afstudeeronderzoek naar de fietsbehoeften van ouderen.

### Maaltijdbezorgers

Afgelopen jaar hebben we samen met de G4 gewerkt aan een overzicht van de inzet van maaltijdbezorgbedrijven op verkeersveiligheid. De bedrijven zijn actief bezig met training, veilig materiaal en de veiligheidscultuur. En delen ook de wens om de afspraken landelijk te laten gelden. Vanuit een aantal overheden is het platform www.bezorgveilig.nl gelanceerd dat we gezamenlijk inzetten om het gesprek over verkeersveiligheid te vervolgen.

### Vervolgonderzoek taxi-ongevallen

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de gemeenten Amsterdam en Utrecht is een vervolgonderzoek uitgevoerd naar de verdere ontwikkeling van het aantal taxi-ongevallen en naar de factoren die een rol spelen bij de ongevallen met taxi's in Utrecht en Amsterdam Hieruit blijkt dat de stijging van het aantal slachtoffers in taxi-ongevallen zich in 2019 (7 slachtoffers in de gemeente Utrecht) niet heeft doorgezet in Amsterdam en Utrecht. De aanbevelingen uit het onderzoek nemen we mee bij de evaluatie en bij het vernieuwen van het Utrechts taxikeurmerk.

### LEV-kader

Op dit moment wordt door het ministerie van IenW gewerkt aan een kader voor de wet- en regelgeving. Met dit kader wordt een belangrijke stap gezet naar veilige LEV’s (Lichte Elektrische Voertuigen, zoals elektrische steps en fietsen, en elektrische goederenfiets) en het veilig gebruik in het verkeer. Het kader biedt helderheid naar consumenten, fabrikanten en wegbeheerders over de wijze van toelating, de technische eisen en het veilig gebruik van LEV’s. Het uitgangspunt van het ministerie van IenW is dat alle LEV’s op het fietspad horen. Samen met de andere G4-gemeenten hebben wij het ministerie echter geadviseerd om LEV's bij wegen met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op de rijbaan toe

te staan, omdat het fietspad te vol en te onveilig wordt voor de kwetsbare fietser. Ook hebben wij geadviseerd om te kijken of een maximumsnelheid op het fietspad mogelijk is.

### *Ambitie 30 kilometer per uur*

We zien dat er veel kansen liggen om samen met andere werkzaamheden in de openbare ruimte een 30 kilometer per uur-limiet in te voeren. We sluiten hier dan zoveel mogelijk bij aan. Voor een aantal straten in het Werkspoorkwartier, waaronder de Gietijzerstraat, Walserijstraat en delen van de Vlampijpstraat, Tractieweg en Nijverheidsweg, hebben we subsidie ontvangen van het Rijk voor het invoeren van 30 kilometer per uur (inclusief snelheidsremmende maatregelen). We kunnen deze straten aanpakken op het moment dat Eneco de warmteleiding gaat vervangen in 2024.

We hebben een onderzoeksbureau gevraagd om de effecten van de 30 kilometer per uur voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer in beeld te brengen. Op basis van de bevindingen kijkt het onderzoeksbureau naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten te verkleinen. Het onderzoek pakken we samen op met de provincie, nood- en hulpdiensten en vervoersmaatschappij Qbuzz. We verwachten dat het onderzoek in de eerste helft van dit jaar klaar is.

# 1 Inleiding

In veel verkeersprojecten en gebiedsontwikkelingen is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Vanuit de opgave Verkeersveiligheid nemen we waar nodig initiatieven. We leggen verbindingen en delen kennis met andere onderdelen van de gemeentelijke organisatie om in samenhang te werken aan de verkeersveiligheid in de stad. Daarnaast financieren we vanuit de opgave Verkeersveiligheid de nodige projecten. Deze rapportage gaat, net als voorgaande edities, vooral in op de acties en projecten die vanuit de middelen voor het Actieplan Verkeersveiligheid betaald worden.

# 2 Hoe staat het met de verkeersveiligheid?

In dit hoofdstuk geven we een beeld van het aantal en de locaties van verkeersongevallen en verkeersslachtoffers.

## 2.1 Aantal verkeersongevallen en -slachtoffers

In de eerste drie paragrafen geven we alleen cijfers en feitelijk informatie. In paragraaf 2.1.3 geven we aan welke conclusies we hieruit kunnen trekken en wat de gevolgen zijn voor het beleid.

### 2.1.1 Jaarcijfers verkeersongevallen en -slachtoffers

In 2022 telde de politie 1.783 verkeersongevallen op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Dit is meer dan in de afgelopen drie jaren.
Ook telde de politie in 2022 voor het eerst meer verkeersslachtoffers (gewonden en doden bij elkaar opgeteld) dan in het voorgaande jaar, namelijk 344. Dat zijn er 49 meer dan in 2021. Vergeleken met 2020 zijn het er 28 minder.
In 2020 en 2021 was er minder verkeer als gevolg van de coronamaatregelen. De afname van verkeer zorgde voor een kleinere kans op ongevallen en slachtoffers. Doordat het rustiger was op straat, was echter ook meer risicovol gedrag mogelijk, zoals meer ruimte om hard te rijden. Hoe groot die invloed precies is geweest weten we niet. Inmiddels is het weer drukker op de wegen en is het aantal ongevallen en slachtoffers toegenomen.

Tabel 1 Aantal verkeersongevallen en slachtoffers op wegen in beheer gemeente

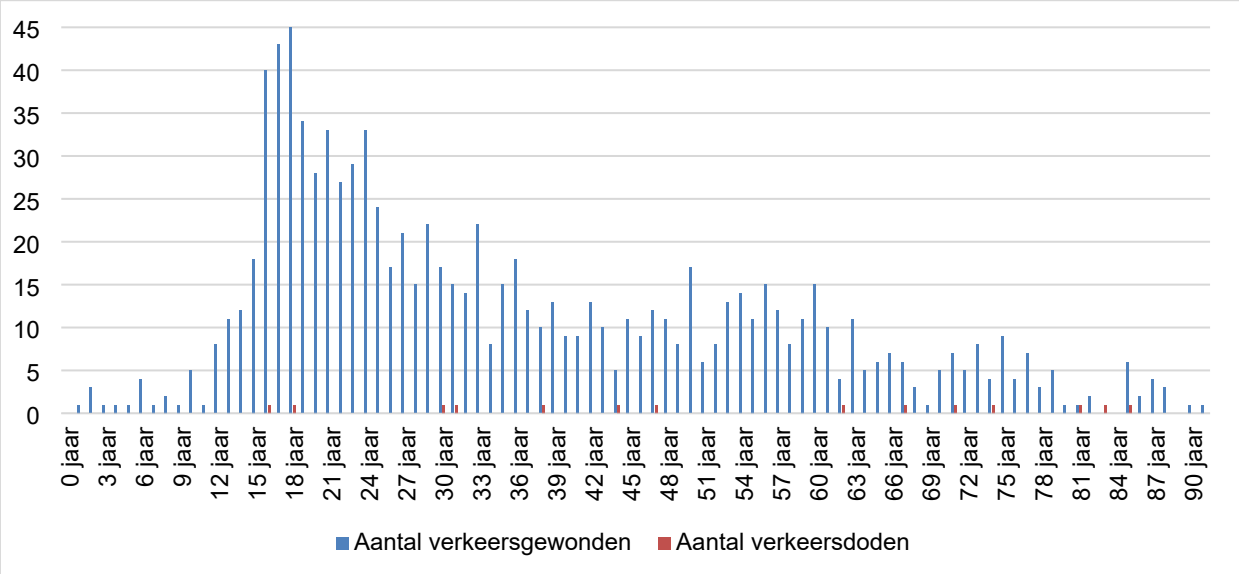
| Jaar | Ongevallen | Gewonden | Doden |
|---|---|---|---|
| 2014 | 2.224 | 706 | 4 |
| 2015 | 2.098 | 624 | 7 |
| 2016 | 2.242 | 581 | 7 |
| 2017 | 2.062 | 519 | 3 |
| 2018 | 1.905 | 490 | 7 |
| 2019 | 1.736 | 410 | 5 |
| 2020 | 1.493 | 367 | 5 |
| 2021 | 1.498 | 290 | 5 |
| 2022 | 1.783 | 340 | 4 |

Bron: VIA. Aantal verkeersongevallen en -slachtoffers per jaar op basis van politieregistratie, cijfers van 2022 zijn voorlopig.

### 2.1.2 De ontwikkelingen in meer detail

De grafieken 1 tot en met 4 gaan verder in op de ongevallen op gemeentelijke wegen.

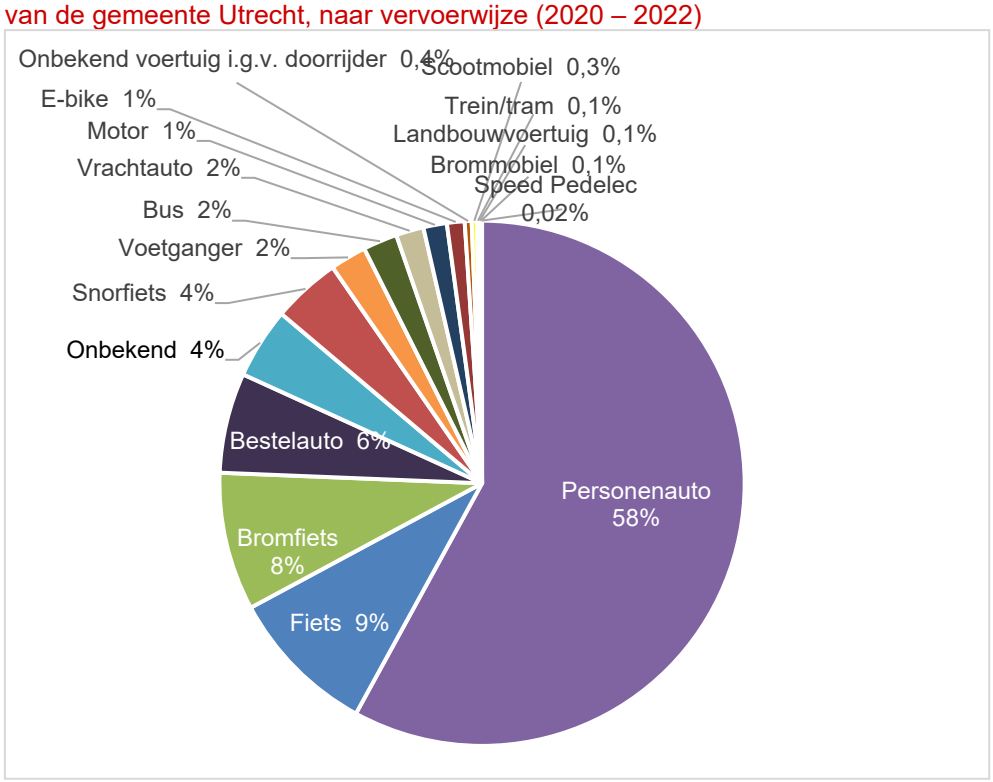
Grafiek 1 Aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers (verkeersgewonden + verkeersdoden) op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, naar leeftijd (2020 – 2022)




Bron: VIA, Overzicht verkeersslachtoffers naar leeftijd, op basis van politieregistratie

Grafiek 1 geeft de verdeling van het aantal verkeersslachtoffers (gewonden en doden) voor de verschillende leeftijden. Dit betreft alle verkeersslachtoffers in de periode 2020 tot en met 2022. In de leeftijdsgroep 16 tot en met 21 jaar vallen de meeste verkeersslachtoffers: 23% van het totaal aantal verkeersslachtoffers. Ter vergelijking: op 1 januari 2022 is 8% van de inwoners 16 tot en met 21 jaar (daarbij zijn er dagelijks ook veel jongeren in de stad aanwezig die niet in de gemeente Utrecht wonen). Vergeleken met een jaar eerder is deze piek iets lager; toen had 25% van de slachtoffers een leeftijd van 16-21 jaar.
In deze leeftijdsgroep vallen relatief veel slachtoffers onder bestuurders van bromfietsen en snorfietsen (zie grafiek 4).
Dit komt overeen met de landelijke cijfers waarin jongeren van 16 tot en met 20 jaar de grootste groep van het aantal verkeersslachtoffers vormen. Daarnaast spelen risico's met betrekking tot de leeftijd een rol. Het risico dat deze groep neemt in het verkeer (bijvoorbeeld door rood rijden, minder opletten, meer afgeleid zijn, etc.) is groter dan bij andere leeftijdsgroepen. Ook hebben jongeren minder ervaring in het verkeer.
Het aantal slachtoffers in deze leeftijd op wegen in beheer van de gemeente Utrecht neemt de laatste jaren af. In 2019 registreerde de politie 100 slachtoffers, in 2020 93 slachtoffers, in 2021 70 slachtoffers en in 2022 64 slachtoffers.

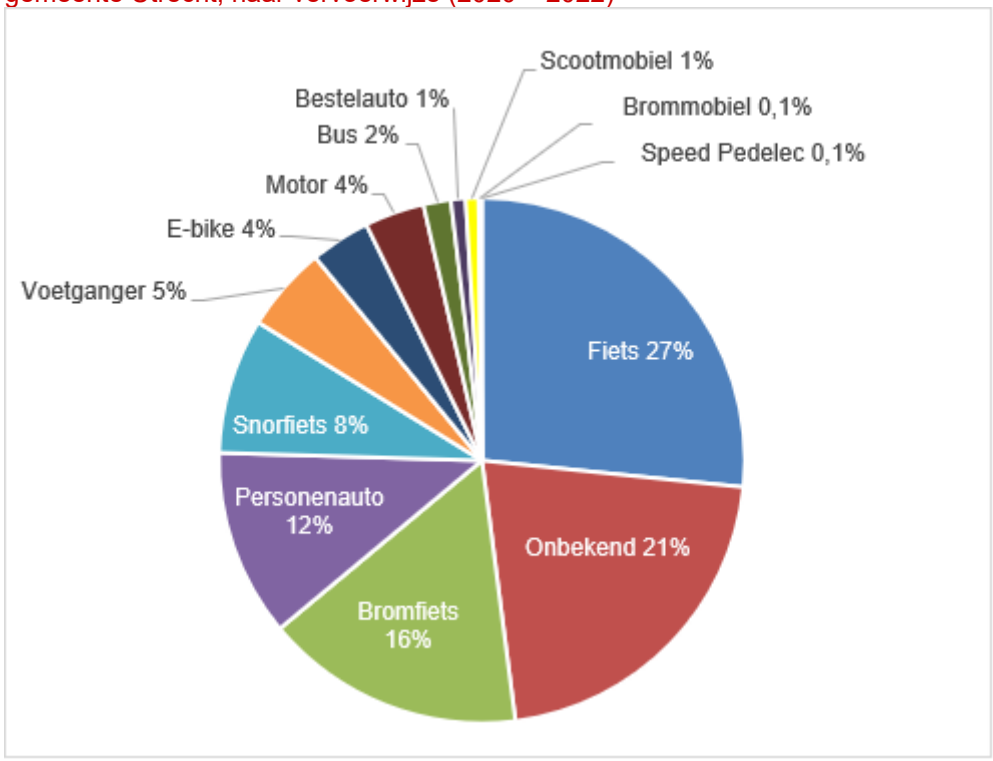
Grafiek 2 Aantal door de politie geregistreerde betrokkenen bij verkeersongevallen op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, naar vervoerwijze (2020 – 2022)




Bron: VIA, op basis van politieregistratie

Betrokkenen zijn bestuurders of voetgangers, maar kunnen ook een passagiers zijn. In grafiek 2 is te zien dat vooral inzittenden van personenauto's betrokken zijn bij de verkeersongevallen.

Grafiek 3 Aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, naar vervoerwijze (2020 – 2022)



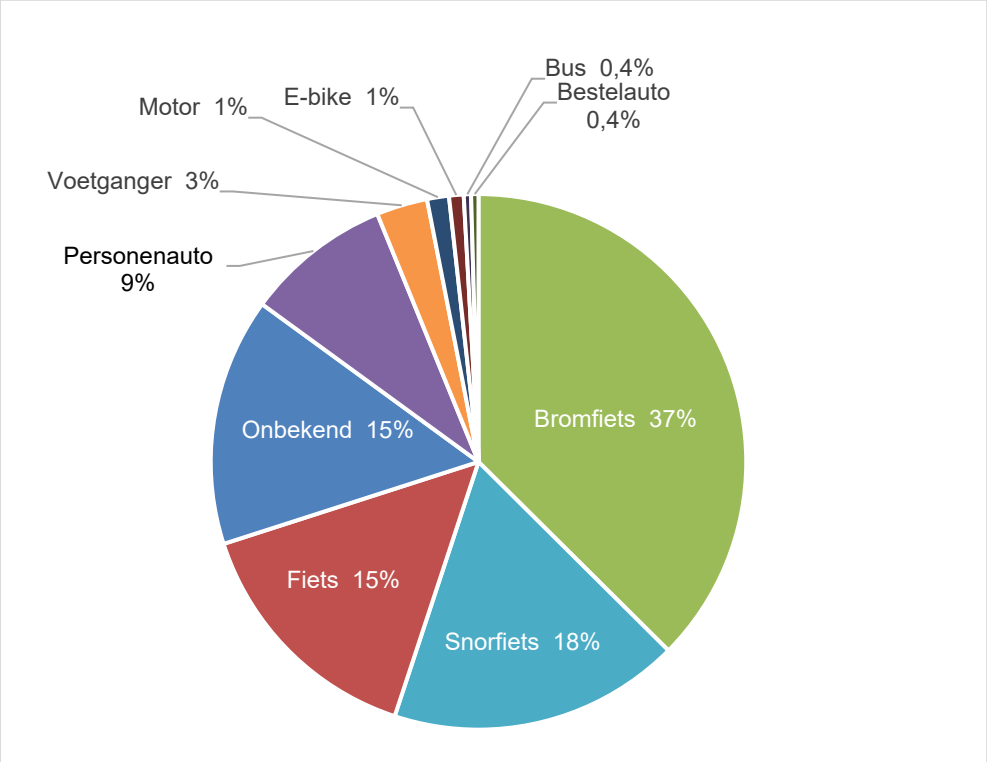

Bron: VIA, op basis van politieregistratie. Let op: van 21% van de slachtoffers is de vervoerwijze niet bekend.

In grafiek 3 is te zien dat vooral fietsers slachtoffer zijn. Van alle verkeersslachtoffers (alle leeftijden) op wegen in beheer van de gemeente Utrecht heeft de fietser het grootste aandeel (27% gewone fiets + 4% elektrische fiets). 24% van de slachtoffers reed op een brom- of snorfiets. Van 21% van de slachtoffers is de vervoerwijze niet bekend.

Als met een bepaald vervoermiddel meer kilometers worden afgelegd, is de kans dat deze bij een ongeval betrokken raakt logischerwijs groter. We hebben geen exacte cijfers van de afgelegde kilometers per vervoermiddel op de wegen in Utrecht. Wel weten we dat er in Utrecht veel fietsers zijn. De fiets had in 2020 een aandeel van 29% in de verdeling van alle vervoerwijzen van de verplaatsingen in, van en naar Utrecht. De fiets had verder een aandeel van 42% in de verdeling van alle vervoerwijzen van de verplaatsingen binnen Utrecht (ODiN 2020, CBS). De aandelen brom- en snorfiets vallen, net als bijvoorbeeld bestelauto en vrachtauto, onder de categorie overig, die in totaal een aandeel heeft van ongeveer 3%. Deze percentages zijn indicatief. Het aandeel brom- en snorfietsslachtoffers is in verhouding tot het totaal aantal brom- en snorfietsers erg hoog.

Uit landelijk onderzoek door onderzoekscentrum SWOV blijkt dat gedragsfactoren de meest voorkomende oorzaak van ongevallen met brom- en snorfietsers zijn[1]. Het gaat om gedragingen door zowel de brom- en snorfietsers als de tegenpartij, zoals geen voorrang verlenen, te hoge snelheden en afleiding. Daarnaast biedt een brom- of snorfiets geen bescherming bij een ongeval, zijn het evenwichtsvoertuigen en zijn ze redelijk eenvoudig op te voeren. De werkelijke snelheid van een snorfietser ligt ook regelmatig ver boven de maximale toegestane 25 kilometer per uur, terwijl een snorfietser vorig jaar nog niet verplicht was om een helm te dragen.

Grafiek 4 Aantal door de politie geregistreerde verkeersslachtoffers van 16-21 jaar op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, naar vervoerwijze (2020 – 2022)




Bron: VIA, op basis van politieregistratie. Let op: van 15% van de slachtoffers is de vervoerwijze niet bekend.

[1] Bron: https://swov.nl/nl/factsheet/brom-en-snorfietsers

De verkeersslachtoffers in de leeftijd 16-21 jaar (de groep die het vaakst slachtoffer is in het verkeer) zijn vooral bromfietsers (grafiek 4).

In bijlage 1 staat een tabel met de verdeling van het aantal slachtoffers (gewonden plus verkeersdoden) naar leeftijd en vervoerwijze op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, 2020 – 2022. De bromfietsers van 16 tot en met 22 jaar hebben met 9,1% het grootste aandeel.

### 2.1.3 Conclusies en gevolgen voor beleid

Er heeft zich geen verschuiving voorgedaan in de doelgroepen en vervoerswijzen. Fietsers en bromfietsers blijven belangrijke doelgroepen, net zoals de leeftijdsgroep van 16 tot 21 jaar. We houden daarom vast aan het beleid dat we hiervoor opgesteld hebben (zie ook voortgangsrapportage januari 2022, paragraaf 2.1.4): we nemen maatregelen die de verkeersveiligheid voor iedereen verbeteren, zoals het verkeersveilig inrichten van straten en van fiets- en looproutes. Daarnaast nemen we verschillende maatregelen die gericht zijn op specifieke doelgroepen of vervoerswijzen. Zo werken we samen met de G4 en bedrijven aan de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers, delen we fietsverlichting uit aan jongeren in de gemeentelijke fietsenstallingen en voeren we samen met de politie (en vanuit de boa-pilot) verschillende handhavingsacties uit gericht op de grootste risico's in het verkeer, zoals alcohol en drugs.

Voor snorfietsers geldt vanaf 1 januari 2023 ook nog een landelijke helmplicht. We verwachten dat dit de verkeersveiligheid voor deze doelgroep verder verbetert en dat een deel van de snorfietsgebruikers voor een ander vervoersmiddel kiest, zoals de (elektrische) fiets. Overigens was een helm al verplicht op locaties in Utrecht waar snorfietsers op de rijbaan moeten rijden. Omdat het aandeel brom- en snorfietsersslachtoffers erg hoog blijft gaan we met de politie in gesprek over de mogelijkheden om nog meer en gerichter op risicovol gedrag van deze doelgroep te handhaven, zoals te hard rijden, de plaats op de weg, en het niet dragen van een helm. Hiervoor zetten we ook in op de aanschaf van een camera die we kunnen gebruiken om de plaats op de weg te controleren. Voor camera-inzet is wel eerst toestemming nodig van het Openbaar Ministerie.

## 2.2 Ongevallen per locatie

Op basis van het aantal en de ernst van verkeersongevallen maken we een overzicht van de plekken waar de meeste ongevallen plaatsvinden op gemeentelijke wegen in Utrecht. Bij deze plekken worden ongevallen binnen een straal van 25 meter bij elkaar opgeteld. Het aantal ongevallen en de zwaarte van de ongevallen binnen het gebied bepaalt de plaats op de lijst. Dit gebied kan wijzigen doordat oude ongevallen (van vóór 1 januari 2020) niet meer meetellen of door nieuwe ongevallen in het afgelopen half jaar.

Onderstaand overzicht is gebaseerd op de cijfers van de afgelopen drie jaar (1 januari 2020 tot en met 31 december 2022). De positie in de lijst wordt bepaald door het aantal ongevallen met alleen schade (telt 1 keer), met gewonden (telt 2 keer) en met doden (telt 3 keer).

| nr | Locatie | Ongevallen met enkel schade | Ongevallen met gewonden | Ongevallen met doden | score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Constant Erzeijstraat, Hooft Graaflandstraat, 't Goylaan | 17 | 4 | -- | 25 |
| 2 | Carnegiedreef, Falklanddreef, Kasaidreef, Paranádreef | 22 | 1 | -- | 24 |
| 3 | Brailledreef, Loevenhoutsedijk, Taagdreef | 10 | 6 | -- | 22 |
| 4 | 24 Oktoberplein, 24 Oktoberviaduct, Beneluxlaan, Ds. Martin Luther Kinglaan, Pijperlaan, Weg der Verenigde Naties | 9 | 6 | -- | 21 |
| 5 | Churchilllaan, Trumanlaan | 17 | 2 | -- | 21 |
| 6 | Acaciastraat, Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloemstraat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violenstraat | 16 | 2 | -- | 20 |
| 7 | Balistraat, Borneostraat, Damstraat, Javastraat, Kanaalstraat, Lombokstraat, Moskeeplein, Riouwstraat, Sumatrastraat | 17 | 1 | -- | 19 |
| 8 | Lange Viestraat - tussen St. Jacobsstraat en Oudegracht | 6 | 5 | -- | 16 |
| 9 | Franciscusdreef, Gandhiplein, Karl Marxdreef, N230 | 12 | 2 | -- | 16 |
| 10 | Catharijnebaan, Catharijnesingel, Daalsesingel, HOV-Vredenburgbaan, Leidseveer, Smakkelaarsveld, Vredenburg, Vredenburgbrug | 8 | 3 | -- | 14 |
| 11 | Beeldhouwersdijk, Jan Wolkerssingel | 6 | 4 | -- | 14 |
| 12 | Madioenstraat, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Vleutenseweg | 6 | 2 | 1 | 13 |
| 13 | Cartesiusweg, Cremerstraat, Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg | 5 | 4 | -- | 13 |
| 14 | Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan | 8 | 2 | -- | 12 |
| 15* | Amsterdamsestraatweg, Concordiastraat, Knopstraat, Mimosastraat, Narcisstraat | 4 | 4 | -- | 12 |

* De locatie in rode letters is nieuw ten opzichte van VOC-lijst (Verkeers Ongevallen Concentraties) per 1 juli 2022.

NB. In deze lijst nemen we de 15 hoogst scorende locaties op. Maar als bijvoorbeeld de nummers 16 en 17 dezelfde score hebben als de nummer 15 nemen we deze ook op. Daarom kan het aantal locaties in de lijst per periode variëren. Doordat meerdere locaties scores hebben die dicht bij elkaar liggen, kunnen wisselingen in de lijst snel plaatsvinden.

**Locatie 1**: **'t Goylaan**. In het najaar van 2020 is dit kruispunt opnieuw aangepast. De cijfers gaan ook over de periode van vóór en de tijdens deze aanpassingen. Echter als we het aantal ongevallen in 2021 en erna (dus na de aanpassingen) vergelijken met de periode ervoor (voor de aanpassingen) zien we vooralsnog geen daling van het aantal ongevallen.

**Locatie 2**: **Carnegiedreef e.o.** We zijn hier bezig met het voorbereiden van maatregelen, in 2023 gaan we deze realiseren.

**Locatie 3**: **Brailledreef, Loevenhoutsedijk, Taagdreef**. Op dit kruispunt zijn er conflicten tussen autoverkeer en overstekend fietsverkeer. We onderzoeken hier momenteel hoe we de VRI-regeling (verkeersregelinstallatie) kunnen optimaliseren zodat fietsers veiliger kunnen oversteken.

**Locatie 4**: **24 Oktoberplein** is eerder onderzocht. Er is hier vooral sprake van kop-staartongevallen en flankongevallen tussen auto's. Verkeersgedrag en ook de complexiteit van het kruispunt zijn oorzaken. De verwachting is dat met de realisatie van de Westelijke Stadsboulevard de situatie hier ook verbetert.

**Locatie 5: Churchillaan, Trumanlaan**: Begin dit jaar onderzoeken we het functioneren van dit voorrangsplein. Daarbij zullen wij ook in gesprek gaan met gebruikers van het voorrangsplein. Verder gaan we ook met waarnemingen ter plaatse en met camerabeelden bekijken hoe de verkeerssituatie verloopt. We verwachten dit onderzoek begin april volgend jaar te hebben afgerond. Onderdeel van het onderzoek is ook een advies met maatregelen om het voorrangsplein veiliger te maken en we gebruiken het onderzoek om van te leren voor het gebruik van voorrangspleinen op mogelijke andere locaties.

**Locaties 6, 14 en 15** liggen op de **Amsterdamsestraatweg**. 6 en 14 zijn gezakt in de top 15. Locaties 6, Acaciastraat, Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloemstraat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violenstraat, en 15, Amsterdamsestraatweg, Concordiastraat, Knopstraat, Mimosastraat, Narcisstraat liggen binnen het projectgebied van de herinrichting Amsterdamsestraatweg. Vooruitlopend op de herinrichting zijn in 2020 is aantal snelle fysieke maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Locatie 14, Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan, valt binnen het project Westelijke Stadsboulevard.

**Locatie 7** ligt in Lombok en valt in het projectgebied van de aanpak **Kanaalstraat**. De verkeersveiligheid zal na de herinrichting verbeteren. Voor dit moment zetten we hier in op handhaving als gedragsmaatregel.

**Locatie 8 Lange Viestraat**: Deze locatie komt vaker in de top 15 van onveilige verkeerslocaties als gevolg van de drukte (veel en verschillende verkeerdeelnemers) en de beperkte ruimte. Als er veel verkeersdeelnemers van een straat gebruikmaken is de kans ook groter (bij meer blootstelling aan een risico) dat er meer ongevallen plaatsvinden. De Lange Viestraat is onderdeel van de drukste fietsroute in Utrecht en daarnaast zijn er in het centrum veel voetgangers. Maatregelen in de openbare ruimte om de drukte te verlichten zijn hier momenteel niet mogelijk.

**Locatie 9 Ghandiplein**: Deze locatie hebben we geanalyseerd. Daaruit is naar voren gekomen dat de richting pijlen op de rijstroken bij een deel van de automobilisten voor verwarring zorgen waardoor niet de juiste rijrichting wordt aangehouden. We gaan na hoe we dit kunnen verminderen.

**Locatie 10 Catharijnesingel, Vredenburgknoop, Smakkelaarsveld, Daalsesingel**: Deze locatie staat vaker in de top 15 van onveilige verkeerslocaties en is een locatie met een aantal kruispunten dicht op elkaar. De meeste ongevallen hebben zich voorgedaan op het kruispunt met de busbaan. Het is een drukke locatie waar verschillende verkeersstromen elkaar ontmoeten en het is net als de Lange Viestraat onderdeel van de drukste fietsroute in Utrecht. We gaan een analyse uitvoeren om een beter beeld te krijgen van de onveiligheid.

**Locatie 11 Beeldhouwersdijk, Jan Wolkerssingel**: We gaan hier een analyse doen naar de verkeersveiligheid, daaruit moet naar voren komen of maatregelen hier nodig zijn

**Locatie 12 en 13** Madioenstraat, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Vleutenseweg en Cartesiusweg, Cremerstraat, Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg houden verband met het project **Westelijke Stadsboulevard**. In het kader van die herinrichting verwachten we ook hier een verbetering van de verkeersveiligheid.

In bijlage 2 is de VOC-tabel uitgebreid met gegevens over het aantal betrokkenen per elk van de volgende vier risicogroepen:

- Kinderen van 4-11 jaar
- Kinderen van 12-17 jaar
- Brom- en snorfietsers van 16-19 jaar
- Fietsers van 65 jaar en ouder

! Let op: er zit overlap tussen de tweede en derde risicogroep, brom- en snorfietsers van 17 en 18 jaar vallen in beide risicogroepen.

## 2.3 Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen

### Ongevallenregistratie VeiligheidNL via ziekenhuizen en RAVU

De pilotregistratie door VeiligheidNL (via de ambulancedienst RAVU en de afdelingen Spoedeisende Hulp (SEH) van de Utrechtse ziekenhuizen) leverde inzicht in verkeersongevallen die we eerder niet kenden. Zo zagen we dat met name (eenzijdige) fietsongevallen beter in de vernieuwde registratie van VeiligheidNL zijn opgenomen in vergelijking met de telling van de politie. De pilot heeft gelopen van 1 januari 2019 tot en met juni 2020.

Zoals gemeld in de vorige voortgangsrapportage, worden de **ambulancedata** momenteel niet bijgewerkt vanwege een juridische toetsing op privacy door Ambulancezorg Nederland (AZN). Deze toetsing vindt plaats voor het landelijk ontsluiten van de ambulancedata. Het ministerie subsidieert de landelijke ontsluiting van deze data. Naar aanleiding van deze toetsing heeft AZN ingestemd met pilots waarin anonieme gegevens (exacte ongevalslocaties, leeftijdsgroep en vervoerswijze) gedeeld worden met VeiligheidNL. De RAVU werkt mee aan deze pilots. In deze pilots wordt onderzocht welke informatie vervolgens door VeiligheidNL naar de provincie en gemeente ontsloten mag worden. De verwachting is dat in het tweede kwartaal van 2023 resultaten van deze pilot bekend zijn.

De **ongevallencijfers van de ziekenhuizen** mogen alleen samengevoegd beschikbaar worden gesteld, om de privacy van de verkeersslachtoffers te waarborgen. In de ziekenhuisdata wordt ook geen informatie meer vastgelegd over de locaties van de ongevallen, omdat uit de pilots gebleken is dat het borgen van het uitvragen van de ongevalslocatie in het medisch zorgproces te veel last voor de SEH-medewerkers met zich meebracht. Uit de ziekenhuisdata krijgen we dus geen zicht op de locaties. De data geven informatie over bijvoorbeeld risicogroepen (in termen van leeftijd, geslacht en vervoerswijze van slachtoffer/tegenpartij) en informatie over risicogedragingen en factoren die een rol hebben gespeeld bij het ontstaan van het ongeval. Hierbij worden de data van alle verkeersslachtoffers die bij de ziekenhuizen geregistreerd zijn, samengevoegd. Er kan geen onderscheid worden gemaakt naar afzonderlijke gemeenten. De verwachting is dat rond de zomer 2023 data van het UMCU en het Diakonessenhuis ontsloten kunnen worden. Met het Antonius ziekenhuis stemt VeiligheidNL nog nader af.

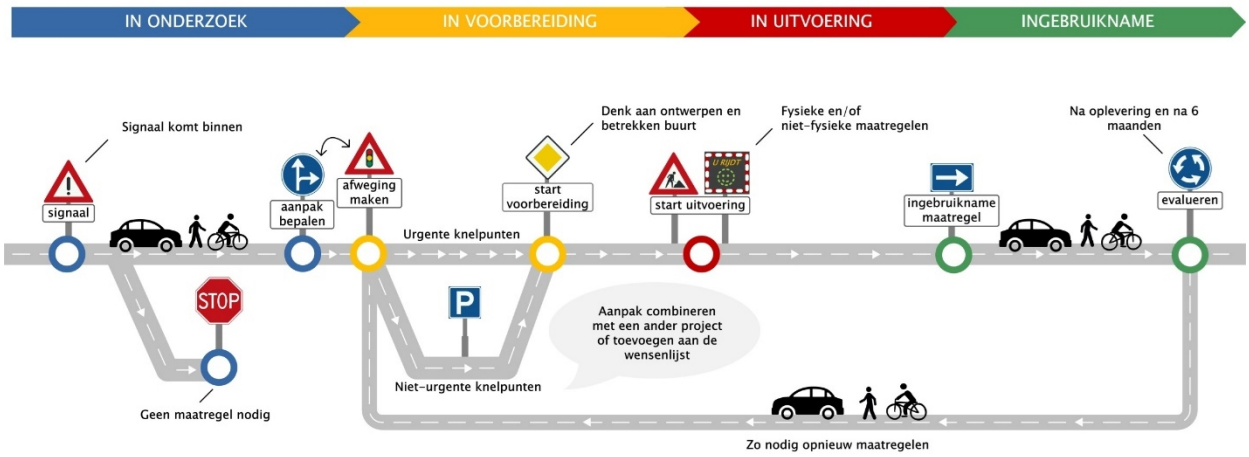
# 3 Verbeteren van verkeersveiligheid

We zetten ons in voor verbetering van de verkeersveiligheid. Dit doen we door wegen veiliger in te richten met maatregelen op straat (zie 3.1), inzet op gedragsverbetering (3.2) en kennisontwikkeling (3.3).

## 3.1 Maatregelen op straat

Het kan nodig zijn om een weg of kruispunt naar aanleiding van de analyse opnieuw in te richten. Denk hierbij aan het aanpakken van plekken waar veel ongevallen gebeuren en het zorgen voor veilige schoolzones. De maatregelen wisselen van herinrichting van een weg of kruispunt tot het aanleggen van bijvoorbeeld een drempel. Dit laatste wordt dan een ‘snelle maatregel’ genoemd.

Onderstaande afbeelding laat zien hoe het proces verloopt van projecten die voor de opgave Verkeersveiligheid op straat worden uitgevoerd.



### 3.1.1 In onderzoek

Tabel 1 Locaties in onderzoek

| Locatie in onderzoek | Fase | Aanleiding/ problematiek |
|---|---|---|
| Thematerweg | In analyse | Bewoners vinden de hele route Thematerweg in Vleuten onveilig. In het bijzonder ervaart men het kruispunt Thematerweg-Poortwachterslaan als onoverzichtelijk en de voorrangssituatie als onduidelijk. Ook te hard rijdend autoverkeer en veel verkeer worden vaak genoemd. We onderzoeken welke maatregelen hier nodig zijn. |
| Churchillaan-Trumanlaan | Verdiepende analyse | Dit voorrangsplein staat in de top 15 van verkeersonveilige locaties. Bewoners geven al langer aan dat deze kruising gevaarlijk is en dat er ongelukken gebeuren. Zij geven aan dat veel bestuurders niet precies weten wat de voorrangsregels zijn. We voeren een verdiepend onderzoek uit naar de werking van dit voorrangsplein. |
| Zandweg-Castellumlaan-Meernbrug | Verdiepende analyse | Bewoners vinden de kruising Zandweg – Meernbrug – Castellumlaan onveilig, met name door de drukte en de onoverzichtelijkheid (de fietsstraat wordt regelmatig over het hoofd gezien door automobilisten). Het is ook onderdeel van een veelgebruikte schoolroute. We bereiden op dit moment snelle maatregelen voor die we begin 2023 uitvoeren. Tegelijk onderzoeken we welke structurele verbeteringen mogelijk zijn, bijvoorbeeld de haalbaarheid van een extra voetgangersbrug. |
| Ghandiplein | Verdiepende analyse | Deze locatie kwam medio 2022 nieuw op de VOC-lijst en hebben we daarom geanalyseerd. Daaruit bleek dat vooral de pijlen op de rijstroken die de rijrichting aangeven niet voor alle automobilisten even duidelijk zijn. Men kiest de verkeerde rijrichting waardoor er conflictsituaties ontstaan. We bekijken met welke (gedrags)maatregelen we dit tegen kunnen gaan. |
| Brailledreef/ Loevenhoutsedijk | Verdiepende analyse | Naar rechts afslaand verkeer op dit kruispunt verleent (bewust of onbewust) niet altijd voorrang aan het overstekend fietsverkeer bij de verkeerslichten. We onderzoeken of we dit tegen kunnen gaan door aanpassing van de regeling van de verkeerslichten (wie krijgt wanneer groen en hoe lang). Kanttekening is dat een mogelijke aanpassing een negatief effect kan hebben op de doorstroming en capaciteit van het autoverkeer op deze locatie. |

#### Afgeronde analyses

Nadat een locatie is geanalyseerd, bepalen we de aanpak. In tabel 2 zijn de locaties opgenomen die bij de opgave Verkeersveiligheid in beeld zijn maar waar voorlopig geen maatregelen uitgevoerd worden.

- De locaties met kenmerk ‘nader te bepalen’ vragen wel om maatregelen maar kunnen niet meteen worden opgepakt. Bijvoorbeeld vanwege de afhankelijkheid van een nabijgelegen project of van de benodigde extra financiering.
- Locaties met kenmerk ‘geen maatregelen’: daarvan is op basis van de analyse geconcludeerd dat maatregelen niet nodig zijn omdat de locatie duurzaam veilig is ingericht. Vaak gaat het dan om knelpunten op andere terreinen, bijvoorbeeld leefbaarheid. Deze locaties worden dan zo mogelijk verwezen naar bijvoorbeeld het Initiatievenfonds.

De resultaten van de analyses die het afgelopen half jaar zijn uitgevoerd:

Tabel 2  Locaties (nog) geen maatregelen

| Locatie | Kenmerk | Onderbouwing |
|---|---|---|
| Lange Viestraat | geen maatregelen | Het gedeelte tussen St Jacobsstraat en Oudegracht staat vaker in de top 15 van onveilige verkeerslocaties vanwege de drukte (veel en verschillende verkeerdeelnemers) en de beperkte ruimte. De situatie kan hier pas verbeteren op het moment dat hier minder bussen gaan rijden en bij een nieuw profiel van de straat. Het toepassen van maatregelen op de weg is nu erg beperkt door het gebrek aan fysieke ruimte. |
| Neude | geen maatregelen | Het gaat hier om de kruising met Lange Jansstraat, Potterstraat, Loeff Berchmakerstraat, Voorstraat en Jansveld. Deze locatie staat vaker in de top 15 van onveilige verkeerslocaties. Vanwege de drukte voelt het voor fietsers en voetgangers onveilig, vooral in de spits. Er gebeuren wel ongevallen, maar toch is het gevoel van onveiligheid groter dan de werkelijke onveiligheid. |
| Marco Pololaan | nader te bepalen | Hier wordt het gedeelte van de Marco Pololaan tussen de Churchilllaan en Afrikalaan bedoeld. Het is een asfaltweg met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur en gemengd kwetsbaar verkeer (kinderen, ouderen, fietsers) en overstekende voetgangers. In 2026 gaan we deze weg, in combinatie met geplande rioolwerkzaamheden, herinrichten tot een 30 kilometer per uur-weg. Tot die tijd willen we de snelheid alvast verminderen door plateaus aan te brengen. In de tweede helft van 2023 nemen we deze maatregelen mee in de programmering voor 2023 of 2024, dit is afhankelijk van de beschikbaarheid van budget. |
| Van Everdingenlaan | nader te bepalen | Hier is sprake van te hard rijdend autoverkeer. De weg wordt gebruikt door fietsers, automobilisten, openbaar vervoer en is ook een bevoorradingsroute voor vrachtverkeer. Maatregelen om onder meer de snelheid van het verkeer af te remmen nemen we op het moment dat er onderhoud plaats gaat vinden aan de weg. Dat is nu nog niet gepland. |
| Biltse Rading voetgangersoversteek | nader te bepalen | Het probleem is hier hard rijden en het rood stoplicht negeren, in combinatie met over het hoofd zien van de voetgangersoversteek (ook fietsers) bij de verkeerslichten op de Biltse Rading. Ook wordt gemeld dat er automobilisten zijn die de verkeerslichten niet of te laat zien. Gebruikers ervaren de oversteek daarom ook als gevaarlijk. We willen hier de snelheidslimiet in ieder geval ter hoogte van de verkeerslichten naar 50 kilometer per uur terugbrengen. Deze maatregel willen we ondersteunen door de zichtbaarheid (bijvoorbeeld meer en betere verlichting) en de herkenbaarheid te vergroten. We nemen deze locatie mee in de programmering voor 2024. |
| Einsteindreef thv Seinedreef | nader te bepalen | Deze locatie stond in juli 2022 in de VOC-lijst en hebben we daarom geanalyseerd. We zien dat overstekende fietsers niet altijd worden opgemerkt door automobilisten die (rechts) afslaan. Een mogelijke maatregel om dit te verbeteren is door een rijbaan te verwijderen op een gedeelte van de Einsteindreef ter hoogte van de kruising met de Seinedreef. We kijken nog naar de gevolgen hiervan voor de doorstroming op de Einsteindreef. Als dit goed uitvalt bekijken we na de zomer op welk moment we deze locatie kunnen oppakken. |

| Locatie | Kenmerk | Onderbouwing |
|---|---|---|
| Ottawadreef/ Vancouverdreef | nader te bepalen | Bewoners geven aan dat hier te hard wordt gereden. Op het moment dat de riolering hier vervangen gaat worden zal hier ook een 30 kilometer per uur-inrichting met klinkers komen. In de tussenliggende periode kunnen we wel snelheidsremmers aanbrengen, maar dat moeten we wel afwegen tegen andere locaties. Dit vanwege de beschikbare middelen die we hebben. |
| Fietsoversteken Biltstraat- Museumlaan en Biltstraat - Snellenlaan | geen maatregelen | We krijgen hier veel meldingen over een onveilige fietssituatie (te krappe bocht en drukte op het fietspad en een onoverzichtelijke oversteek) en over het fietsgedrag (hoge fietssnelheid) bij beide (fiets)oversteken. Het aantal ongevallen dat de politie in de afgelopen jaren op deze twee kruispunten heeft geregistreerd is met twee echter zeer klein. We richten ons daarom eerst op locaties waar meer ongevallen zijn gebeurd. |
| Kruispunt Stroomrugbaan - Bruidsbloemlaan, Vleuterweide | nader te bepalen | De oversteekbaarheid voor voetgangers kan hier beter. Autoverkeer verleent hier niet altijd voorrang op het zebrapad. In veel gevallen vanwege slecht overzicht over de kruising door automobilisten. We willen dat verbeteren door twee rijbanen voor afslaand verkeer op te heffen. We hebben nu nog geen geld om dit aan te passen, omdat er andere locaties zijn waar de onveiligheid groter is. |
| Pr. Bernhardplein | nader te bepalen | Op deze rotonde worden overstekende fietsers en voetgangers (langzaam verkeer) soms over het hoofd gezien door automobilisten. Met name jonge kinderen die over deze rotonde moeten onderweg naar school vormen hier een risicogroep. We gaan hier maatregelen treffen zoals ophogen van de fietskruispunten en toevoegen van plateaus. We combineren deze werkzaamheden met gepland onderhoud aan de weg in 2024. |
| De Lessepsstraat | nader te bepalen | Voor het verkeer op de Swammerdamstraat is het verkeer vanaf de Lessepsstraat niet goed zichtbaar. Om het zicht te verbeteren dienen er twee parkeerplaatsen op de Lessepsstraat verwijderd te worden. Op dit moment is de nood hier minder hoog dan op andere locaties. |

### 3.1.2 In voorbereiding

Als de aanpak voor een knelpunt is bepaald én er geld is om maatregelen toe te passen, wordt het een project. Als het gaat om een herinrichting, wordt het project verder uitgevoerd volgens de standaard van het Utrechts Plan Proces.

Hieronder worden de nieuwe locaties genoemd die in voorbereiding zijn gegaan.

Tabel 3 Locaties in voorbereiding

| Locatie in voorbereiding | Fase | Planning uitvoering | Onderbouwing |
|---|---|---|---|
| Van Heuven Goedhartlaan | Voorbereid-ing voor uitvoering | Start tweede kwartaal 2023 | We maken drempels bij de kruisingen met de Trumanlaan en Spaaklaan om de snelheid van autoverkeer te verlagen naar maximaal 30 kilometer per uur. |
| Mauritiuslaan/ Winthontlaan/ Liesboschbrug | Ontwerp | Start derde kwartaal 2023 | Na meldingen uit de omgeving hebben we een verdiepende analyse uitgevoerd naar de fietsveiligheid op deze twee kruispunten. Met deze informatie hebben we besloten beperkte aanpassingen te doen aan de kruisingen van de Winthontlaan met de Mauritiuslaan en de Liesboschbrug. Hiermee verbeteren we de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de Winthontlaan voor fietsers. We voeren deze werkzaamheden volgend jaar uit en combineren dit met het geplande groot onderhoud van de Winthontlaan. Verder gaan we samen met de gemeente Nieuwegein verkeersmetingen uitvoeren aan beide kanten van de Liesboschbrug. Op basis van deze metingen bepalen we of we aanvullende maatregelen willen uitvoeren die zijn gericht op het beperken van autoverkeer over de Liesboschbrug. |
| Sweder van Zuylenweg | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2024 | Eind 2023 start Eneco met het aanbrengen van de warmtetransportleiding in deze straat. Deze werkzaamheden lopen tot ongeveer april 2024. Aansluitend op deze werkzaamheden gaan we de weg opnieuw inrichten als 30 kilometer per uur. De uitvoering hebben we gepland vanaf het tweede kwartaal 2024. Voor de tussentijdse periode zijn (tijdelijke) snelheidsbeperkende maatregelen aangebracht. Dit is in de eerste helft van 2022 in overleg met de bewoners uitgevoerd. |
| Adriaan van Bergenstraat | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2025 | In april 2024 start Eneco met het aanbrengen van de warmtetransportleiding in deze straat. Deze werkzaamheden lopen tot ongeveer begin 2025. Aansluitend op deze werkzaamheden gaan we ook hier de weg opnieuw inrichten als 30 kilometer per uur. Het ontwerp werken we in het eerste kwartaal van 2023 in samenspraak met omwonenden uit tot een definitief ontwerp. De uitvoering is gepland vanaf het tweede kwartaal van 2025. |
| Julianaparklaan | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2024 | In oktober 2023 start Eneco met het aanbrengen van de warmtetransportleiding in deze straat. Deze werkzaamheden lopen tot ongeveer april 2024 waarna we de weg opnieuw inrichten als volwaardig 30 kilometer per uur. De uitvoering van de werkzaamheden zal plaatsvinden vanaf het tweede kwartaal van 2024. |
| Donaudreef | Ontwerp | Start vierde kwartaal 2023/ eerste kwartaal 2024 | We werken hier aan een integraal plan waarbij we verbetering van de verkeersveiligheid (snelheid naar 30 kilometer per uur) combineren met de ambitie om de wijk groener in te richten. We gaan de werkzaamheden combineren met gepland onderhoud aan de riolering in de Donaudreef. |
| Tramkruispunt Weg der Ver.Naties – Overste den Oudenlaan | Ontwerp | Start tweede of derde | Dit kruispunt willen we veiliger maken.<br>We hebben een aantal opties onderzocht. We hebben onder meer gekeken naar de effecten op de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en |

| Locatie in voorbereiding | Fase | Planning uitvoering | Onderbouwing |
|---|---|---|---|
| | | kwartaal 2023 | ook naar effecten op doorstroming en de bereikbaarheid van verschillende bestemmingen. We stemmen het ontwerp nu af met provincie en andere belanghebbenden. |
| Carnegiedreef | Ontwerp | Start vierde kwartaal 2023 | Op de kruising Carnegiedreef – Kasaidreef kan het verkeer op verschillende manieren bewegen door de aanwezigheid van een fietsstraat als parallelweg. We nemen maatregelen om het aantal mogelijke bewegingen te verminderen. Hierdoor moet de kruising een rustiger verkeersbeeld krijgen. We verwachten in het eerste kwartaal van 2023 het ontwerp aan de bewoners te presenteren. Uitvoering van de maatregelen verwachten we in het laatste kwartaal van 2023. |
| Wolgadreef | Ontwerp | Start derde kwartaal 2023 | We gaan hier de oversteek bij het winkelcentrum (bij Euterpedreef) verbeteren. Er is een bushalte en in de buurt een basisschool en een pand met veel oudere bewoners. Vooral vanwege de aanwezigheid van kwetsbare verkeersdeelnemers is hier een aanpassing nodig. Het is niet gelukt dit werk onder te brengen bij de herinrichting van de Moldaudreef. De planning voor de uitvoering van de Moldaudreef wijkt namelijk sterk af van de plannen die we hebben voor de Wolgadreef. |
| Griftstraat/Poortstraat | Definitie | Start vierde kwartaal 2023 | In 2017 hebben we hier de straat opnieuw ingericht tot een 30 kilometer per uur-gebied. Deze maategel hebben we geëvalueerd en daaruit zijn diverse verbeterpunten naar voren gekomen. Deze gaan we uitvoeren. |
| Sartreweg/Romero-straat | Definitie | Start vierde kwartaal 2023 | Op deze kruising gaan we maatregelen uitvoeren die het overzicht en het zicht verder verbeteren. |
| Niels Bohrweg (e.o) | Haalbaar-heids-onderzoek | Start tweede kwartaal 2024<br><br>Maatregelen korte termijn: tweede kwartaal 2023 | We willen hier de fietsveiligheid verbeteren door nieuwe fietsvoorzieningen en andere maatregelen. We onderzoeken op dit moment hoe we de maatregelen het beste kunnen inpassen. Daarbij houden we rekening met meerdere opties. We betrekken ook de Rutherfordweg en de Otto Hahnweg bij het onderzoek omdat er een afhankelijkheid is van deze wegen met de fietswegen op de Niels Bohrweg. |
| Kruising Zandweg/Castellum-laan/Meernbrug | Studie- en ontwerp-fase | Start tweede kwartaal 2023 | Dit is een ingewikkeld kruispunt met veel en verschillende soorten verkeersdeelnemers. We gaan onderzoeken hoe we de verkeersveiligheid structureel kunnen verbeteren. Onder meer kijken we naar de mogelijkheid van een extra voetgangersbrug. In de tussenliggende periode nemen we een aantal snelle maatregelen. |
| Amsterdamsestraat-weg noord | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2023 | Het gaat hier om het noordelijk deel van de Amsterdamsestraatweg. Dit deel loopt langs de sportvelden vanaf het kruispunt Lessepstraat tot aan de gemeentegrens, net voor de Zuilenselaan. Dit is een rechte weg waar de snelheid van gemotoriseerd verkeer te hoog ligt. Op plekken waar veel overgestoken wordt brengen we 50 kilometer per uur-drempels aan waar dat technisch mogelijk is (geen hinder door trillingen). |

| Locatie in voorbereiding | Fase | Planning uitvoering | Onderbouwing |
|---|---|---|---|
| Koeweitdreef | Ontwerp | Start eerste kwartaal 2023 | Hier rijdt het gemotoriseerde verkeer te hard. Het is een kinderrijke buurt en er ligt een basisschool dichtbij. Snelheidsremmers zijn noodzakelijk; we brengen hier drempels aan. |
| Zambesidreef/Nijldreef | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2023 | Er ontstaan hier gevaarlijke situaties doordat automobilisten de bocht afsnijden. Daarnaast ontbreekt een veilige oversteekplek over deze beide straten. In afstemming met de busmaatschappij gaan we onderzoeken of een drempelplateau de situatie kan verbeteren. |
| Amerikalaan | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2023 | We gaan hier drempels aanbrengen om de snelheid van het autoverkeer te verlagen. |
| Pascalplein | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2023 | Het gaat hier om de rotonde bij Carnegiedreef/ Rio Brancodreef, kruisend met Marowijnedreef en Gangesdreef. Het midden van de rotonde is niet opgehoogd; het verkeer rijdt er vaak overheen en de snelheid wordt nauwelijks afgeremd. We gaan de rotonde hierop aanpassen. Verder zijn de fietspaden op deze rotonde eenrichting, maar veel fietsers fietsen toch tegen de richting in. Werkgroep Verkeer Overvecht heeft een analyse uitgevoerd en geconcludeerd dat het veiliger is om de hele rotonde twee richtingen te maken voor fietsers. Met bebording en markering gaan we dit formaliseren. |
| Kruispunt Einsteindreef/ Humberdreef/ Oranjerivierdreef | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2023 | We richten ons hier op het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kruispunt en maken meer ruimte voor fietsers langs de Oranjerivierdreef. |
| Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap | Variantenstudie | Start eind 2024 | Het gaat hier om een kruispunt dat zowel voor autoverkeer als voor fietsers en voetgangers onoverzichtelijk is. Eind 2022 zijn er tijdelijke maatregelen uitgevoerd om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. We bestuderen nu welke varianten mogelijk zijn om de situatie structureel te verbeteren. In de stap erna werken we die variant uit tot een definitief plan. |
| Koekoekstraat | Ontwerp | Start eerste kwartaal 2023 | Al meerdere jaren krijgen we meldingen van bewoners over drukte, snelheid en ongewenst (vracht)verkeer door de straat. Naar aanleiding daarvan hebben we hier een verkennend onderzoek uitgevoerd. Daaruit bleek dat er over het algemeen niet te hard wordt gereden en dat de hoeveelheid (vracht)verkeer niet te hoog is voor zo'n straat. Omdat de straat recht is, en zeker in het deel dicht bij de binnenstad erg smal, voelen mensen zich er niet veilig. Daarom hebben we nieuwe borden geplaatst om het (vracht)verkeer te wijzen op andere routes. Om de ervaren verkeersonveiligheid te verbeteren gaan we nu na welke maatregelen we kunnen nemen om het verkeersgedrag verder te verbeteren. |
| Mr. Tripkade | Ontwerp | Start tweede kwartaal 2023 | Deze straat moet in de toekomst een 30 kilometer per uur-regime krijgen. Op dit moment is het een weg ingericht voor 50 kilometer per uur. Vooruitlopend op de verlaging van het snelheidsregime willen we de schooloversteek ter hoogte van de Christiaan Krammlaan verbeteren. We onderzoeken op dit moment welke maatregelen we hiervoor kunnen treffen. |

### 3.1.3 In uitvoering

**Moldaudreef**: We verbeteren hier de oversteekbaarheid en maken de kruispunten met de Wolgadreef en Neckardreef overzichtelijk.

### 3.1.4 In gebruik

De volgende projecten zijn in het afgelopen half jaar opgeleverd en in gebruik genomen:

**Bastionweg**: Hier is de fiets- en voetgangersroute tussen Voordorp en Overvecht verkeersveiliger gemaakt. Als onderdeel van de regionale doorfietsroute Hilversum-Groenekan-Utrecht hebben we een fietsstraat gemaakt en de maximumsnelheid verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur. Volgend jaar voeren we een nieuwe meting uit naar aantallen en snelheid van het verkeer. Mede op basis daarvan bepalen we of we eventueel ook een verkeersknip (dit is het afsluiten van de straat voor doorgaand autoverkeer) willen maken op de Bastionweg als aanvullende verkeersveiligheidsmaatregel.

**Bottensteinweg/ Pastoor Ohllaan**: Hier hebben we drempels, zebra's en andere weginrichtingsmaatregelen aangelegd voor een veiligere schoolomgeving en om de snelheid van het autoverkeer te verminderen.

**Orinocodreef**: In 2022 is de Orinocodreef ingericht als fietsstraat met een maximale rijsnelheid van 30 kilometer per uur. We hebben meer drempels toegevoegd om de snelheid van het autoverkeer laag te houden. Ook hebben we de straat klimaatbestendig en groen ingericht

**Neckardreef**: In december 2022 hebben we een plateau aangelegd ter hoogte van de Joannes XXIII-school om het verkeer langzamer te laten rijden.

**Jazzboulevard**: In het afgelopen half jaar hebben we hier drie drempelplateaus aangelegd om de autosnelheid te verminderen op deze 30 kilometer per uur-weg.

**Nigerdreef**: Op het fietspad parallel aan de Nigerdreef hebben we in de eerste helft van 2022 twee bromfietsdrempels aangelegd om snor- en bromfietsverkeer langzamer te laten rijden.

**Elbedreef**: Hier hebben we drempels aangelegd om het oversteken door schoolgaande kinderen veiliger te maken. Deze locatie gaat ook mee in de prioritering voor omvorming naar 30 kilometer per uur-gebied waarbij we meeliften met geplande rioleringswerkzaamheden.

**Paranádreef**: We hebben hier aanpassingen gedaan aan de fietsoversteek om deze veiliger te maken. De oversteek is nu ook beter zichtbaar voor automobilisten.

### 3.1.5 Nazorg en evaluatie

Nadat een project in gebruik is genomen, kijken we naar de werking van de maatregelen en nemen we eventueel extra maatregelen. Daarna bespreken we of met de uitvoering van de maatregelen het doel is bereikt. Na een periode van gewenning (zes maanden tot een jaar) wordt een tweede evaluatie uitgevoerd. Deze richt zich op de effectiviteit van de maatregel. Hierna is het project afgerond.

In het afgelopen half jaar zijn de fietsoversteek Musicallaan/Rijnkennemerlaan en de herinrichting van de Oudwijkerdwarsstraat geëvalueerd.

**Musicallaan/Rijnkennemerlaan**
Op de kruising Musicallaan/ Rijnkennemerlaan hebben we - naast steilere drempels, anti-stop paaltjes en groenvakken tegen foutparkeren en keren - een signaleringssysteem (de 'bikescout') geplaatst om het kruispunt veiliger te maken voor fietsers. Lampjes op de wegdek lichten op op het moment dat fietsers de kruising naderen. Automobilisten worden zo gewaarschuwd. We hebben de werking van deze maatregel geëvalueerd door camera-observatie. Daaruit bleek dat de bikescout het gemotoriseerd verkeer niet extra heeft laten stoppen. Voor een deel is dat te verklaren door de afstelling van de bikescout op het moment van de evaluatie. Tijdens het onderzoek is gebleken dat de lampjes die automobilisten waarschuwen voor naderend fietsverkeer relatief lang knipperen en een enkele keer aan zijn gegaan zonder de aanwezigheid van fietsverkeer. Inmiddels is bikescout opnieuw afgesteld om dit probleem te verhelpen. Opvallend is dat het regelmatig is voorgekomen dat automobilisten het stopbord negeren en doorrijden. Ook is gebleken dat met name tijdens de spits het vele fietsverkeer ruzie veroorzaakt. Zo is vaak vastgelegd dat fietsers op de Musicallaan geen voorrang verlenen aan fietsers op de fietsoversteek van de Rijnkennemerlaan.

**Oudwijkerdwarsstraat**
In 2021 heeft de Oudwijkerdwarsstraat een nieuwe inrichting gekregen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Vervolgens zijn naar aanleiding van een eerdere evaluatie en ook klachten uit de buurt aanvullende maatregelen en aanpassingen uitgevoerd. In 2022 hebben we een tweede evaluatie uitgevoerd naar de maatregelen waarbij gesproken is met diverse partijen, zoals een vertegenwoordiger van de Fietsersbond, Podium Oost, het wijkbureau, Partou (kinderdagverblijf), Qbuzz en bewoners. De ervaringen zijn wisselend. Sommige betrokkenen zijn redelijk enthousiast over de nieuwe situatie, maar anderen zijn kritisch en niet tevreden met de huidige inrichting. Het gevoel van veiligheid is niet echt veranderd ten opzichte van de situatie van voor de herinrichting. Over het algemeen heeft de Oudwijkerdwarsstraat nu wel een veel vriendelijkere en groenere uitstraling gekregen. De gemiddelde snelheid van het autoverkeer is ongeveer gelijk gebleven, maar opvallend is dat er minder verkeer door de straat rijdt dan voor de herinrichting (van ongeveer 1200 motorvoertuigen naar hooguit 800). Voor de verkeersveiligheid is dat positief. Omdat we ook rekening houden met de bus die over de straat rijdt, en die een belangrijke functie heeft voor de wijk, nemen we geen verdere verkeersmaatregelen. Deze belemmeren de bus namelijk anders te veel, of leiden tot overlast voor omwonenden.

## 3.2 Gedragsmaatregelen

### 3.2.1 Educatie

Sport Utrecht voert voor de gemeente diverse verkeerseducatieprojecten uit op de Utrechtse basisscholen en in de wijken.

#### Deelname praktisch verkeersexamen

In het najaar van 2022 hebben 78 scholen zich ingeschreven voor het praktisch verkeersexamen. Daar zullen in de komende periode nog aanmeldingen bijkomen. Het verkeersexamen wordt afgenomen in het voorjaar van 2023. Op dit moment is het percentage deelnemende basisscholen ongeveer 75%. In het schooljaar 2022-2023 willen we dat ongeveer 85% van de Utrechtse basisscholen deelnemen. Vier scholen hebben in het afgelopen jaar niet hebben deelgenomen aan onderdelen vanuit de scholenaanpak. Sport Utrecht heeft als doel deze scholen het komende jaar alsnog te bereiken.

Opvallend is dat de elektrische fiets steeds vaker gebruikt wordt voor het praktisch verkeersexamen. We verwachten dat deze trend zich ook de komende jaren verder gaat doorzetten. We volgen de ontwikkelingen hierin.

### Deelname theoretisch verkeersexamen

Vanuit Veilig Verkeer Nederland (VVN) kunnen scholen deelnemen aan het theoretisch verkeersexamen. In totaal hebben 81 scholen in de periode van 01 augustus 2021 tot en met 31 juli 2022 deelgenomen aan het theoretisch verkeersexamen.

### Scholenaanpak groep 5 t/m 8 en middelbare scholieren

In het najaar van 2022 heeft Sport Utrecht op vier basisscholen voor totaal 227 basisschoolleerlingen uit de groepen 5 tot en met 8 educatieve verkeerslessen verzorgd. Voor het schooljaar 2021-2022 hebben in totaal 1.957 basisschoolleerlingen deelgenomen aan educatieve lessen en 5.091 via evenementen en sportdagen in de wijk. Voor het schooljaar 2022-2023 streven we naar een deelname van 4000 basisschoolleerlingen: 3000 via educatieve verkeerslessen en 1000 via evenementen en sportdagen in de wijk.

### Wijkenaanpak en asielzoekerscentra

In het afgelopen half jaar hebben 91 volwassenen deelgenomen aan fietslessen in de wijken. Het totaal over 2022 komt daarmee op ongeveer 220 deelnemers. Een specifieke doelgroep voor fietslessen zijn vrouwen met een migratieachtergrond. Zij hebben meestal geen of weinig fietservaring en ontvangen zo snel mogelijk een fietscursus om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen. Op de asielzoekerscentra zijn dit najaar aan 28 vluchtelingen fietslessen gegeven. Verder zijn er in deze periode 8 fietsdeals gesloten in de wijken en 26 op de asielzoekerscentra. Deelnemers hebben met een eigen bijdrage van 30 euro een geüpcyclede fiets aan kunnen schaffen via de actie BikeFlip.

### Provincie

De provincie biedt ook verkeerseducatie aan op scholen. In de volgende rapportage zullen we de resultaten van deze inspanning over het jaar 2022 voor de stad Utrecht opnemen.

### Schoolzones

In de tweede helft van 2022 is er een schoolzone aangelegd voor de volgende basisschool:

- CBS De Piramide aan het Bisschopsplein

Ook is in deze periode opdracht gegeven voor het aanleggen van een schoolzone op de volgende locatie:

- SBO De Binnentuin aan de Binnentuinlaan

Daarnaast lopen er nog vier aanvragen waarover we met de scholen in gesprek zijn:

- Kindercampus Molenpark aan de Van Riebeeckstraat
- Scholencomplex de Boomgaard en KBS De Achtbaan aan de Akkrumerraklaan
- Kindcentrum Rijnvliet aan de Pecanlaan
- Montessori Kindcentrum Lef aan de Weerdsingel Westzijde

### Schoolstraten

Tweemaal per dag (tijdens breng- en haaltijden) wordt bij een ‘schoolstraat’ de straat afgesloten voor auto’s om zo ruimte te geven aan kinderen die met de fiets naar school gaan. Sinds 2021 kunnen scholen die interesse hebben in een schoolstraat zich hiervoor aanmelden. In de afgelopen periode zijn er geen nieuwe aanvragen binnen gekomen.

In Hoograven hebben we onlangs bij de OBS Hoograven aan de Wijnesteinlaan een schoolstraat gerealiseerd. Voor de drie basisscholen in Tuindorp (De Regenboog, Paulusschool, OBS Tuindorp) gaan we als proef voor drie maanden een schoolstraat instellen voor de ochtend. Dit gaat in januari van start. De reden om de schoolstraat hier in eerste instantie als proef in te stellen is omdat deze drie scholen dicht bij elkaar liggen en de schoolbesturen willen ervaren wat het effect zal zijn. Als de resultaten positief zijn zullen we hier de schoolstraat formaliseren door middel van een verkeersbesluit en definitief maken.

### 3.2.2 Communicatie

In de tweede helft van 2022 hebben we de verbeterpunten en kansen voor communicatie onderzocht. We hebben onze kernboodschappen bijgewerkt en een voorlopige communicatiekalender voor 2023 vastgesteld.

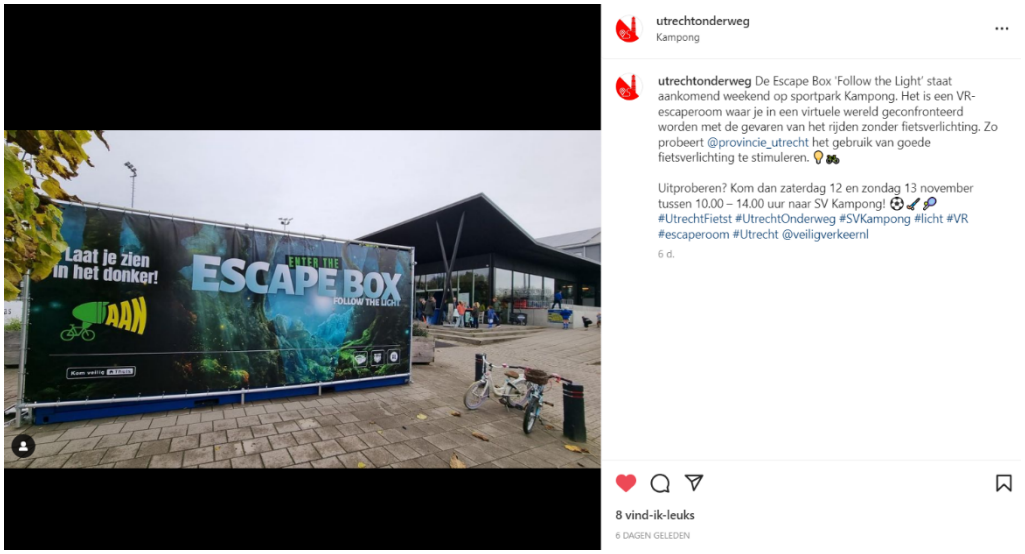
We lichtten goede voorbeelden van projecten uit en lieten het belang van 30 kilometer per uur zien op verschillende kanalen, zoals de gemeentelijke nieuwsbrief en de social media-kanalen van Utrecht Onderweg.




#### Overige campagnes

In de tweede helft van 2022 zijn diverse campagnes gehouden op het gebied van bewustwording van verkeersveilig gedrag:

- We deelden fietsverlichting uit aan jongeren (16 t/m 24 jaar) die hun fiets in een gemeentelijke fietsenstalling zetten.
- We sloten aan bij de fietsverlichtingscampagne ‘AAN in Utrecht’ van de provincie Utrecht.
    - We hebben op verschillende plekken posters laten ophangen, waaronder in de gemeentelijke fietsenstallingen.
    - De provincie Utrecht plaatste bij sportvereniging Kampong een mobiele virtual reality escaperoom waar jongeren geconfronteerd werden met de gevaren van fietsen zonder verlichting.




- We sloten aan bij de landelijke Bob-campagne. We hebben op verschillende plekken in de stad posters opgehangen.

### 3.2.3 Handhaving

#### Cijfers politie

De politie voert in Utrecht zoveel mogelijk verkeershandhaving uit als onderdeel van het reguliere politiewerk. Uitgangspunt daarbij is het bevorderen van de verkeersveiligheid en de prioriteit daarin ligt op de zgn. VARAS-feiten. [2]

Het afgelopen jaar is op verschillende niveaus tussen politie en gemeente samengewerkt. Op strategisch niveau bespreken we het beleid en de consequenties daarvan voor de politie. Een voorbeeld is de impact van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 op verkeer in het algemeen en de doorstroming voor de hulpdiensten in het bijzonder. Op een ander niveau bespreken gemeente en verkeersadviseurs van de politie onder meer verkeersknelpunten en (nieuwe) inrichting van locaties. In de uitvoering werken we ook nauw samen met de politie bij verkeershandhavingsacties en voor handhaving op specifieke locaties waar zich veel overtredingen of verkeersonveilig gedrag voordoen.

Weggebruikers die de verkeersregels overtreden worden door de politie aangesproken op hun gedrag en zo nodig beboet, dit zijn de reguliere verkeerscontroles. Daarnaast heeft de politie ook in de tweede helft van 2022 gericht (grote) verkeerscontroles uitgevoerd in de stad. In de periode juli tot en met december betroffen dit 141 verkeerscontroles. Daarbij zijn in totaal 8435 bekeuringen uitgedeeld. Het overgrote deel daarvan betrof te hard rijden (7376), door rood rijden (484) en afleiding (onder andere niet handsfree bellen) (302).

[2] Veel gepleegd asociaal verkeersgedrag (en verkeersveelpleger)
- afleiding (met mobiel in de hand bellen/appen achter het stuur)
- door rood rijden,
- alcohol en drugs
- snelheid

### Cijfers flitspalen

Tabel 4 Vaste locaties flitspalen

| | 1 mei t/m 31 augustus 2022 | |
|---|---|---|
| Locaties | Snelheid | Roodlicht |
| Europalaan - Beneluxlaan | 266 | 42 |
| Beneluxlaan thv Bernadottelaan | 4385 | 284 |
| Van Heuven Goedhartlaan - Beneluxlaan | 9 | 44 |
| Amsterdamsestraatweg - Sweder van Zuylenweg | 112 | 234 |
| Graadt van Roggenweg zuid | 2522 | 951 |
| Graadt van Roggenweg noord | 2306 | 759 |
| Marnixlaan | 352 | 66 |
| St. Josephlaan | 59 | 157 |
| Humberdreef - Einsteindreef | 32 | 150 |
| **Totaal** | **10.043** | **2.687** |

Bron: CJIB

Tussen 1 mei en 31 augustus 2022 is binnen de gemeente op negen locaties met vaste flitspalen 10.043 maal geflitst op te hard rijden en 2.687 maal op door rood rijden.[1]

Dit is respectievelijk 24 procent minder en 26 procent minder dan in dezelfde periode van 2021 (1 mei tot en met 31 augustus 2021). Als we de cijfers vergelijken met de eerste vier maanden van 2021 zien we een forse afname van het aantal geflitste overtredingen.

Vergelijken we de huidige cijfers met die van de eerste vier maanden van 2022 (1 januari tot en met 30 april 2022) dan zien we dat het aantal geflitste overtredingen wel is toegenomen, in totaal met 9% op te hard rijden en 14% op door rood rijden. Deze toename heeft te maken met het feit dat de flitspaal gelegen op de Europalaan-Beneluxlaan in de periode van 24 november 2021 tot en met 31 maart 2022 buiten werking is geweest.

### Aanvraag extra flitspalen

Het Openbaar Ministerie (OM) plaatst vier nieuwe flitspalen op drie locaties voor handhaving op de maximumsnelheid en roodlicht. De locaties voor deze flitspalen zijn: Kardinaal de Jongweg (kruising Antonius Matthaeuslaan/Mr. Tripkade), Franciscusdreef (kruising Mississippidreef/ Orinocodreef) en Rubenslaan (kruising Adriaen van Ostadelaan). Voor de flitspalen op de Kardinaal de Jongweg is de verwachting dat ze begin 2023 in werking zijn. De flitspalen op de Franciscusdreef en op de Rubenslaan zijn naar verwachting eind februari/ begin maart van dit jaar in werking.

### (Verplaatsbare) flitspalen

Sinds november 2022 zet het Openbaar Ministerie (OM) door heel Nederland verplaatsbare flitspalen in om 24/7 te handhaven op de maximumsnelheid. In 2022 werden in totaal 20 verplaatsbare flitspalen ingezet, in 2023 volgen er nog dertig. Hiermee wil het OM op 150 verschillende locaties handhaven op de snelheidslimiet. Een verplaatsbare flitspaal wordt naar verwachting maximaal twee maanden op een locatie geplaatst en dan verplaatst naar een andere locatie volgens de jaarplanning. Dit betekent dat er

voor iedere verplaatsbare flitspaal minimaal drie locaties worden vastgesteld waarover de verplaatsbare flitspaal rouleert.

De gemeente Utrecht is op dit moment met het OM in gesprek over mogelijke locaties. We kijken naar locaties waar door het plaatsen van een flitspaal de verkeersveiligheid verbetert. Dit beoordelen we door te kijken naar meldingen van inwoners, ongevallen en eigen waarnemingen. Die informatie wordt vervolgens aangevuld met de kennis en advies van de politie (zoals toedracht ongevallen, aantal processen-verbaal en invordering van rijbewijs).

### Cijfers buitengewone opsporingsambtenaren (boa's)

Niet alleen de politie handhaaft op verkeersgedragingen; ook boa's zijn voor een aantal gedragingen bevoegd. Het gaat dan om handhaven op stilstaand verkeer en een aantal rijdende overtredingen. Sinds februari 2021 is de Utrechtse boa ook bevoegd voor een aantal overtredingen van fietsers (zie pilot Verkeershandhaving). In de periode van 1 juli 2022 tot en met 31 december 2022 zijn in totaal 12.304 bekeuringen uitgeschreven voor het overtreden van verkeersregels (feitcode R). De meeste boetes (3.254) waren voor het inrijden van een milieuzone en voor het negeren van een geslotenverklaring (1.696 boetes). Daarna zijn de meeste boetes (1492) opgelegd voor fout parkeren, zoals op een stoep of een fietspad.

### Pilot Verkeershandhaving boa's

Utrecht neemt deel aan de pilot Verkeershandhaving boa's, gecoördineerd door het ministerie van Justitie en Veiligheid. Het doel is om in de praktijk te beoordelen of het uitbreiden van de bevoegdheden van boa's op het gebied van verkeershandhaving effectief is.

In februari 2021 is de eerste fase gestart met handhaven op drie overtredingen door fietsers: fietsen zonder licht, fietsen met telefoon in de hand en fietsen door rood licht. De politie is nauw betrokken bij de pilot. Zij hebben meegewerkt aan het opleiden van de boa's en de 'learning on the job'. Ook is de politie een aantal keer aangesloten bij een actie van onze boa's, waarbij de politie met een rollerbank controleerde of brom- en snorfietsen waren opgevoerd.

Uit de evaluatie die uitgevoerd is in opdracht van het ministerie van Justitie en Veiligheid blijkt dat Utrechtse boa's de pilot goed hebben uitgevoerd. En dat de inzet van boa's op de controle van de drie overtredingen bijdraagt aan een effectieve en efficiënte handhaving in het verkeer. De gemeenteraad is begin 2022 met deze brief geïnformeerd over de evaluatie.

In onderstaande tabel staan het aantal waarschuwingen en boetes binnen de pilot in de periode van 1 juli 2022 tot en met 31 december 2022.

| | Waarschuwingen | Boetes |
|---|---|---|
| Geen licht (R438k/m) | 21 | 384 |
| Rood licht negeren (R602/R604) | 29 | 150 |
| Vasthouden telefoon (R545) | 144 | 548 |
| **Totaal** | **194** | **1082** |

De pilot wordt in januari 2023 uitgebreid naar vijf gemeenten, namelijk: Breda, Venlo, Schouwen-Duiveland, Zaanstad en Harderwijk. Daarnaast wordt het bekeuren van door rood licht lopen toegevoegd aan de bevoegdheden. Eind 2023 wordt de pilot geëvalueerd waarna de minister besluit of de bevoegdheden definitief aan het takenpakket van de boa worden toegekend. We hopen dat de boa deze bevoegdheden definitief krijgt zodat we de inzet structureel kunnen maken.

### Uitvoeringsprogramma Integraal Veiligheidsplan (IVP) 2019-2022

Verkeersveiligheid is een van de vier ambities in het Integraal Veiligheidsplan die tot en met 2022 liep. We werken samen met partijen als het OM en de politie aan verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid en het gevoel van veiligheid bij inwoners moeten verbeteren. Ons doel is om zoveel mogelijk risico- en informatie-gestuurd te werken. De gebiedsgerichte integrale aanpak om het gevoel van verkeersveiligheid te verbeteren vindt met name plaats op wijkniveau. Hieronder een aantal voorbeelden van de genomen acties in 2022.

In de Biltstraat (Oost) zijn verschillende controles gehouden op overtredingen van scooteraars en fietsers door de boa's naar aanleiding van signalen van ondernemers. Dit ging bijvoorbeeld over scooters op het fietspad, fietsen met een mobiel in de hand, controle op verlichting en fietsen op de stoep.
In West is in samenwerking met de politie aandacht geweest voor sluipverkeer (Oog in Al) en hufterig verkeersgedrag (Lombok).
In Zuid zijn er in samenwerking met de politie en boa's controles geweest en is op verschillende manieren ingezet op de regels en normen in het verkeer.

- Op 30 juni en op 26 oktober 2022 is een ondermijnings- en verkeerscontrole georganiseerd in samenwerking met Douane, Belastingdienst, Politie Team Verkeer, UWV, RDW, Koninklijke Marechaussee en de gemeente Utrecht.
- Er zijn verschillende gerichte fietsverlichtingscontroles uitgevoerd. Er is doorlopend inzet op bellen tijdens het fietsen en met je fiets door rood licht rijden.
- In Hoograven is het project politiekids gestart. Een samenwerking tussen jongerenwerk en de politie om kinderen kennis te laten maken met politiewerk. In het najaar hebben kinderen vanuit dit project samen met de politie fietslampjes uitgedeeld om aandacht te vragen om altijd met goed werkende fietsverlicht de weg op te gaan.
- Naar aanleiding van verschillende meldingen hebben we in de Hooft Graaflandstraat ingezet op communicatie van de snelheidslimiet met een snelheidsdisplay en een meting uitgevoerd. In overleg met de politie wordt gekeken welke acties verder nog mogelijk zijn.
- Bij basisscholen in Zuid wordt regelmatig gecontroleerd op gevaarlijke situaties bij het brengen van kinderen met de auto. Ouders worden aangesproken of bekeurd als ze verkeerd parkeren. De veiligheid is hierdoor verbeterd. De scholen, ouders en bewoners uit de wijk zijn met deze acties erg blij.

### Handhaving 30 kilometer per uur

We werken al een tijd samen met de politie aan de voorbereiding voor handhaving op een aantal 30 kilometer per uur-locaties. Het doel van deze acties is samen leren hoe we handhaving op deze plekken effectief kunnen inzetten. We hebben in 2022 in de omgeving van de Marco Pololaan-Afrikalaan in de schoolzone een handhavingsactie uitgevoerd. Deze is voorbereid door het inzetten van een snelheidsdisplays, een tekstkar en een wijkbericht. Ook is er contact geweest met de school. De vooraankondiging van handhaving is vervolgens via social media verspreid. Na deze communicatie inzet heeft de politie een aantal snelheidscontroles gehouden. We evalueren de samenwerking en bespreken deze in de lokale driehoek (met Openbaar Ministerie en Politie).
In 2023 hopen we op nog een locatie een handhavingsactie uit te voeren. Op basis daarvan kijken we of we afspraken kunnen maken voor meer gezamenlijke acties.

## 3.3 Kennisontwikkeling

### Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)

Vorig jaar is in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) met betrokken partijen uit de provincie Utrecht (provincie, gemeenten, politie en het OM) een regionale uitvoeringsagenda opgesteld (link). We zetten in op alle risicothema's uit de regionale uitvoeringsagenda, behalve de risico's die (vrijwel) niet aanwezig zijn in de gemeente. Een regionale risicoanalyse stelt een kader voor de subsidie verkeersveiligheid van het Rijk. Bij de volgende subsidietranche van het Rijk is naar verwachting ook een regionale uitvoeringsagenda nodig.

### Beleving en tevredenheid Verkeersveiligheid

De tevredenheid over de verkeersveiligheid is tussen 2019 en 2021 toegenomen. We blijven deze beleving van verkeersveiligheid monitoren via de inwonersenquête en rapporteren erover via deze voortgangsrapportage. Het aandeel inwoners dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid was eind 2021 63%. De beleving van verkeersveiligheid meten we elke twee jaar via een vragenlijst (Verkeersveiligheid | Utrecht Monitor).

We werken aan de beleving van verkeersveiligheid zodat onze inwoners kunnen komen waar ze naartoe willen. In een drukke en groeiende stad zal dat nooit helemaal zonder risico's zijn. We proberen met onze projecten een omgeving te maken die veilig aanvoelt, maar we zien ook dat een omgeving waar weinig ongelukken gebeuren niet altijd veilig aanvoelt.

Beleving van verkeersveiligheid is voor iedereen anders. Er zijn veel verschillende onderdelen die hierop van invloed zijn, zoals gedrag, inrichting van de straat en persoonlijke omstandigheden. Ook levert alert zijn in het verkeer een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Het is hierdoor lastig om te zorgen dat iedereen in het verkeer zich veilig voelt.

De gemeente is altijd bezig met projecten die de beleving van verkeersveiligheid verbeteren. Op veel straten verlagen we de maximumsnelheid van 50 naar 30 kilometer per uur en zorgen we voor een inrichting die past bij deze nieuwe snelheid. Bij herinrichtingen van GOW30-straten (gebiedsontsluitingsweg 30, zie hoofdstuk 4 'landelijke ontwikkelingen') evalueren we de beleving van verkeersveiligheid bij buurtbewoners en gebruikers. Van deze resultaten kunnen we leren voor volgende projecten. Daarnaast voeren we verschillende pilots uit om te kijken hoe kleine aanpassingen in de openbare ruimte kunnen zorgen voor een veiliger gevoel, bijvoorbeeld door middel van markeringen op de weg en het toevoegen van groen.

Ook zetten we als gemeente in op verkeersveiligheid van doelgroepen die kwetsbaarder zijn in het verkeer, zoals kinderen en ouderen. Voor kinderen hebben we de scholenaanpak, die in paragraaf 3.2 besproken is. Voor ouderen worden vanuit het programma Doortrappen projecten uitgevoerd om ouderen zo lang mogelijk veilig te laten fietsen. In de toekomst zal het aantal fietsers in Utrecht toenemen en zullen onze fietspaden daarmee drukker worden. Vooral voor kwetsbare doelgroepen kan dit lastig zijn. Om ervoor te zorgen dat ook ouderen met plezier en een veilig gevoel op de fiets stappen, gaan we in 2023 samen met de Universiteit Utrecht een onderzoek uitvoeren naar de behoeftes van oudere fietsers.

In het afgelopen half jaar is ook gekeken hoe we het gedrag van pakketbezorgers veiliger kunnen maken. Uit meldingen blijkt dat bewoners zich hierdoor vaak niet veilig voelen en dit komt terug in

landelijk onderzoek[3]. Voor de lange termijn zetten we als gemeente in op meer gezamenlijke afleverpunten voor pakketpost en minder bezorgen tot de deur, zodat de hoeveelheid en overlast van pakketbezorging in woonstraten verminderd. Ook landelijk leeft het onderwerp. In de zomer is in de Tweede Kamer een motie ingediend waarin de minister gevraagd wordt actie te ondernemen tegen pakketbezorgingsbedrijven die overlast veroorzaken. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aangekondigd dit op te pakken.

### Maaltijdbezorgers

Afgelopen jaar hebben we samen met de G4 gewerkt aan een overzicht van de inzet van maaltijdbezorg-bedrijven op verkeersveiligheid. De bedrijven zijn actief bezig met training, veilig materiaal (inclusief stimuleren van helmgebruik) en de veiligheidscultuur. Deze afspraken zijn het startpunt om verder te werken aan de verkeersveiligheid en aan het bereiken van kleinere bedrijven via de platforms van deze bedrijven. Daarnaast hebben de bedrijven zelf de wens om de afspraken landelijk te laten gelden. Om deze vervolgdoelen te bereiken is inmiddels vanuit een aantal overheden het platform www.bezorgveilig.nl gelanceerd dat we gezamenlijk inzetten om het gesprek over verkeersveiligheid te vervolgen

### Taxi-ongevallen

In 2019 is in opdracht van het ministerie van IenW door het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) een onderzoek uitgevoerd naar ongevallen met taxi's. Hieruit bleek dat het aantal taxi-ongevallen in Amsterdam en Utrecht het snelst is gestegen. In Utrecht heeft de stijging zich grotendeels voorgedaan tussen 2016 en 2017 (van 9 naar 18 slachtoffers). In opdracht van het ministerie, Amsterdam en Utrecht heeft de SWOV een vervolgonderzoek uitgevoerd naar de verdere ontwikkeling van het aantal taxi-ongevallen (link) en naar de factoren die een rol spelen bij de ongevallen met taxi's (link) in Utrecht en Amsterdam.

Uit het vervolgonderzoek blijkt dat de stijging van het aantal slachtoffers zich in 2019 (7 slachtoffers in de gemeente Utrecht) niet heeft doorgezet in Utrecht en Amsterdam en dat het aannemelijk is dat de mate van taxigebruik (deels) een rol speelt bij het hogere aantal taxi-ongevallen en slachtoffers in de grotere steden. Latere jaren zijn niet meegenomen omdat de coronamaatregelen het algemene beeld verstoren. Daarnaast blijkt dat een vijfde van de onderzochte ongevallen in Amsterdam en Utrecht tussen 2017 en 2019 met taxi's plaatsvond op een lijnbusbaan, en dat daarbij als tegenpartij vooral overstekende fietsers en voetgangers zijn betrokken. Een aantal ongevallen (7) vond plaats bij met verkeerslichten geregelde kruispunten die vanwege de nachtelijke uren waren uitgeschakeld. Ook het door rood rijden van de taxichauffeurs of andere verkeersdeelnemers speelt bij een aantal van de ongevallen (ten minste 12) een rol. Jonge taxichauffeurs zijn vaker dan gemiddeld betrokken bij een verkeersongeval. Dit is grotendeels te verklaren door het hogere ongevalsrisico van jonge automobilisten.

De aanbevelingen in het onderzoek hebben betrekking op de eerder beschreven conclusies over het gebruik en de inrichting van lijnbusbanen, het oversteekgedrag van fietsers en voetgangers, de afstelling van verkeerslichten, roodlichtovertredingen, en de ongevalsbetrokkenheid van jonge taxichauffeurs. De aanbevelingen uit de onderzoeken van de SWOV nemen we mee bij de evaluatie en bij het vernieuwde taxikeurmerk (link taxikeurmerk). Daarbij kijken we samen met de taxibranche of het wenselijk is om aanvullende regels op te nemen over verkeersveiligheid.

[3] Flitspeiling 2021 Veilig Verkeer Nederland (VVN) vvn.nl/flitspeiling

### LEV kader

Op het fietspad en de rijbaan rijden steeds meer elektrische steps (e-steps), Birò's, Segways, e-scooters, elektrische bakfietsen. Een verzamelterm voor deze en andere elektrische voertuigen, is lichte elektrische voertuigen (LEV's).
In de komende periode wordt door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) gewerkt aan een kader voor de wet- en regelgeving. Met dit kader wordt een belangrijke stap gezet naar veilige LEV's en het veilig gebruik in het verkeer. Het kader biedt helderheid aan consumenten, fabrikanten en wegbeheerders over de wijze van toelating, de technische eisen en het veilig gebruik van LEV's. Het gaat dan bijvoorbeeld over de plaats op de weg en de rijvaardigheid voor de grote LEV's bedoeld voor goederen- en personenvervoer.

Het uitgangspunt van het ministerie van IenW is nu: alle LEV's op het fietspad. Op dit moment wordt onderzocht of maatwerk voor plaats op de weg mogelijk is bij 30 kilometer per uur-wegen met vrijliggende fietspaden. De G4 heeft hierin een adviserende rol. De G4 is voorstander om dit verder te onderzoeken, omdat het fietspad te vol is en te onveilig wordt voor de overige verkeersdeelnemers. Wij willen toe naar LEV's op de rijweg daar waar 30 kilometer per uur geldt. En naar de mogelijkheid om een maximumsnelheid op het fietspad in te voeren. Hiervoor moet de (voorgestelde) wet- en regelgeving op landelijk niveau worden aangepast.

### Subsidies

Voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen hebben we van het Rijk in de tweede helft van dit jaar een subsidiebedrag ontvangen van 712.479 euro en van de provincie een bedrag van 214.516 euro. Van het Rijk hebben we de subsidie ontvangen voor onder meer de volgende locaties:

- Bernadottelaan e.o.
- Kruising Carnegiedreef-Kasaidreef
- Jazzboulevard
- Niels Bohrweg
- 30 kilometer-maatregelen Werkspoorkwartier
- 30 kilometer-maatregelen Rijnsweerd-Zuid.

Van de provincie hebben we subsidie ontvangen voor de locaties:

- Neckardreef
- Attleeplantsoen e.o.
- Jazzboulevard
- Amsterdamsestraatweg-Noord

Voor de locaties Duurstedelaan, kruising Nijenoord-Tichelaarslaan en Museumlaan hebben we een subsidieaanvraag ingediend van 55.073 euro. In de eerste helft van dit jaar hebben we daarnaast 127.672 euro subsidie ontvangen van de provincie voor verkeersveiligheidsmaatregelen op de Berezinadreef en Kasaidreef (30 kilometer per uur-prijsvraag).

Volgend jaar kunnen we bij de provincie een maximaal bedrag aanvragen van 400.000 euro voor verkeersveiligheidsmaatregelen. Het Rijk heeft in de periode 2020-2030 in totaal 500 miljoen euro beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen te verbeteren. Dit geld wordt in verschillende rondes ingezet. In 2020 is 165 miljoen euro beschikbaar gesteld en in 2022 in totaal 100 miljoen euro (bedragen zijn inclusief btw). De verwachting is dat we in 2024 bij het Rijk weer een nieuwe subsidieaanvraag kunnen indienen.

# 4 Ambitie 30 km/uur en woonerven

### Landelijke ontwikkelingen

Een CROW-werkgroep (in opdracht van ministerie van IenW) is gestart om te komen tot voorstellen voor inrichtingskenmerken van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Op dit moment zijn er nog geen goede landelijke richtlijnen voor 30 kilometer per uur-straten waar doorstroming ook belangrijk is (bijvoorbeeld een Amsterdamsestraatweg of Omloop). In het vervolg van de inrichtingskenmerken vindt ook een onderzoek plaats naar het aanpassen van de juridische kaders om het nieuw type weg goed te kunnen toepassen. De werkgroep bestaat uit gemeenten, SWOV, fietsersbond, ANWB, concessieverlener, VVN, CVOM, politie en RWS/IenW. De verwachting is dat de voorstellen voor inrichtingskenmerken in het voorjaar gereed zijn. Op basis van praktijkevaluaties van de inrichtingskenmerken bepaalt het CROW de komende jaren de nieuwe definitieve richtlijnen.

Daarnaast is een adviesbureau in opdracht van het ministerie van IenW gestart met een onderzoek naar de verwachte effecten van 30 kilometer per uur als norm en de waardering daarvan. Het onderzoek gaat over het veranderen van de wettelijke norm bij het binnenrijden van de bebouwde kom. De wettelijke norm is nu nog 50 kilometer per uur, waardoor een onderbouwing nodig is voor het invoeren van 30 kilometer per uur. In de eerste fase onderzoekt het bureau wat de verwachte effecten zijn (ontwikkelingen) en in de tweede fase de waardering van de verschillende belanghebbenden voor de effecten. Het onderzoek is naar verwachting in het tweede kwartaal van 2023 klaar.

### 30km-impuls

Het afgelopen jaar zijn de Orinocodreef, Bastionweg, Catharijnesingel en Burgemeester Reigerstraat heringericht naar 30 kilometer per uur. Dit jaar leveren we een bijdrage aan de projecten:

- Rijnsweerd (18 straten)
- Diamantweg
- Rotsoord
- Sweder van Zuylenweg
- Julianaparklaan
- Willem Dreeslaan.

Ook de Maliebaan en Jutfaseweg staan dit jaar op de planning voor herinrichting naar 30 kilometer per uur. Daarnaast werken we verder aan de plannen voor verschillende projecten die in 2024 of later afgerond zijn zoals het Amazonekwartier, Donaudreef en de Taagdreef en omgeving (zie link raadsbrief Programmering 30 km impuls 2023-2026).

Voor een aantal straten in het Werkspoorkwartier, waaronder de Gietijzerstraat, Walserijstraat en delen van de Vlampijpstraat, Tractieweg en Nijverheidsweg, hebben we subsidie ontvangen van het Rijk (zie paragraaf 3.3 - subsidies) voor het invoeren van 30 kilometer per uur (inclusief snelheidsremmende maatregelen). We kunnen deze straten aanpakken op het moment dat Eneco de warmteleiding gaat vervangen in 2024.

### Samenwerken en tijdelijke maatregelen

Een belangrijk uitgangspunt bij de inzet van het budget van de 30 kilometer per uur-impuls is dat we samenwerken met andere projecten waar mogelijk. Voor het herinrichten van straten zijn vooral kansen bij ontwikkelend beheer en met name wanneer we de riolering vervangen, waarbij de straat volledig opengaat of bij ruimtelijke projecten. De komende tijd gaan we ook kijken naar kansen om 30 kilometer

per uur in te voeren bij het alleen vervangen van de bovenste laag (deklaag) van een straat. Er zijn dan geen mogelijkheden voor een complete herinrichting, maar wel voor kleinere maatregelen zoals het aanpassen van de markering of het aanleggen van een enkele drempel.
Door naar de kansen bij het vervangen van de deklaag te kijken, denken we op een aantal plekken al eerder 30 kilometer per uur te kunnen invoeren. Daarnaast zien we dat er gedurende het jaar soms onderhoud aan straten nodig is, wat niet van tevoren is ingepland.

Naar aanleiding van de Motie tijdelijk trager (M344) gaan we daarnaast kijken op welke locaties, waar op de korte termijn geen samenwerking mogelijk is, het wenselijk is om volgend jaar te experimenteren met tijdelijke maatregelen om 30 kilometer per uur in te voeren. We vertellen hierover in de volgende voortgangsrapportage.

### Onderzoek impact 30 kilometer per uur voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer

We hebben een onderzoeksbureau ingeschakeld om de effecten van de 30 kilometer per uur voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer in beeld te brengen. Op basis van de bevindingen kijkt het onderzoeksbureau naar mogelijke maatregelen om eventuele negatieve effecten te verkleinen. Het onderzoek pakken we samen op met de provincie, nood- en hulpdiensten en vervoersmaatschappij Qbuzz. De verwachting is dat het onderzoek in de eerste helft van dit jaar is afgerond.

### Communicatiecampagne 30 kilometer per uur

De komende jaren wordt in steeds meer Utrechtse straten een maximale snelheid van 30 kilometer per uur de regel. We willen de komende jaren uitleggen hoe deze maximale snelheid bijdraagt aan meer verkeersveiligheid en past bij een gezonde, aantrekkelijke en leefbare stad. In het tweede helft van 2022 hebben we een campagnebureau gekozen dat ons helpt bij deze communicatiecampagne. We verwachten in het tweede kwartaal van 2023 met de communicatiecampagne te starten.

# Bijlage 1 Leeftijd en vervoerwijze verkeersslachtoffers

Verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, 2020-2022[1]

| | Fiets[2] | Personen-auto | Brom-fiets[3] | Snor-fiets | Voet-ganger | Overig[4] | Onbekend[5] | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **0-3** | 0,1% | 0,1% | | | 0,2% | 0,1% | | **1%** |
| **4-11** | 0,6% | | | 0,1% | 0,2% | | 0,7% | **2%** |
| **12-15** | 2,8% | 0,2% | 0,3% | 0,4% | 0,5% | | 0,7% | **5%** |
| **16-22** | 4,2% | 2,3% | 8,9% | 4,2% | 0,7% | 1,2% | 3,9% | **25%** |
| **23-29** | 4,6% | 2,7% | 1,8% | 0,9% | 0,8% | 1,9% | 3,4% | **16%** |
| **30-36** | 4,3% | 1,7% | 0,8% | 0,5% | 0,6% | 0,7% | 2,5% | **11%** |
| **37-43** | 1,9% | 1,0% | 1,1% | 0,3% | 0,4% | 0,7% | 2,3% | **8%** |
| **44-50** | 2,3% | 0,8% | 1,1% | 0,7% | 0,2% | 0,4% | 2,0% | **8%** |
| **51-57** | 2,8% | 1,0% | 1,0% | 0,3% | 0,3% | 0,7% | 1,8% | **8%** |
| **58-64** | 3,0% | 0,8% | 0,5% | 0,3% | 0,2% | 0,6% | 1,1% | **7%** |
| **65-71** | 1,4% | 0,4% | 0,3% | 0,1% | 0,5% | 0,2% | 0,8% | **4%** |
| **72-78** | 1,2% | 0,4% | 0,2% | 0,4% | 0,3% | 0,4% | 1,2% | **4%** |
| **79-85** | 0,5% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,1% | 0,2% | 0,7% | **2%** |
| **86 plus** | 0,4% | | 0,1% | | 0,2% | 0,1% | 0,3% | **1%** |
| **Totaal** | **30%** | **12%** | **16%** | **8%** | **5%** | **7%** | **21%** | **100%** |

Bron: VIA, op basis van politieregistratie.

[1] Als een bepaald vervoermiddel meer kilometers aflegt, dan is de kans dat deze bij een ongeval betrokken raakt logischerwijs groter. We hebben geen exacte cijfers van de afgelegde kilometers per vervoermiddel op de wegen in Utrecht. Wel weten we dat er in Utrecht veel fietsers zijn waardoor er logischerwijs relatief veel ongevallen met fietsers plaatsvinden. Het aandeel ongevallen met brom- en snorfietsslachtoffers is in verhouding tot het aantal brom- en snorfietsers hoog.
[2] De vervoerwijze ‘fiets’ is inclusief de e-bike.
[3] De vervoerwijze ‘bromfiets’ is inclusief de speed-pedelec. De politie registreerde in deze periode 1 ongeval met een speed-pedelec.
[4] Onder ‘overig’ vallen de vervoerwijzen bestelauto, brommobiel, bus, motor, scootmobiel, trein/tram en vrachtauto.
[5] Van 21% van de verkeersslachtoffers is de vervoerwijze niet bekend. We weten niet hoe deze onbekende vervoerwijzen zijn verdeeld.

# Bijlage 2 VOC-locaties met ongevallen uitgesplitst naar risicogroep

| | | Ongevallen met enkel schade | Ongevallen met gewonden | Ongevallen met doden | Score | Ongevallen met kinderen van 4-11 jaar | Ongevallen met kinderen van 12-17 jaar | Ongevallen met brom-/snorfietsers van 16 t/m 19 jaar | Ongevallen met fietsers van 65 jaar of ouder |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Constant Erzeijstraat, Hooft Graaflandstraat, 't Goylaan | 17 | 4 | -- | 25 | | 2 (1 passagier op bromfiets en 1 snorfiets) | 3 | |
| 2 | Carnegiedreef, Falklanddreef, Kasaidreef, Paranádreef | 22 | 1 | -- | 24 | | 2 (1 bromfiets en 1 snorfiets) | 2 | |
| 3 | Brailledreef, Loevenhoutsedijk, Taagdreef | 10 | 6 | -- | 22 | | 2 (1 bromfiets en 1 personenauto) | 1 | |
| 4 | 24 Oktoberplein, 24 Oktoberviaduct, Beneluxlaan, Ds. Martin Luther Kinglaan, Pijperlaan, Weg der Verenigde Naties | 9 | 6 | -- | 21 | | 2 (1 passagier auto en 1 bromfiets) | 1 | |
| 5 | Churchilllaan, Trumanlaan | 17 | 2 | -- | 21 | | 1 (bromfiets) | 2 | |
| 6 | Acaciastraat, Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloemstraat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violenstraat | 16 | 2 | -- | 20 | | | 1 | |
| 7 | Balistraat, Borneostraat, Damstraat, Javastraat, Kanaalstraat, Lombokstraat, Moskeeplein, Riouwstraat, Sumatrastraat | 17 | 1 | -- | 19 | 1 (voetganger) | | | |
| 8 | Lange Viestraat - tussen St. Jacobsstraat en Oudegracht | 6 | 5 | -- | 16 | | 2 (1 e-bike en 1 bromfiets) | 2 | 1 |

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | Franciscusdreef, Gandhiplein, Karl Marxdreef, N230 | 12 | 2 | -- | 16 | | | | |
| 10 | Catharijnebaan, Catharijnesingel, Daalsesingel, HOV-Vredenburgbaan, Leidseveer, Smakkelaarsveld, Vredenburg, Vredenburgbrug | 8 | 3 | -- | 14 | | 1 (bromfiets) | 2 | |
| 11 | Beeldhouwersdijk, Jan Wolkerssingel | 6 | 4 | -- | 14 | 1 (fiets) | 2 (beide bromfiets) | 5 | |
| 12 | Madioenstraat, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Vleutenseweg | 6 | 2 | 1 | 13 | | 1 (snorfiets) | 1 | |
| 13 | Cartesiusweg, Cremerstraat, Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg | 5 | 4 | -- | 13 | | 2 (fiets en bromfiets) | 1 | |
| 14 | Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan | 8 | 2 | -- | 12 | | | 1 | |
| 15* | Amsterdamsestraatweg, Concordiastraat, Knopstraat, Mimosastraat, Narcisstraat | 4 | 4 | -- | 12 | | 1 (voertuig onbekend) | 1 | |

Bron: VIA, op basis van politieregistratie.

* De locatie in rode letters is nieuw ten opzichte van de VOC-lijst per 1 juli 2022.

## Vervolg bijlage 2 – VOC-locaties uitgesplitst naar risicogroep

Uit de voorgaande tabel kunnen we het volgende opmaken:

- De vier categorieën met leeftijden en vervoerwijzen geven inzicht in risicogroepen uit de regionale uitvoeringsagenda voor het SPV (Utrechtse Verkeersveiligheidsopgave, zie paragraaf 3.3).
- Jongere brom- en snorfietsers zijn relatief veel betrokken bij ongevallen op locaties in de VOC-lijst. Dit komt overeen met het algemene beeld in de gemeente Utrecht en ook het landelijk beeld.
- Niet altijd registreert de politie de betrokken vervoerwijzen en leeftijden, het kan zijn dat de risicogroepen in werkelijkheid bij meer ongevallen waren betrokken.
- De categorieën ‘ongeval met kind van 12-17 jaar’ en ‘ongeval met brom- en snorfietser van 16-19 jaar’ kennen overlap.
- Bij de analyse van verkeersonveilige locaties bepalen we welke specifieke maatregelen we kunnen nemen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Infrastructurele maatregelen werken generiek voor de meeste leeftijden en vervoerwijzen.

# Bijlage 3  Totaallijst projecten op alfabet

| Naam | Wijk | Fase |
|---|---|---|
| Adriaan van Bergenstraat | Noordwest | In voorbereiding |
| Amerikalaan, wegvak tussen Beneluxlaan en Marco pololaan | Zuidwest | In voorbereiding |
| Amsterdamsestraatweg-Noord | Noordwest | In voorbereiding |
| Antonius Matthaeuslaan/ Kardinaal de Jongweg/ Mr. Tripkade | Noordoost | (nog) geen maatregelen |
| Australiëlaan nabij mbo | Zuidwest | Nazorg/ evaluatie |
| Bastionweg | Overvecht | In gebruik |
| Biltse Rading voetgangersoversteek | Oost | (nog) geen maatregelen |
| Biltstraat-Museumlaan en Bilstraat-Snellenlaan fietsoversteken | Noordoost | (nog) geen maatregelen |
| Bottensteinweg/ Pastoor Ohllaan | Vleuten-De Meern | In gebruik |
| Brailledreef/ Loevenhoutsedijk | Overvecht | In onderzoek |
| Carnegiedreef – kruising met Kasaidreef | Overvecht | In voorbereiding |
| Cartesiusweg/ Thomas à Kempisplantsoen/ Thomas à Kempisweg | West | (nog) geen maatregelen |
| Catharijnesingel/ Daalsesingel/ HOV-Vredenburgbaan/ Leidseveer/ Smakkelaarsveld | Binnenstad | (nog) geen maatregelen |
| Churchilllaan/ Trumanlaan | Zuidwest | In onderzoek |
| De Lessepstraat | Noordwest | (nog) geen maatregelen |
| Donaudreef | Overvecht | In voorbereiding |
| Einsteindreef/ Humberdreef/ Oranjerivierdreef | Overvecht | In voorbereiding |
| Einsteindreef - kruising met Seinedreef | Overvecht | (nog) geen maatregelen |
| Elbedreef | Overvecht | In gebruik |
| Franz Leharsingel/ Fred Raymondpad | Leidsche Rijn | Nazorg/ evaluatie |
| Ghandiplein | Overvecht | In onderzoek |
| Griftstraat/ Poortstraat | Noordoost | In voorbereiding |
| Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap | Oost | In voorbereiding |
| Hindersteinlaan/ De Tol (rotonde) | Vleuten-De Meern | Nazorg/ evaluatie |
| Hollandse Toren/ Lange Viestraat/ St.Jacobsstraat/ Vredenburg | Binnenstad | (nog) geen maatregelen |

| Naam | Wijk | Fase |
|---|---|---|
| Homeruslaan | Oost | (nog) geen maatregelen |
| Jazzboulevard | Leidsche Rijn | In gebruik |
| Julianaparklaan | Noordwest | In voorbereiding |
| Kapteynlaan | Noordoost | Nazorg/ evaluatie |
| Kanaalstraat | West | In uitvoering |
| Koekoekstraat (gedragsproject) | Noordoost | In voorbereiding |
| Koeweitdreef | Overvecht | In voorbereiding |
| Lange Viestraat/ Janskerkhof | Binnenstad | (nog) geen maatregelen |
| Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en Oudegracht | Binnenstad | (nog) geen maatregelen |
| Marco Pololaan | Zuidwest | (nog) geen maatregelen |
| Mauritiuslaan/ Winthontlaan/ Liesboschbrug | Zuidwest | In voorbereiding |
| Moldaudreef - kruising met Wolgadreef | Overvecht | In uitvoering |
| Moldaudreef- kruising met Neckardreef | Overvecht | In uitvoering |
| Mr. Tripkade | Noordoost | In voorbereiding |
| Musicallaan/ Rijnkennemerlaan | Leidsche Rijn | Nazorg/ evaluatie |
| Neckardreef | Overvecht | In gebruik |
| Neude | Binnenstad | (nog) geen maatregelen |
| Niels Bohrweg e.o. | West | In voorbereiding |
| Nigerdreef | Overvecht | In gebruik |
| Orinocodreef (2018) | Overvecht | In gebruik |
| Ottawadreef/ Vancouverdreef | Overvecht | (nog) geen maatregelen |
| Oudwijkerdwarsstraat | Oost | Nazorg/ evaluatie |
| Paranádreef | Overvecht | In gebruik |
| Pascalplein | Overvecht | In voorbereiding |
| Pr. Bernhardplein | Noordwest | (nog) geen maatregelen |
| Rio Brancodreef | Overvecht | (nog) geen maatregelen |
| San Cristobaldreef | Overvecht | In voorbereiding |
| Sartreweg/ Romerostraat | Noordoost | In voorbereiding |

| Naam | Wijk | Fase |
|---|---|---|
| Stroomrugbaan/ Bruidsbloemlaan kruispunt | Vleuten-De Meern | (nog) geen maatregelen |
| Sweder van Zuylenweg | Noordwest | In voorbereiding |
| Thematerweg | Vleuten-De Meern | In onderzoek |
| Tramkruispunt Weg der Verenigde Naties – Overste den Oudenlaan | Zuidwest | In voorbereiding |
| Van Bijnkershoeklaan | Zuidwest | In voorbereiding |
| Van Everdingenlaan | Noordoost | (nog) geen maatregelen |
| Van Heuven Goedhartlaan | Zuidwest | In voorbereiding |
| Vredenburgkade | Binnenstad | (nog) geen maatregelen |
| Weg der Verenigde Naties/ Overste den Oudenlaan (tramkruispunt) | Zuidwest | In voorbereiding |
| Wolgadreef | Overvecht | In voorbereiding |
| Zambesidreef/ Nijldreef | Overvecht | In voorbereiding |
| Zandweg/ Castellumlaan/ Meernbrug - kruising | Vleuten-De Meern | In voorbereiding |
| Zandweg/ Europaweg | Vleuten-De Meern | In voorbereiding |