

Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid

Stand van zaken per 1 juli 2021



Foto: Renzo Gerritsen

Datum 19 augustus 2021

Versie 1.0



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

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 -gewonden, inclusief effecten van corona	10
2.2 Ongevallen per locatie	11
2.3 Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen	11
3 Verbeteren van verkeersveiligheid	13
3.1 Fysieke inrichtingsmaatregelen	13
3.1.1 In onderzoek	14
3.1.2 In voorbereiding	16
3.1.3 In uitvoering	18
3.1.4 In gebruik	18
3.1.5 Nazorg en evaluatie	18
3.2 Gedragsmaatregelen	18
3.2.1 Communicatie	20
3.2.2 Handhaving	20
3.3 Kennisontwikkeling	23
4 Ambitie 30 km/uur	26
4.1 Programmering 2022	26
4.2 Landelijke 30km/uur-aanpak	27
4.3 Prijsvraag 30 km	28
5 Financiën	29
Bijlage 1 Gewonden naar leeftijd en vervoerswijze	30
Bijlage 2 Ongevallen per locatie	33
Bijlage 3 Totaallijst projecten op alfabet	34

Samenvatting

Effecten coronamaatregelen

Ook in de eerste helft van 2021 hadden de coronamaatregelen effect op de verkeersveiligheid. In het begin van het jaar waren de maatregelen het strengst en was ook het verkeersbeeld rustiger. We zien in die periode minder ongevallen dan in andere jaren. Met de toename van het verkeer zien we ook het aantal ongevallen weer toenemen naar het niveau van voor de coronamaatregelen. Het aantal gewonden ligt lager dan we op basis van de trend hadden verwacht.

VOC-lijst

In de eerste helft van 2021 zijn er vijf nieuwe locaties in de top 15 van verkeersonveilige locaties gekomen. Nota bene: wisselingen in de lijst komen vaak doordat locaties scores kunnen hebben die dicht bij elkaar liggen. We analyseren deze nieuwe locaties in de tweede helft van dit jaar. Het gaat om:

- Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht
- Socratesbrug/ Socrateslaan
- Einsteindreef/ Seinedreef
- Plompetorengracht/ Voorstraat
- Lucasbolwerk/ Nobelstraat

Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen

De registratie door VeiligheidNL via de ambulancedienst RAVU en de afdelingen Spoedeisende Hulp (SEH) van de Utrechtse ziekenhuizen levert inzicht in verkeersongevallen die we eerder niet kenden. Vanwege een juridische privacytoets is de ongevalsdata niet bijgewerkt. We hebben inzicht in de data tot en met juni 2020. In afwachting van de uitkomsten van de toets mag VeiligheidNL de data na juni 2020 helaas nog niet delen.

Het SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is een vervolgonderzoek gestart naar taxi-ongevallen, in opdracht van het ministerie IenW. Het onderzoek is in 2022 gereed.

Uitvoering van fysieke inrichtingsmaatregelen

In de eerste helft van 2021 zijn de volgende vier projecten in gebruik genomen:

- Oudwijkerdwarsstraat
- Cortezlaan
- Waterlinieweg
- Burgemeester Middelweerdbaan-Europaweg

Deze projecten verkeren nu in de nazorg-fase, waarin we nagaan wat het effect van de maatregelen is en zo nodig extra maatregelen nemen.

Naast de eerdergenoemde vijf nieuwe VOC-locaties analyseren we in de tweede helft van dit jaar nog vier locaties:

- Antonius Matthaesuslaan/ Kardinaal de Jongweg/ Mr.Tripkade
- Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap
- Janskerkhof/ Korte Jansstraat
- Koekoekstraat

Na analyse zijn negen locaties toegevoegd aan de lijst 'nader te bepalen'.¹ Deze locaties hebben na analyse een lagere prioriteit gekregen dan meer urgente projecten, of we gaan ze niet op korte termijn uitvoeren omdat er later werk-met-werkmogelijkheden zijn en/of vanwege de benodigde financiering.

Van de achttien projecten die nu in voorbereiding zijn, kunnen we er dit jaar naar schatting negen in uitvoering brengen:

- Laan van Chartroise
- Rapenburchdreef e.o./ Muijlenborchdreef
- Eisenhowerlaan
- Universiteitsweg/ Hoofddijk
- Musicallaan/ Rijnkennemerlaan
- Paranadreef
- Van Heuven Goedhartlaan
- Bebording Waterlinieweg
- Kruising Van Heuven Goedhartlaan-Beneluxlaan

De Moldaudreef en de tramkruising Weg der Verenigde Naties - Overste den Oudenlaan staan gepland voor start uitvoering in het derde of vierde kwartaal van 2022. De overige zeven projecten verwachten we in de eerste helft van 2022 te starten of tot uitvoering te brengen.

In de afgelopen periode zijn de Laan van Chartroise, Zambesidreef en Neckardreef geëvalueerd. Op dit moment worden vijf locaties geëvalueerd. Deze projecten zijn in 2019/2020 uitgevoerd:

- Amazonedreef Noord (ter hoogte van winkelcentrum De Klop)
- Biltstraat/ Wittevrouwensingel/ St.-Janshovenstraat
- Universiteitsweg/ Leuvenlaan
- Koningin Wilhelminalaan
- Kapteynlaan

Gedragmaatregelen

Met de scholen- en wijkenaanpak bevorderen we verkeersveilig gedrag van en naar school. Na een rustige periode vanwege corona, heeft Sport Utrecht de afgelopen periode weer diverse fiets- en verkeersveiligheidsprojecten uitgevoerd. Ook vanuit de provincie zijn in Utrecht verschillende verkeerseducatieprojecten georganiseerd.

In de tweede helft van 2021 gaan we op vier locaties schoolzones realiseren. Daarnaast lopen er nog twee aanvragen waarover we met de scholen in gesprek zijn.

Uit een proef op twee schoollocaties in de Staatsliedenbuurt en in Lunetten is gebleken dat de invoering van 'schoolstraten' de ervaren verkeersveiligheid verbetert. Bij een schoolstraat sluiten we straten bij scholen af voor auto's tijdens de haal- en brengmomenten. We willen deze maatregel ook voor andere scholen beschikbaar maken.

In de eerste helft van 2021 zijn er twee campagnes gehouden op het gebied van bewustwording van verkeersveilig gedrag: de MONO-campagne in maart en een snelheidscampagne in mei.

¹ Locaties vragen wel om maatregelen maar die kunnen niet meteen worden uitgevoerd.

Op de Gloriantdreef zijn nieuwe lijnen op het wegdek aangebracht, waardoor de weg smaller lijkt. Op basis van snelheidsmetingen en ervaringen van bewoners/ passanten bekijken we in hoeverre deze nieuwe maatregel bijdraagt aan het verlagen van de rijsnelheid.

Handhaving en flitspalen

In het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022 staat Verkeersveiligheid als een van de vier ambities op het gebied van Openbare Orde en Veiligheid. We werken van daaruit samen met partijen als het OM en de politie aan verschillende maatregelen. Met de 'hotspotaanpak' in Overvecht sluiten we vanuit verkeersveiligheid op dit moment aan bij de Zambesibuurt en Shoppingcenter Overvecht.

In de periode januari tot en met juni 2021 heeft de politie in Utrecht, naast de reguliere verkeerscontroles, 268 verkeershandhavingsacties gehouden. Daarbij zijn in totaal 11.750 bekeuringen uitgedeeld. In de periode januari 2021 tot en met mei 2021 hebben de gemeentelijke boa's in totaal 9.237 bekeuringen uitgeschreven voor het overtreden van verkeersregels

Utrecht neemt deel aan de pilot Verkeershandhaving boa's, gecoördineerd met 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 de fietser: fietsen zonder (juiste) verlichting, met telefoon in de hand fietsen, en fietsen door rood licht. De boa's hebben hiervoor in totaal 3678 boetes gegeven. We zijn positief over de inzichten en resultaten tot nu toe en willen in de volgende fases graag een verdere uitbreiding van de bevoegdheden van boa's met als doel verkeersveilig gedrag te bevorderen. We hebben hierover overleg met het ministerie, politie en het OM.

Het afgelopen half jaar hebben we samen met de politie gewerkt aan de voorbereiding voor handhaving op een aantal 30km-locaties. Doel van deze acties is gezamenlijk leren hoe we handhaving op 30km-locaties effectief kunnen inzetten. We hopen de handhavingsacties in het najaar op drie locaties uit te voeren.

In de maand februari 2021 heeft de politie extra intensief gehandhaafd op de Waterlinieweg. De handhavingsactie is ondersteund met communicatie via tekstkarren en aandacht op social media. Die maatregelen hebben het snelheidsbeeld in februari met ongeveer 20 km/uur verlaagd. In totaal zijn 61 bekeuringen uitgeschreven. Ook na die tijd zijn en worden geregeld snelheidscontroles en surveillances uitgevoerd.

De negen flitspalen hebben in de periode van 1 januari tot en met 30 april 2021 totaal 9.215 keer geflitst op te hard rijden en 2.661 keer op door rood rijden. We zijn weer met het OM in gesprek over extra flitspalen.

Kennisontwikkeling

Een methode om beter inzicht te krijgen in verkeersveiligheidsrisico's is de 'verkeersveiligheidsmeter'. Het model is ontwikkeld in opdracht van de provincie, in samenwerking met de gemeenten. Op basis van data die zijn gekoppeld aan wetenschappelijk kennis, kan worden ingeschat waar risico's op het wegennet aanwezig zijn. Bijvoorbeeld waar nog verbetering mogelijk is aan de inrichting van 30km/uur-wegen. We verwachten het model dit najaar in gebruik te kunnen nemen en er de eerste ervaringen mee op te doen.

De tevredenheid over verkeersveiligheid blijft achter bij de objectieve verkeersveiligheid. In samenwerking met de Universiteit Utrecht onderzoeken we de achtergronden hiervan. Het onderzoek bestaat uit een analyse van de wetenschappelijke literatuur, een nadere analyse van de inwonersenquête uit 2019 en kwalitatieve interviews gehouden met inwoners uit de wijken West en Overvecht. De resultaten van het onderzoek worden in deze zomer opgeleverd. In de volgende voortgangsrapportage informeren we de raad over de uitkomsten van het onderzoek en het vervolg dat wij voor ons zien.

Het verkeersgedrag van maaltijdbezorgers is vanuit ons als wegbeheerder lastig beïnvloedbaar. De verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers is ook niet alleen een lokaal vraagstuk. Daarom zijn we in gesprek met de landelijke grote maaltijdbezorgbedrijven. Ook werken we samen met onze collega's in de G4 en IenW om te verkennen wat mogelijkheden voor landelijke afspraken zijn. In samenwerking met de gemeente Amsterdam kijken we of we informatie over ongevallen met maaltijdbezorgers met de bedrijven kunnen uitwisselen. Ook bespreken we met de provincie Utrecht de mogelijkheden om onderzoek naar deze groep verkeersdeelnemers te doen.

In Kanaleneiland is op de Columbuslaan een lichtgevend zebrapad gerealiseerd. Sensoren bij het zebrapad detecteren onder andere de verkeerssnelheid en het type verkeer. Ook sturen zij ledlamp- ringen aan die autoverkeer attenderen op voetgangers. We voeren later dit jaar een observatie en een enquête uit om een beter beeld te krijgen van de effecten.

Vanuit GoedopWeg is een gebiedsgerichte aanpak op de bedrijventerreinen Lage Weide en De Wetering-Haarrijn gestart om duurzame mobiliteit te stimuleren. Een van de initiatieven is de pilotstraat 'rustig rijden op de Atoomweg'. Op een aantal locaties op de Atoomweg hebben we eind 2020 markeringen aangebracht waardoor de weg smaller lijkt. Ook hebben we er een tekstkar geplaatst voor ondersteunende communicatie over verkeersveiligheid om mensen die op Lage Weide werken, bewust te maken van hun rijgedrag. We hebben vervolgens gekeken of automobilisten minder hard zijn gaan rijden. Door de coronamaatregelen en meetfouten kunnen we daarover helaas geen eenduidige conclusies trekken. We bekijken in samenwerking met GoedopWeg en de Industrievereniging Lage Weide de mogelijkheden van een vervolg.

Ambitie 30 km/uur

Een lagere snelheid heeft grote voordelen voor onder andere de verkeersveiligheid. Onze ambitie is dat in 2040 alle straten in Utrecht een maximale snelheidslimiet van 30 km/uur (of lager) kennen, behalve de stedelijke verbindingswegen.

Om deze ambitie te kunnen realiseren en inzet hierop aan te jagen is budget voor de opgave beschikbaar gesteld: voor de jaren 2020 tot en met 2022 jaarlijks € 0,5 miljoen en vanaf 2023 € 1 miljoen structureel. We benutten zo veel mogelijk kansen om samen te werken met projecten uit andere opgaven.

De projecten waaraan we in 2022 bijdragen met het budget van de 30km/u-impuls zijn: uitvoering Prijsvraag 30 km, Orinocodreef, Bastionweg, Bernadottelaan en Taagdreef/Rhône-dreef.

Voor de periode 2023-2025 is nog € 2 miljoen beschikbaar voor de 30km/uur-impuls. Dit budget is niet voldoende om alle wensen te kunnen uitvoeren. In de tweede helft van dit jaar brengen we onze wensen voor deze periode in beeld en bepalen we hoe we het budget zo effectief mogelijk kunnen inzetten. Uiterlijk in het vierde kwartaal van 2021 informeren we uw raad hierover.

Op 27 oktober 2020 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen voor een maximumsnelheid van 30 km/uur als leidend principe in de bebouwde kom. Met de mogelijkheid om hiervan op doorgaande wegen af te wijken als het veilig kan. Het afwegingskader is door CROW - met onder andere input van gemeenten in werkgroepen - verder ontwikkeld en zal naar verwachting deze zomer naar de Tweede Kamer worden verstuurd. Met het afwegingskader kunnen wij als wegbeheerder toetsen of 30 km/uur voor een bepaalde weg een acceptabele en geloofwaardige limiet is. We verwachten dat het afwegingskader ook gaat helpen om de belangen van OV, nood- en hulpdiensten en politie beter te verenigen met 30 km/uur.

De twee winnaars van de prijsvraag '30 km, goed idee' (april 2020) hadden goede ideeën over hoe je in straten een snelheidslimiet van 30 km/uur kunt invoeren en tegelijkertijd veel groen kunt toevoegen. Deze ideeën hebben we inmiddels in nauwe samenwerking met de prijswinnaars uitgewerkt tot concrete plannen voor twee straten in Overvecht: de Kasaidreef en de Berezinadreef. De plannen voor deze wegen stemmen we deze zomer af met de klankbordgroep. Daarna betrekken en informeren we ook de bewoners van deze straten. We hopen deze maatregelen eind 2021 of begin 2022 uit te kunnen voeren.

De ideeën die we uit de prijsvraag '30 km, goed idee' hebben opgehaald willen we ook op andere plekken in de gemeente inzetten, als eerste bij de Sweder van Zuylenweg. Hiervoor onderzoeken we momenteel de mogelijkheden.

1 Inleiding

In veel verkeersprojecten en gebiedsontwikkelingen is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Vanuit de opgave Verkeersveiligheid nemen we waar nodig initiatieven, leggen we verbindingen en delen we 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, alleen in op de acties en projecten die vanuit de middelen voor het Actieplan Verkeersveiligheid betaald worden.

In deze rapportage geven we ook aan wat de voortgang is van de ambitie om zoveel mogelijk straten 30 km/uur te maken. Verder melden we welke effecten de coronacrisis heeft op de ongevallencijfers en de aanpak en voortgang van verkeersveiligheidsprojecten.

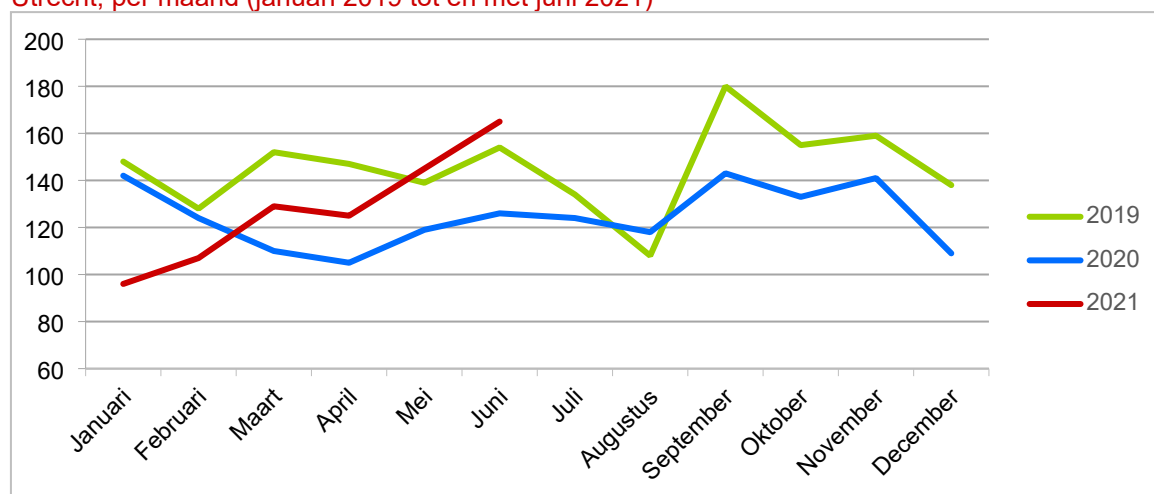
2 Hoe staat het met de verkeersveiligheid?

In dit hoofdstuk geven we een beknopt beeld van het aantal en de locaties van verkeersongevallen en -gewonden. Voor uitgebreidere cijfers en statistieken verwijzen we naar de voortgangsrapportage van januari 2021.

2.1 Aantal verkeersongevallen en -gewonden, inclusief effecten van corona

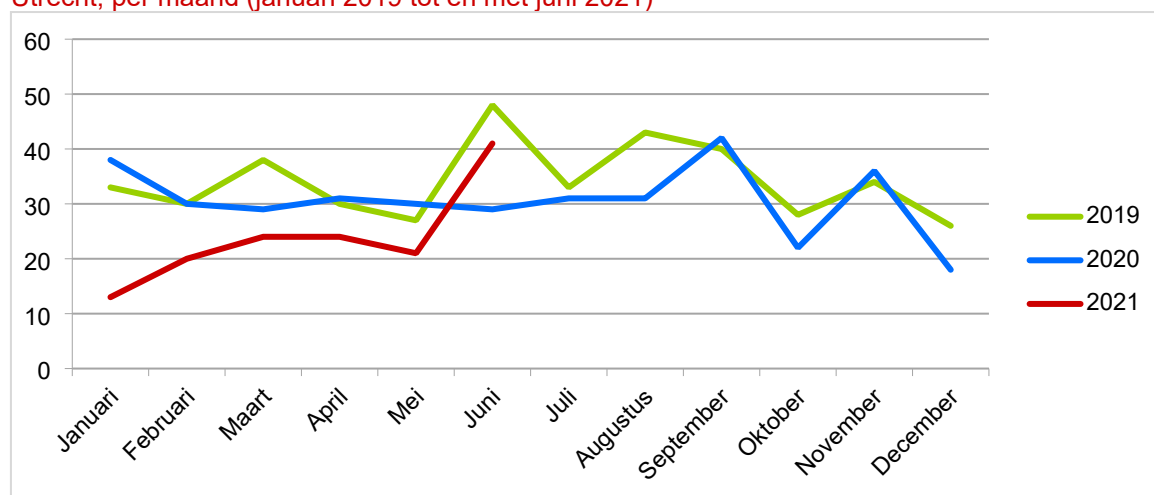
Om het aantal ongevallen en verkeersgewonden tijdens de versoepelingen van de coronamaatregelen in beeld te houden, hebben we twee grafieken gemaakt met de cijfers per maand vanaf januari 2019 tot en met juni 2021.

Grafiek 1 Aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, per maand (januari 2019 tot en met juni 2021)



Bron: VIA. Cijfers van 2021 zijn voorlopig.

Grafiek 2 Aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, per maand (januari 2019 tot en met juni 2021)



Bron: VIA. Cijfers van 2021 zijn voorlopig.

Uit de grafieken kunnen we het onderstaande afleiden.

Januari 2021 is met 97 verkeersongevallen en 14 verkeersgewonden de maand met het laagste aantal geregistreerde verkeersongevallen en -gewonden sinds januari 2014. In de maanden erna, waarin geleidelijk de coronamaatregelen werden versoepeld en de hoeveelheid verkeer toenam (exacte aantallen zijn nog niet bekend), is het aantal verkeersongevallen toegenomen tot 165 in juni 2021. De periode van strengere coronamaatregelen hebben tot minder verkeer geleid en ook tot minder ongevallen dan in andere jaren. Met de toename van het verkeer na de versoepelingen zien we in mei en juni ook het aantal ongevallen weer toenemen, rond het niveau van vóór de corona-maatregelen. Het aantal gewonden is ook toegenomen, maar ligt onder de aantallen van 2019.

De effecten van versoepeling van de coronamaatregelen op het aantal ongevallen en het aantal slachtoffers zijn nu nog niet goed te duiden. Hierbij spelen onder andere mee dat er nog steeds maatregelen van kracht zijn die invloed hebben op het verkeer, en dat de versoepelingen nog maar kortgeleden ingegaan zijn. We monitoren de ontwikkelingen, en waar mogelijk gebruiken we deze voor onze analyses.

In bijlage 1 is de geactualiseerde tabel van verkeersgewonden naar leeftijd en vervoerswijze opgenomen.

Uit eerdere analyses van ongevallen, waaronder de ongevallen die in de media gemeld worden, bleek dat gedrag bij het grootste deel van de ongevallen de belangrijkste oorzaak van het ongeval was.

2.2 Ongevallen per locatie

Op basis van het aantal en de ernst van verkeersongevallen maken we een overzicht van de VerkeersOngevallenConcentraties (VOC's) op gemeentelijke wegen in Utrecht, zie bijlage 2. Dit overzicht is gebaseerd op de cijfers van de afgelopen drie jaar (1 juli 2018 tot 1 juli 2021). Bij VOC's worden ongevallen binnen een straal van 25 meter bij elkaar opgeteld. Het aantal ongevallen en de zwaarte van de ongevallen binnen het concentratiegebied bepaalt de plaats op de lijst. Dit concentratiegebied kan wijzigen doordat oude ongevallen (van vóór 1 juli 2018) niet meer meetellen of door nieuwe ongevallen in het afgelopen half jaar.

Vijf van de locaties zijn nieuw ten opzichte van de lijst in de voortgangsrapportage van januari 2021. Het gaat om:

- Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht
- Socratesbrug, Socrateslaan
- Einsteindreef, Seinedreef
- Plompetorengracht, Voorstraat
- Lucasbolwerk, Nobelstraat

Nota bene: in de VOC-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.

2.3 Ontwikkelingen dataverzameling verkeersongevallen

Ongevallenregistratie VeiligheidNL via ziekenhuizen en RAVU

In de vorige voortgangsrapportage hebben we een beeld gegeven van de inzichten uit de verkeersongevallenregistratie door VeiligheidNL via de ambulancedienst RAVU en de afdelingen Spoedeisende Hulp (SEH) van de Utrechtse ziekenhuizen. Zo zagen we dat (eenzijdige) fietsongevallen en valongevallen onder voetgangers beter in de vernieuwde registratie van VeiligheidNL zijn opgenomen. We hebben inzicht in de verkeersongevallen tot en met juni 2020. Op dit moment wordt de registratie (opnieuw) juridisch getoetst. In afwachting van de uitkomsten van de toets mag VeiligheidNL de data na juni 2020 helaas nog niet delen. Wanneer de informatie beschikbaar is melden we dit.

Om ongevallenlocaties beter in kaart te brengen onderzoekt VeiligheidNL de mogelijkheid om bij elke verkeersgewonde die behandeld wordt door ambulancepersoneel de GPS-coördinaten van de ambulance te krijgen. Het streven is om, als dit haalbaar blijkt, deze gegevens in de tweede helft van 2021 te ontsluiten. Nog niet alle verkeersgewonden die met eigen vervoer de SEH-afdeling bezoeken, zijn in de registratie meegenomen. Dit komt omdat het personeel bij het registratieproces een extra handeling moet uitvoeren, wat nog niet altijd wordt gedaan. VeiligheidNL onderzoekt nu of het mogelijk is om deze handeling met software te automatiseren. Zodra deze data over langere tijd beschikbaar zijn, kunnen wij op basis daarvan de ongevallenconcentraties beter in beeld brengen en betere keuzes maken over de te nemen maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Onderzoek naar taxi-ongevallen

Het SWOV (Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) is een vervolgonderzoek gestart naar taxi-ongevallen, in opdracht van het ministerie IenW. Het SWOV onderzoekt hoeveel taxi's er zijn en hoeveel kilometers zij afleggen, en wat de oorzaken van de ongevallen met taxi's zijn. Het onderzoek is naar verwachting in de eerste helft van 2022 gereed.

3 Verbeteren van verkeersveiligheid

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

3.1 Fysieke inrichtingsmaatregelen

Het kan nodig zijn om een weg of kruispunt naar aanleiding van de analyse opnieuw in te richten. Denk hierbij aan het aanpakken van ongevallocaties en het zorgen voor veilige schoolzones. De maatregelen variëren 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 fysieke projecten die voor de opgave Verkeersveiligheid worden uitgevoerd.



3.1.1 In onderzoek

Naar aanleiding van diverse signalen (ongevallen en meldingen van onveilige verkeerssituaties) maken we een analyse van de betreffende locatie. Op basis daarvan schatten we in welke maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn, wat de kosten zijn en de urgentie. Soms is een verdiepende analyse nodig, bijvoorbeeld als veel partijen betrokken zijn (zoals politie en hulpdiensten) of als bepaalde noodzakelijke maatregelen moeilijk inpasbaar zijn in de infrastructuur. Een verdiepende analyse heeft een langere doorlooptijd en kan een aantal maanden in beslag nemen.

Tabel 1 Locaties in onderzoek

Locatie in onderzoek	Fase	Aanleiding/ problematiek
Antonius Mattheuslaan/ Kardinaal de Jongweg/ Mr.Tripkade	In analyse	Deze locatie was in januari 2021 nieuw op de VOC-lijst (de lijst met verkeersongevallenconcentraties, de meest onveilige locaties in de gemeente). We voeren hier een analyse uit om de situatie te kunnen duiden.
Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap	Verdiepende analyse	Het gaat hier om een kruispunt dat zowel voor autoverkeer als voor fietsers en voetgangers onoverzichtelijk is. Een uitgebreide analyse kan duidelijkheid geven in oplossingsrichtingen.
Janskerkhof/ Korte Jansstraat	In analyse	Deze locatie was in januari 2021 nieuw op de VOC-lijst. We voeren hier een analyse uit om de situatie te kunnen duiden.
Koekoekstraat	In analyse	Naar aanleiding van meldingen over te hard rijden en te veel gemotoriseerd en zwaar verkeer, onderzoeken we wat er aan vracht- en autoverkeer door de Koekoekstraat rijdt. Daarbij kijken we ook naar voertuig grootte en -classificatie. Na het analyseren van de data bekijken we of hier maatregelen nodig zijn.
Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten
Socratesbrug/ Socrateslaan	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten.
Einsteindreef/ Seinedreef	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten.
Plompstorengracht/ Voorstraat	Te starten	Deze locatie is recent heringericht. We onderzoeken of er een verband met deze herinrichting is.
Lucasbolwerk/ Nobelstraat	Te starten	Nieuw op de VOC-lijst, analyse op te starten.

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
Eendrachtlaan	Nader te bepalen	Dit gebied krijgt meer een woonfunctie, daarom nemen we deze locatie op in de 30km/uur-ambitie. Op langere termijn mogelijk wel maatregelen.
Pascalplein	Nader te bepalen	Op de rotonde moet de snelheid naar beneden. Daarnaast maatregelen treffen om het 'tegen het (fiets)verkeer in fietsen' op de fietspaden te verminderen.
Elbedreef	Nader te bepalen	Staat op planning voor riolering, werk-met-werkmogelijkheid op termijn bij omvorming naar 30 km/uur.
San Cristobaldreef	Nader te bepalen	Snelheidsremming nodig. Meenemen in de prioriteringsopgave voor de 30km-aanpak. Eventueel ook meenemen in de toekomstige opdracht aan aannemer Orinocodreef.
Jamaicadreef	Geen maatregelen	Geen urgent verkeersveiligheidsknelpunt.
Cartesiusweg/Th.a Kempisplantsoen	Geen maatregelen	Vanuit project Westelijke Stadsboulevard wordt dit kruispunt heringericht, daarom nu geen fysieke ingrepen. Wel willen we hier meer handhaving gaan inzetten, met name op door rood fietsen.
Brailledreef - Loevenhoutsedijk	Nader te bepalen	Hier is sprake van te hard rijden, door rood rijden en geen voorrang verlenen aan overstekend fietsverkeer. Hoewel het vooral een gedragskwestie lijkt, gaan we onderzoek doen naar de oorzaken.
Jazzboulevard	Nader te bepalen	Hier is sprake van een ongeloofwaardige 30km-inrichting. We plaatsen de locatie in de lijst van te programmeren locaties.
Faraodreef	Nader te bepalen	Schoolomgeving vormt hier een risico. Ook is hier geen sprake van een goede 30km-inrichting. We plaatsen deze locatie op de lijst van de 30km-impuls.
Nigerdreef	Nader te bepalen	Bromfietsen en scooters die te hard op het fietspad rijden. Een scooterdrempel bij de oversteek zou het meeste effect hebben. We plaatsen deze op de lijst van te programmeren locaties.
Wolgadreef	Nader te bepalen	Oversteek bij het winkelcentrum veiliger maken door het creëren van een middeneiland. We nemen deze op in de lijst van te programmeren locaties.
Hollandse Toren/ Lange Viestraat/ St.-Jacobsstraat/ Vredenburg	Geen maatregelen	In het verleden zijn al verschillende aanpassingen gedaan, op het Vredenburg zijn brede fietspaden aangelegd. Bij de Lange Viestraat is het profiel veel smaller. Hier is het woekeren met de ruimte, waarvan de busbaan de meeste ruimte nodig heeft. De overige ruimte is te beperkt voor een volwaardige fiets- en wandelroute. Het knelpunt van de binnenstadsas is ook al onderkend in de Omgevingsvisie Binnenstad. Inmiddels loopt er samen met de provincie Utrecht een studie naar OV in de binnenstad, met als doel voldoende OV op de binnenstadsas te houden voor de doelgroepen (bezoekers binnenstad) en meer ruimte te vinden voor de voetgangers en eventueel fietsers.
Catharijnesingel/ Daalsesingel/ HOV- Vredenburgbaan/ Leidseveer/ Smakkelaarsveld	Geen maatregelen	In 2018/2019 was een deel van de route nog tijdelijk ingericht. Deze is in de loop der jaren gefaseerd definitief ingericht met recent in 2021 de kruising met de Vredenburgknoop. De ongevallen concentreren zich in 2018. We monitoren hoe het ongevallenbeeld zich verder ontwikkelt.

3.1.2 In voorbereiding

Als de aanpak voor een knelpunt is bepaald én er financiële ruimte is om maatregelen toe te passen, wordt het een project. Als het gaat om een fysieke 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
Laan van Chartroise	Ontwerp	Gereed Q3 2021	Naar aanleiding van de evaluatie met bewoners van eerder uitgevoerde maatregelen gaan we hier extra fysieke maatregelen uitvoeren: aanpassen van eiland bij de Omloop en afschermen van fietsers tegen bus bij bushalte.
Rapenburchdreef e.o./ Muylenborchdreef	Voorbereiding maatregelen	Gereed Q3 2021	Verbetering leefbaarheid en verkeersveiligheid door afsluiting Muylenborchdreef. De oversteekbaarheid voor kinderen verbeteren (door verlengen trottoir) van de Muylenborchdreef naar de speelplaats tussen flats.
Eisenhowerlaan	Voorbereiding maatregelen	Gereed Q3/Q4 2021	Verkeersknip Eisenhowerlaan voorkomt sluipverkeer door deze straat. Verbeteren bestaande drempel en schoolmarkering in de Peltlaan als flankerende maatregel.
Universiteitsweg/ Hoofddijk	Ontwerp	Gereed Q3/Q4 2021	Verbetering van oversteekbaarheid voor fietsers door aanleg drempelplateaus om snelheid autoverkeer te verminderen bij de oversteek.
Musicallaan/ Rijnkennemerlaan	Voorbereiding maatregelen	Gereed Q4 2021	Bebording en tegengaan van foutparkeren en keren. Handhaving op halen en brengen scholen. Signaleringsysteem: markt is verkend en is technisch haalbaar gebleken. Onderzoek naar steilere drempels vindt momenteel plaats.
Paranadreef	Ontwerp	Q4 2021	Aanleg plateaudrempel om fietsoversteek veiliger te maken en aanvullend daarop ook aanpassen van bebording en markering.
Van Heuven Goedhartlaan	Ontwerp	Gereed Q4 2021	Vanaf de kruising met de Trumanlaan, afwaarderen naar 30 km/uur. Hierbij worden twee plateaudrempels gerealiseerd op de Van Heuven Goedhartlaan
Waterlinieweg (bebording)	Ontwerp	Gereed Q4 2021	Geleiderails zijn aangebracht. Volgende fase is het verbeteren van bebording.
Kruising Van Heuven Goedhartlaan - Beneluxlaan	Ontwerp	Start Q4 2021	We liften hier mee op de geplande vervanging van de verkeersregelininstallatie (VRI) op het kruispunt. We vervangen hier de VRI-regeling en rijstrookindeling op de Van Heuven Goedhartlaan richting Beneluxlaan en verbreden middeneilanden op de Beneluxlaan voor een veiligere voetgangersoversteek.
Bottensteinweg/ Pastoor Ohllaan	Ontwerp	Gereed Q4 2021-Q1 2022	Drempels, zebra's en andere weginrichtingsmaatregelen voor een veiligere schoolomgeving en meer snelheidsremming. De bewonersbijeenkomst was in juni 2021.

Locatie in voorbereiding	Fase	Planning uitvoering	Onderbouwing
Bastionweg	Ontwerp	Start Q4 2021/Q1 2022	Realiseren van veiligere fiets- en voetgangersroute tussen Voordorp en Overvecht. Realiseren fietsstraat als onderdeel van de regionale doorfietsroute Hilversum-Groenekan-Utrecht. Aanpassen maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur en tegengaan van doorgaand (sluip)verkeer.
Sweder van Zuylenweg	Ontwerp	Gereed Q1 2022	Aanbrengen van snelheidsremmingen in de vorm van drempels, vooruitlopend op de toekomstige definitieve 30km-inrichting.
Orinocodreef	Ontwerp	Start Q1 2022	De maximale rijsnelheid op de Orinocodreef wordt teruggebracht van 50 naar 30 km/uur. Dit wordt een fietsstraat waar de auto te gast is. Dit draagt ook bij aan de leefbaarheid en de oversteekbaarheid. De herkenbaarheid voor fietsers krijgt meer aandacht omdat de Orinocodreef onderdeel is van een hoofd fietsroute. We voegen meer drempels toe om de snelheid van automobilisten laag te houden en er komt een brede groenstrook. Het VO wordt momenteel afgerond en deze zomer door het college vastgesteld. De omwonenden zijn geïnformeerd via wijkberichten en een informatieavond.
Zandweg/ Europaweg	Ontwerp	Start Q1 2022	Vanuit het programma dragen we bij aan het project snelfietsroute Utrecht-Woerden door hier de oversteek voor met name ouderen veiliger te maken.
Kruispunt Einsteindreef/ Humberdreef/ Oranjerivierdreef	Ontwerp	Q1/Q2 2022	We richten ons hier op het verbeteren van de oversteekbaarheid van het kruispunt en meer ruimte creëren voor fietsers langs de Oranjerivierdreef.
Donaudreef	Ontwerp	Start Q2 2022	We kunnen eerder investeren in deze locatie omdat het geld voor de herinrichting naar voren is gehaald (anticyclisch investeren). Uitgangspunt is een integraal plan waarin we het verbeteren van de verkeersveiligheid (naar 30 km/uur) slim combineren met de ambitie om de wijk te vergroenen. Vanuit het programma verkeersveiligheid dragen we financieel bij.
Molaudreef	Ontwerp	Start Q3 2022	Oversteekbaarheid en veiligheid van kruispunt verbeteren.
Tramkruispunt Weg der Ver.Naties – Overste den Oudenlaan	Ontwerp	Start Q3/Q4 2022	Verbeteren veiligheid van de kruising. Er zijn een aantal inrichtingsvarianten onderzocht op effecten op de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers en ook naar effecten op doorstroming en de ontsluiting verschillende van bestemmingen. We gaan nu het ontwerp verder uitwerken en afstemmen met provincie en andere stakeholders.

3.1.3 In uitvoering

In de eerste helft van 2021 waren er vier projecten in uitvoering, deze zijn inmiddels afgerond en in gebruik genomen. Deze projecten staan vermeld in paragraaf 3.1.4.

3.1.4 In gebruik

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

- Oudwijkderdwarsstraat: deze straat is heringericht waarbij maatregelen zijn uitgevoerd ter verlaging van de rijsnelheid en verbetering van de oversteekbaarheid. Naar aanleiding van vragen uit de buurt kijken we of er aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn.
- Cortezlaan: plateaudrempel is aangelegd als snelheidsremming op kruispunt.
- Waterlinieweg: geleiderails zijn aangebracht. Volgende fase is het verbeteren van bebording.
- Burgemeester Middelweerdbaan-Europaweg: bebording is aangebracht bij rotonde om autoverkeer extra te attenderen op het fietsverkeer.

3.1.5 Nazorg en evaluatie

Nadat een project in gebruik is genomen volgt de nazorgfase. We kijken dan naar de werking van de maatregelen en nemen eventueel extra maatregelen. Vervolgens wordt er een evaluatie gedaan om vast te stellen 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. Na deze fase is het project afgerond.

In het afgelopen half jaar zijn de Laan van Chartreuse, Zambesidreef en Neckardreef geëvalueerd. Uit de evaluatie van de Laan van Chartreuse is een aantal kleine fysieke (verbeter)maatregelen naar voren gekomen die we dit jaar uitvoeren. In de volgende rapportage geven we aan wat het vervolg is op de resultaten van de evaluaties van de Zambesidreef en Neckardreef. Momenteel evalueren we vijf andere locaties:

- Amazonedreef Noord (ter hoogte van winkelcentrum De Klop)
- Biltstraat/ Wittevrouwensingel/ St.-Janshovenstraat
- Universiteitsweg-Leuvenlaan
- Koningin Wilhelminalaan
- Kapteynlaan

3.2 Gedragsmaatregelen

Sport Utrecht voert voor de gemeente diverse verkeerseducatie en -projecten uit op de Utrechtse basisscholen en in de wijken.

[Deelname praktisch verkeersexamen](#)

Dit schooljaar hebben 83 Utrechtse basisscholen zich aangemeld voor het praktisch verkeersexamen. In totaal worden daarmee 3600 leerlingen bereikt. Hiermee zitten we weer op het niveau van vóór het begin van de corona-crisis. Ter vergelijking: in 2019 hadden zich 86 basisscholen aangemeld.

Scholenaanpak groep 1 t/m 4

Op initiatief van Sport Utrecht zijn in de afgelopen periode twintig klassen met leerlingen uit groep 1 t/m 4 naar de Verkeerstuin geweest om kennis te maken met veiligheid in het verkeer. In de Verkeerstuin krijgen de groepen praktische verkeerseducatie.

Scholenaanpak groep 5 t/m 8

Sport Utrecht heeft voor de leerlingen uit groep 5 t/m 8 diverse lessen en projecten opgezet waarmee ze dit schooljaar ongeveer 3000 leerlingen bereiken. Het gaat om de volgende activiteiten:

- 90 educatieve lessen
- 47 lessen met behendigheidsparcours
- 40 lessen met virtual bikes
- 3 lessen met mobiele BMX-parcours

Wijkenaanpak

In de afgelopen periode (schooljaar 2020/2021) waren er 145 volwassen deelnemers aan fietslessen in de wijk. In totaal zijn 160 fietslessen gegeven, verspreid over acht locaties.

Provincie

Verkeerseducatie in de vorm van educatie op scholen, educatie in wijken, voorlichting en campagnes wordt ook aangeboden door de provincie. Die heeft hiervoor rechtstreeks contact (eventueel via de aanbieders van de projecten) met scholen en andere instanties. Er is regelmatig afstemming tussen provincie en gemeente hierover. In 2020 heeft de provincie de volgende educatie verzorgd in Utrecht:

- Blindspot, Streetwise, verkeersouders en theoretisch verkeersexamen op 109 Utrechtse basisscholen.
- Op 32 Utrechtse basisscholen JONGleren. Dit is een educatief programma voor kinderen in de leeftijd van 0-6 jaar én hun ouders of opvoeders.
- Een BOB-voorlichtingscampagne in Utrechtse binnenstad in oktober 2020.

Schoolzones

In de tweede helft van 2021 gaan we op vier locaties schoolzones realiseren voor de volgende basisscholen:

- De Wereldwijzer aan de Lingestraat
- Belle van Zuylen aan de Prof. H. Bavinckstraat
- Op Dreef aan de Dianadreef
- KBS De JazzSingel aan de Jazzsingel

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

- Kindercampus Molenpark aan de Van Riebeeckstraat
- OBS De Hoge Raven aan de Wijnesteinlaan

Schoolstraten

Bij een 'schoolstraat' wordt tweemaal per dag (tijdens breng- en haaltijden) een straat afgesloten voor auto's om zo ruimte te geven aan kinderen die met de fiets naar school gaan. Begin dit jaar is een proef met twee schoolstraten (op de Nolenslaan en de Eifel) afgerond en geëvalueerd. Daaruit bleek dat de invoering van schoolstraten de ervaren verkeersveiligheid verbetert. We willen deze maatregel ook voor andere scholen beschikbaar maken. Tot nu toe hebben tien Utrechtse basisscholen gemeld dat ze interesse hebben om een schoolstraat in te stellen. Deze aanvragen zijn we nu aan het beoordelen. Per jaar kunnen we, afhankelijk van de kosten per locatie, twee tot vier schoolstraten realiseren.

Optische versmalling Gloriantdreef

In het verleden hebben we meldingen gekregen dat er op de Gloriantdreef hard wordt gereden. Deze straat en de omgeving worden binnen enkele jaren opnieuw ingericht. Nu willen we met een tijdelijke maatregel de verkeersveiligheid verbeteren. Eind juni zijn nieuwe lijnen aangebracht op het wegdek van de Gloriantdreef, bij de bocht voor het kruispunt met de Zamenhofdreef. Zo lijkt de weg daar smaller dan hij is. We meten de rijsnelheden vóór en enige tijd na het aanbrengen van de nieuwe lijnen. We vragen bewoners en passanten naar hun ervaringen, onder ander tijdens een wandeling op locatie. Samen met de ervaringen van bewoners en passanten geeft dit inzicht in hoeverre of deze maatregel bijdraagt aan het verlagen van de rijsnelheid.

3.2.1 Communicatie

Vanwege de coronamaatregelen zijn de contacten nog steeds vooral digitaal en telefonisch, en toegespitst op concrete projecten. Ook in de eerste helft van 2021 hebben we weer verschillende online bijeenkomsten gehouden om bewoners, ondernemers en stakeholders te informeren en te betrekken bij de voorbereiding en uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen. Het ging daarbij over de plannen voor de Orinocodreef, Bastiondreef en Bottensteinweg-Pastoor Ohlleen. Ook hebben we een online projectevaluatie met bewoners voor de Laan van Chartreuse gehouden; suggesties voor enkele extra maatregelen zijn nu in voorbereiding.

We blijven breed informeren via wijkberichten, projectsites en de digitale nieuwsbrief om mensen goed te betrekken bij maatregelen in hun omgeving.

Campagnes

In de eerste helft van 2021 zijn er twee campagnes gehouden op het gebied van bewustwording van verkeersveilig gedrag:

- MONO-campagne in maart
- Snelheidscampagne in mei

3.2.2 Handhaving

Cijfers politie

In de periode januari tot en met juni 2021 heeft de politie in Utrecht, naast de reguliere verkeerscontroles, 268 verkeershandhavingsacties gehouden. Daarbij zijn in totaal 11.750 bekeuringen uitgedeeld, vooral gerelateerd aan snelheid (10.243), roodlichtnegatie (632) en niet-handsfree bellen (568).

Cijfers flitspalen

Tussen 1 januari en 30 april 2021 is binnen de gemeente op zes locaties met vaste flitspalen 4.994 maal geflitst op te hard rijden en 1.812 maal op door rood rijden.² Dit is 29 resp.13 procent minder dan in dezelfde periode vorig jaar, terwijl de aantallen toen ook al lager waren vanwege de coronamaatregelen.

Op de 3 nieuwe locaties met flitspalen (actief sinds 1 mei 2020), is in de periode van 1 januari tot en met 30 april 2021 totaal 4.221 maal geflitst op te hard rijden en 849 maal op door rood rijden.

² <https://www.cjib.nl/feiten-cijfers-2020>. Het CJIB registreert het aantal overtredingen per vier maanden).

De negen flitspalen tezamen hebben in de periode van 1 januari tot en met 30 april 2021 totaal 9.215 keer geflitst op te hard rijden en 2.661 keer op door rood rijden.

Tabel 4 Vaste locaties flitspalen

	1 januari t/m 30 april 2021	
Locaties	Snelheid	Roodlicht
Europalaan - Beneluxlaan	239	93
Amsterdamsestraatweg - Sweder van Zuylenweg	82	324
Graadt van Roggenweg zuid	2112	591
Graadt van Roggenweg noord	1839	426
Marnixlaan	533	162
St. Josephlaan	189	216
Totaal	4994	1812

Bron: CJIB

Tabel 5 Nieuwe locaties flitspalen

	1 januari t/m 30 april 2021	
Locaties (per 1 mei 2020)	Snelheid	Roodlicht
Beneluxlaan thv Bernadottelaan	4182	168
Van Heuven Goedhartlaan - Beneluxlaan	14	523
Humberdreef - Einsteindreef	25	158
Totaal	4221	849

Bron: CJIB

We zijn opnieuw in gesprek met de OM over extra flitspalen. We willen nieuwe flitspalen bij locaties waar we zien dat gedrag zoals te hard rijden of door rood rijden leidt tot gevaarlijke situaties. De plaatsing van flitspalen is een samenwerking tussen gemeente, politie en CVOM. Het CVOM is verantwoordelijk voor het plaatsen van de flitspalen. Het doel van flitspalen is het verminderen van onveiligheid in het verkeer.

De locaties waar we over in gesprek zijn hebben we geselecteerd door te kijken naar meldingen van inwoners, ongevallen en eigen waarnemingen. Die informatie is vervolgens aangevuld met de kennis van de politie (zoals aantal processen verbaal en invordering van rijbewijs).

Cijfers 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 klein aantal rijdende overtredingen. Tijdelijk worden in een pilot voor uitbreidingen van bevoegdheden ook een aantal overtredingen van fietsers bekeurd (zie pilot Verkeershandhaving). In de periode van 1 januari 2021 tot en met 31 mei 2021 zijn in totaal 9.237 bekeuringen uitgeschreven voor het overtreden van verkeersregels (feitcode R). In de cijfers is terug te zien dat er is ingezet op de bevoegdheden uit de pilot. De meeste boetes (1.538) waren voor fietsers die zonder licht reden. Daarna volgen de boetes (1.339) voor fietsen door een rood verkeerslicht. Op de derde plaats komt het aantal boetes (1.284) voor parkeren op de stoep of fietspad, een vaste taak van de boa's.

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. De pilot vindt plaats in drie fases van een half jaar die steeds geëvalueerd worden voordat een volgende fase kan starten.

In februari 2021 is de eerste fase gestart met handhaven op drie overtredingen door fietsers: fietsen zonder licht, fietsen met telefoon in de hand of 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 brom- en snorfietsen controleerde.

We zijn bij de uitvoering gestart met waarschuwen en vanaf 25 februari zijn we overgegaan tot beboeten. In onderstaande tabel staan het aantal waarschuwingen en boetes tot 31 mei 2021.

	Waarschuwingen	Boetes
Geen licht (R438k/m)	625	1.538
Rood licht negeren (R602/R604)	601	1.339
Vasthouden telefoon (R545)	281	801
Totaal	1.507	3.678

We zijn positief over de eerste fase van de pilot tot nu toe. Na de zomer zijn de resultaten van de eerste fase bekend. Op basis daarvan spreken we samen met het Ministerie van J&V, het Openbaar Ministerie en de Politie welke overtredingen in de volgende fase meegenomen worden. Wij zetten in op extra uitbreiding van de bevoegdheden (fase 2).

Uitvoeringsprogramma Integraal Veiligheidsplan (IVP)

Verkeersveiligheid is een van de vier ambities in het Integraal Veiligheidsplan (2019-2022). We werken samen met partijen als het OM en de politie aan verschillende maatregelen die de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel bij inwoners moeten verbeteren. Ons doel is om zoveel mogelijk risico- en informatiegestuurd te werken. De gebiedsgerichte integrale aanpak om het gevoel van verkeersveiligheid te verbeteren vindt met name plaats op wijkniveau.

In Overvecht voeren we bijvoorbeeld de 'hotspotaanpak' uit. Twee buurtaanpakken waarbij we vanuit verkeersveiligheid momenteel aansluiten zijn de Zambesibuurt en Shoppingcenter Overvecht. Door aan te sluiten bij deze buurtaanpakken hebben we verschillende acties op het gebied van verkeersveiligheid kunnen starten of gepland de komende tijd.

Zambesibuurt en omgeving

Bij de bocht Zambesidreef-Oranjerivierendreef heeft een herinrichting plaatsgevonden. We willen een actie organiseren met politiekids op het thema verkeersveiligheid en gedrag en dit koppelen aan het informeren van bewoners over de herinrichting. Politiekids bestaan uit een geselecteerd groepje basisschoolleerlingen die zich onder begeleiding van de wijkagent inzetten voor een (veiligheids)thema in de buurt. Het afgelopen halfjaar heeft deze actie niet plaatsgevonden vanwege de maatregelen rond het coronavirus. De actie wordt later dit jaar alsnog opgepakt.

Shoppingcenter Overvecht en omgeving

Op de Gloriantdreef zijn eind juni nieuwe lijnen op het wegdek aangebracht, waardoor de weg smaller lijkt. Op basis van snelheidsmetingen en ervaringen van bewoners/ passanten bekijken we in hoeverre deze nieuwe maatregel bijdraagt aan het verlagen van de rijsnelheid. Dit valt onder de buurtaanpak Shoppingcenter.

Tot slot heeft de politie in het gebied Zamenhofdreef-Theemsdreef extra handhavingsacties tijdens surveillance en lasercontroles uitgevoerd naar aanleiding van een ongeluk op de Theemsdreef en hard rijden in algemene zin. Momenteel worden nieuwe acties gepland waarbij ook deze locatie meegenomen wordt.

Handhaving 30 km per uur

Het afgelopen half jaar hebben we samengewerkt met de politie aan de voorbereiding voor handhaving op een aantal 30km-locaties. Doel van deze acties is gezamenlijk leren hoe we handhaving op 30km-locaties effectief kunnen inzetten. Daarom hebben we op één locatie een aanvullende snelheidsmeting uitgevoerd. Dit kon pas na opheffen van een aantal coronamaatregelen. We hopen de handhavingsacties in het najaar op drie locaties uit te voeren.

Handhaving Waterlinieweg

In de maand februari 2021 heeft de politie extra intensief gehandhaafd op de Waterlinieweg. Minimaal twee keer per week zijn snelheidscontroles uitgevoerd, en daarnaast is regelmatig gesurveilleerd met de dienstvoertuig. In totaal zijn 61 bekeuringen uitgeschreven. Om automobilisten meer bewust te maken van de maximale snelheid en het begrip voor de snelheidscontroles te vergroten hebben we de handhavingsactie ondersteund met communicatie. Daarvoor hebben we als gemeente in februari drie tekstkarren op de Waterlinieweg geplaatst om te communiceren over de maximale snelheid en handhaving. Ook is via de socialmediakanalen van de politie aandacht besteed aan de snelheidscontroles. De handhavingsactie en de ondersteunende communicatie hebben het snelheidsbeeld in februari met ongeveer 20 km/uur verlaagd.

Ook na die tijd zijn en worden geregeld snelheidscontroles en surveillances uitgevoerd. Gezien het effect van de tekstkarren werken we nu aan het verbeteren van de bebording om weggebruikers meer bewust te maken van de snelheidslimiet van 70 km/uur.

3.3 Kennisontwikkeling

Risicobenadering

Traditioneel kijken we in Nederland bij het aanpakken van verkeersonveilige locaties vooral naar ongevalcijfers. In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk is begin 2019 de risicobenadering geïntroduceerd. Bij deze benadering ligt de nadruk op het proactief aanpakken van risicokenmerken in het verkeer. Bijvoorbeeld risico's op het gebied van doelgroepen, infrastructuur en voertuigen. Het afgelopen half jaar heeft de provincie samen met de gemeenten verder gewerkt aan een regionaal uitvoeringsprogramma. Daarin staan maatregelen, op hoofdlijnen, die we de komende jaren willen uitvoeren om de risico's aan te pakken. We verwachten dat de regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid Utrecht eind dit jaar gereed is. En dat we hierover in de volgende voortgangsrapportage kunnen berichten. Gekoppeld aan de uitvoeringsagenda zullen het Rijk en de provincie de komende jaren subsidie beschikbaar stellen.

Verkeersveiligheidsmeter

Een methode om beter inzicht te krijgen in verkeersveiligheidsrisico's is de 'verkeersveiligheidsmeter'. Het afgelopen jaar is dit verkeersveiligheidsmodel in opdracht van de provincie, samen met gemeenten, verder ontwikkeld. In het model zijn relevante data over verkeersveiligheid gebundeld. Het gaat dan bijvoorbeeld over de locaties van drempels, de breedte van een weg, rijsnelheden en verkeersintensiteiten. Op basis van deze data, gekoppeld aan wetenschappelijk kennis, kan worden ingeschat waar risico's op het wegennet aanwezig zijn. Bijvoorbeeld waar nog verbetering mogelijk is aan de inrichting van 30km/uur-wegen en waar onvoldoende fietsvoorzieningen langs 50km/uur-wegen liggen.

Beleving en tevredenheid Verkeersveiligheid

De tevredenheid over verkeersveiligheid blijft achter bij de objectieve verkeersveiligheid. Bij de laatste inwonersenquête uit 2019 was 41% tevreden. We werken daarom in samenwerking met de Universiteit Utrecht aan een onderzoek naar de achtergronden. Het onderzoek bestaat uit een analyse van de wetenschappelijke literatuur over het onderwerp en een nadere analyse van de inwonersenquête. Ook zijn kwalitatieve interviews gehouden met inwoners uit de wijken West en Overvecht, de twee laagst scorende wijken. De resultaten van het onderzoek worden in deze zomer opgeleverd. In de volgende voortgangsrapportage informeren we de raad over de uitkomsten van het onderzoek en over het vervolg dat wij voor ons zien.

De eerste resultaten uit de analyse van de inwonersenquête zijn:

- Op wijkniveau blijken de inwoners van Zuid het meest tevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt, gevolgd door Oost en Noordoost. In de Utrechtse wijken West en Overvecht geven de meeste inwoners aan ontevreden te zijn met de verkeersveiligheid in hun buurt. Op subwijk-niveau zijn de inwoners van Lombok het meest ontevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt.
- Gelet op leeftijd, zijn jongeren in de leeftijdscategorie van 16-24 jaar het meest tevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt. De meeste ontevreden mensen vallen binnen de leeftijdscategorie 45-65 jaar.
- Inwoners met thuiswonende kinderen zijn vaker ontevreden met de verkeersveiligheid in hun buurt dan inwoners zonder thuiswonende kinderen. Onder deze mensen met thuiswonende kinderen zijn ouders met kinderen in de leeftijdscategorie van 4-11 jaar (basisschoolleeftijd) het vaakst ontevreden.
- Ook is gekeken naar de (on)tevredenheid met de verkeersveiligheid in de buurt in vergelijking tot het meest gebruikte vervoermiddel naar de binnenstad. Hieruit blijkt dat inwoners die de auto gebruiken het vaakst aangeven tevreden te zijn. Inwoners die lopen blijken daarentegen het minst tevreden te zijn.

Maaltijdbezorgers

Het verkeersgedrag van maaltijdbezorgers is door ons als wegbeheerder lastig beïnvloedbaar. Er ligt primair verantwoordelijkheid bij de bedrijven als werkgever van de maaltijdbezorgers. We zien dit besef ook bij de grote bezorgbedrijven. De bezorgbedrijven waarmee is gesproken, hebben zelf aangegeven dat ze werken aan een werkomgeving waar meer aandacht is voor verkeersveiligheid. Dit doen ze bijvoorbeeld met verkeersveiligheidstrainingen voor hun bezorgers. Maar de maatregelen die de bedrijven inzetten verschillen erg per bezorgbedrijf, en we zien dat de verkeersveiligheid van maaltijdbezorgers niet alleen een lokaal vraagstuk is. Daarom zijn we in gesprek met de branche, G4 en het ministerie van IenW over mogelijkheden voor landelijke afspraken. Op termijn hopen we daarmee ook de kleinere bezorgbedrijven te bereiken.

In ongevalsgegevens kunnen we als gemeente niet zien of een maaltijdbezorger betrokken was. Dat geeft ons dus op dit moment geen beeld over de omvang. Daarom kijken we in samenwerking met gemeente Amsterdam naar de informatie die bedrijven zelf hebben en de mogelijkheid om dat uit te wisselen. Daarnaast bespreken we met de provincie Utrecht de mogelijkheden om onderzoek naar deze groep verkeersdeelnemers te doen.

Lichtgevend zebrapad

In Kanaleneiland is op de Columbuslaan (in de buurt van huisnummer 145) een lichtgevend zebrapad gerealiseerd dat eind juni in werking is gesteld. Deze maatregel is een onderdeel van het Europese IRIS-project waarin steden werken aan de duurzame stadwijk van de toekomst. Met het project worden ervaringen opgedaan met innovatieve ideeën. Het verlichte zebrapad en de aanwezige verlichting gaan in de avond en nacht bij naderende voetgangers naar een hoger lichtniveau. Sensoren bij het zebrapad detecteren onder andere de verkeerssnelheid en het type verkeer. En ze sturen ledlampingen aan de zijkant van de weg aan, die oranje kleuren om autoverkeer te attenderen op de aanwezigheid van voetgangers. We voeren in het najaar een observatie en een enquête uit om een indruk te krijgen van de effecten.

Pilot snelheid verlagende wegmarkering Lage Weide

Vanuit Goedopweg is sinds de zomer 2020 een gebiedsgerichte aanpak op Lage Weide-De Wetering-Haarrijn gestart om de bereikbaarheid van deze gebieden te verbeteren door het stimuleren van duurzame mobiliteit. Een van de initiatieven is de pilotstraat 'rustig rijden op de Atoomweg'. De verkeersveiligheid op Lage Weide is daarbij een van de aandachtspunten vanwege de objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsituaties op het terrein. Samen met de Industriereniging Lage Weide hebben we gewerkt aan een analyse van de verkeersveiligheid. Er zijn geen locaties in de top van onze VOC-lijst. We hebben wel geconstateerd dat er op Lage Weide met hoge snelheid wordt gereden op de doorgaande wegen. Daarom hebben we in het najaar van 2020 een proef uitgevoerd met het aanbrengen van extra wegmarkering op de rijbaan voor auto's op de Atoomweg. Op een aantal locaties op de Atoomweg hebben we eind 2020 markeringen aangebracht waardoor de weg smaller lijkt. Ook hebben we er een tekstkar geplaatst voor ondersteunende communicatie over verkeersveiligheid om mensen die op Lage Weide werken, bewust te maken van hun rijgedrag. We hebben vervolgens gekeken of automobilisten minder hard zijn gaan rijden. Helaas kunnen we door de coronamaatregelen en door meetfouten geen eenduidige conclusies trekken. Uit de gegevens die er wel zijn lijkt het erop dat de maatregelen hebben geleid tot lagere snelheden. Uit de flitspeiling blijkt dat het gewaardeerd wordt dat we op deze manier experimenteren en aandacht hebben voor verkeersveiligheid. We bekijken in samenwerking met GoedopWeg en de Industriereniging Lage Weide de mogelijkheden van een vervolg.

4 Ambitie 30 km/uur

We willen in Utrecht meer straten herinrichten naar een snelheidslimiet van 30 km/uur. Een lagere snelheid heeft grote voordelen voor de verkeersveiligheid, is goed voor het leefmilieu (geluid en luchtkwaliteit) en geeft meer ruimte voor duurzame vervoerwijzen als fietsen en lopen. Onze ambitie is dat in 2040 alle straten in Utrecht een maximale snelheidslimiet van 30 km/uur (of lager) kennen, uitgezonderd de stedelijke verbindingswegen. We toetsen per locatie of dit gezien het gebruik en de inrichting van de weg haalbaar is, en of geen ongewenste netwerkeffecten ontstaan.

In dit hoofdstuk gaan we in op de programmering voor 2022, de landelijke 30km/uur-aanpak en de prijsvraag 30 km. In de volgende voortgangsrapportage zullen we uitgebreider ingaan op de voortgang van lopende 30km/uur-projecten en beschrijven we onze aanpak voor de komende jaren.

4.1 Programmering 2022

Uitgangspunten

Om de ambitie te kunnen realiseren en inzet hierop aan te jagen is budget voor de opgave beschikbaar gesteld: voor de jaren 2020 tot en met 2022 jaarlijks € 0,5 miljoen en vanaf 2023 € 1 miljoen structureel. De gemeenteraad heeft besloten om uit 2024 en 2025 in totaal 1 miljoen naar voren te halen om hiermee de Jutfaseweg een 30km/uur-fietsstraat inrichting te geven. Het nog te besteden budget voor de periode 2023-2025 is daarmee € 2 miljoen.

Door samen op te trekken met andere ambities, zoals het vervangen van de riolering en het vergroenen en klimaatbestendig maken van de openbare ruimte, ontstaan er meer mogelijkheden om in een gebied een goede 30km/uur-inrichting te realiseren. Tegelijkertijd kunnen andere opgave profiteren van de vrijgekomen ruimte, omdat bij een 30km/uur-inrichting vaak minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer nodig is. Daarnaast bespaart het kosten en heeft de buurt minder overlast omdat we de hele straat in één keer aanpakken. Goede voorbeelden van lopende integrale projecten zijn de projecten Amazonekwartier en Taagdreef en omgeving.

Programmering

Er zijn veel plannen en projecten om de komende jaren op verschillende locaties een 30km/uur-inrichting te realiseren. In onderstaande tabel staan de projecten voor 2022 die met behulp van het 30km/uur-impuls budget kunnen worden uitgevoerd. In 2022 zullen lopende projecten een bijdrage ontvangen. We vinden dat deze projecten zoveel mogelijk doorgang moeten kunnen vinden. Daarbij zijn dezelfde uitgangspunten gebruikt als voor de programmering in 2019 ([klik hier voor de raadsbrief](#)). Naast werk-met-werk maken zijn de uitgangspunten: straten waar dit relatief eenvoudig kan, in Overvecht/Kanaleneiland en gebiedsgericht.

Beschikbare budget	€ 500.000
1. Overhead	€ 50.000
2. Uitvoering Prijsvraag 30 km	€ 50.000
3. Project Orinocodreef	€ 100.000
4. Project Bastionweg	€ 75.000
5. Project Bernadottelaan	€ 100.000
6. Project Taagdreef–Rhônedreef	€ 125.000
Totaal	€ 500.000

- 1) Voor overhead (aanjagen, programmering, beleidsvragen) is jaarlijks € 50.000 nodig.
- 2) Om de uitvoering van de Prijsvraag 30 km mogelijk te maken is nog een extra budget van € 50.000 nodig.
- 3,4) In 2022 krijgen de lopende projecten Orinocodreef en Bastionweg een bijdrage voor een 30km/uur-fietsstraatinrichting. Voor beide projecten is ook subsidie toegekend door Rijk en provincie.
- 5,6) Twee integrale projecten hebben een bijdrage nodig. Het gaat om het project Bernadottelaan in Kanaleneiland (fase IPvE/FO), waar de wegen nu onvoldoende zijn ingericht voor 30 km/uur. En om het project Taagdreef/Rhônedreef in Overvecht (ook IPvE/FO), waar nog een 50km/uur-regime geldt. Beiden gaan in 2022 in uitvoering.

Voor de periode 2023-2025 is nog € 2 miljoen beschikbaar voor de 30km/uur-impuls. In die jaren zijn er veel kansen om samen te werken met projecten uit andere opgaven. Daarnaast zijn er ook steeds lopende 30km/uur-projecten, zoals het Amazonekwartier. Het budget van € 2 miljoen is niet voldoende om alle wensen te kunnen uitvoeren. In de tweede helft van dit jaar brengen we onze wensen voor de periode tot 2025 in beeld en bepalen we hoe we het budget zo effectief mogelijk kunnen inzetten.

4.2 Landelijke 30km/uur-aanpak

Op 27 oktober 2020 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen om een afwegingskader te ontwikkelen voor een maximumsnelheid van 30 km/uur als leidend principe in de bebouwde kom. Met de mogelijkheid voor gemeenten om hiervan op doorgaande wegen af te wijken als het veilig kan. Het CROW heeft het afgelopen half jaar (in opdracht van het ministerie van IenW), samen met gemeenten en organisaties als het SWOV, aan de uitwerking van het afwegingskader gewerkt. Wij hebben hiervoor input geleverd in de werkgroepen. Het afwegingskader zal naar verwachting deze zomer naar de Tweede Kamer worden verstuurd.

Met dit afwegingskader kunnen wegbeheerders toetsen of voor een bepaalde weg 30 km/uur een acceptabele en geloofwaardige limiet is. Het CROW heeft naast het afwegingskader ook een overzicht gemaakt van zaken - organisatorisch, juridisch, financieel of anderszins - die nader onderzocht moeten worden omdat ze anders een belemmering kunnen vormen voor het nog grootschaliger inzetten van 30 km/uur als snelheidslimiet. Denk daarbij aan het aanpassen van de richtlijnen en nader onderzoek naar de gevolgen voor het openbaar vervoer. Deze vervolgstappen worden na de zomer verder opgepakt. We verwachten dat het afwegingskader gaat helpen om de belangen van OV, nood- en hulpdiensten en politie beter te verenigen met 30 km/uur. En voor de communicatie over 30 km/uur als leidend principe binnen de bebouwde kom.

4.3 Prijsvraag 30 km

Op 14 april 2020 zijn de winnaars bekend geworden van de prijsvraag '30 km, goed idee'. De twee winnaars hebben de prijsvraag gewonnen met hun kostenefficiënte ideeën om op straten een snelheidslimiet van 30 km/uur te kunnen invoeren en tegelijkertijd veel groen toe te voegen. Sindsdien zijn deze ideeën in nauwe samenwerking met de prijswinnaars uitgewerkt tot concrete plannen voor twee straten in Overvecht: de Kasaidreef en de Berezinadreef. Die plannen worden deze zomer afgestemd met de klankbordgroep waarin de prijswinnaars en andere betrokken uit Overvecht deelnemen. Daarna betrekken en informeren we ook de bewoners van deze straten. We verwachten deze maatregelen eind 2021 of begin 2022 uit te voeren. De precieze planning hangt af van de juridische procedures die nodig zijn en van de weersomstandigheden. We bepalen deze planning later dit jaar.

5 Financiën

In het collegeprogramma 2018-2022 is in de voorjaarsnota voor de aanpak Verkeersveiligheid vanaf 2020 een structurele bijdrage van € 1,25 miljoen per jaar opgenomen. Daarnaast wordt jaarlijks een structureel bedrag van € 9.100 opgenomen vanuit de hondenbelasting (amendement 58: Discrepancie Hondenbelasting naar Verkeersveiligheid Utrecht). Het totale budget komt daarmee op € 1.259.100 per jaar.

Doorgeschoven budget wel inzetten in 2021

Door vertraging in de uitvoering van enkele projecten verschuift de uitgave van een deel van de middelen van het Actieplan Verkeersveiligheid van 2021 naar 2022. Deze middelen, circa € 400.000, zetten we in 2021 in op een aantal urgente locaties: de Sweder van Zuylenweg, de oversteek Universiteitsweg-Hoofddijk, de oversteek Zandweg-Europaweg, het kruispunt Admiraal Helfrichlaan-Beneluxlaan en de Van Heuven Goedhartlaan.

Anticyclisch investeren

Om de economische gevolgen van de coronacrisis te verlichten, zijn investeringen naar voren gehaald (anticyclisch investeren). Voor het programma verkeersveiligheid houdt dit in dat er voor drie projecten vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid 2023 t/m 2026 gelden naar voren gehaald zijn ten behoeve van het jaar 2021. Het gaat om de volgende projecten en bijdragen:

- Verkeersveiligheid Donaudreef: € 180.000 (vervolgens halen we in 2022 nog een bedrag van € 420.000 naar voren)
- Aanpak openbare ruimte Bernadottelaan: € 200.000
- Aanpak Vasco da Gamalaan en omgeving: € 150.000

Bijlage 1 Gewonden naar leeftijd en vervoerswijze

Tijdens de raadsinformatiebijeenkomst van 6 april 2021 over Verkeersveiligheid is onder andere gesproken over de tabel van verkeersgewonden naar leeftijd en vervoermiddel, die op 4 mei 2020 [per memo](#) aan de gemeenteraad verstuurd is.

Omdat de gemeenteraad een vergadering van de commissie Stad en Ruimte over Verkeersveiligheid heeft aangekondigd, bevat deze notitie een actuele tabel, voorzien van toelichting en een korte duiding. De notitie sluit af met twee tabellen, over de verdeling van alle verplaatsingen in Utrecht over de vervoerswijzen, en over de bevolkingsopbouw.

Tabel 1: Verkeersgewonden op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, juli 2018 tot en met juni 2021, bron: VIA/STAR, o.b.v. door de politie geregistreerde verkeersongevallen.

Leeftijd gewonde	Fiets	Personen-auto	Brom-fiets	Snor-fiets	Voet-ganger	Overig	Onbekend	totaal
0-3	0,1%	0,2%			0,4%		0,4%	1%
4-11	0,3%				0,6%		1,1%	2%
12-15	2,6%	0,3%	0,2%	0,4%	0,3%		0,4%	4%
16-22	4,6%	2,8%	8,5%	5,8%	0,9%	1,2%	3,2%	27%
23-29	4,6%	3,2%	1,9%	0,8%	0,8%	1,9%	2,1%	15%
30-36	4,3%	2,1%	1,0%	1,1%	0,4%	0,7%	2,1%	12%
37-43	2,0%	1,2%	1,0%	0,5%	0,3%	0,4%	1,3%	7%
44-50	3,0%	1,4%	1,0%	0,8%	0,4%	0,6%	1,7%	9%
51-57	3,0%	0,7%	1,1%	0,9%	0,6%	0,5%	1,2%	8%
58-64	2,4%	0,6%	0,6%	0,4%	0,4%	0,4%	0,9%	6%
65-71	1,4%	0,3%	0,4%	0,2%	0,4%	0,2%	0,6%	3%
72-78	1,3%	0,4%	0,0%	0,3%	0,4%	0,3%	1,0%	4%
79-85	0,5%	0,4%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	2%
86 en ouder	0,4%	0,1%			0,2%		0,2%	1%
totaal	30%	14%	16%	11%	6%	6%	16%	100%

Let op:

- De vervoerswijze 'Fiets' is inclusief de e-bike.
- Onder 'overig' vallen de vervoerswijzen bestelauto, brommobiel, bus, motor, scootmobiel, trein/tram en vrachtauto.
- De leeftijdscategorieën tot 16 jaar hebben een verschillende omvang (4-11 jaar en 12-15 jaar). De categorieën komen overeen met schoolleeftijden; 12-15 jaar zit tussen basisschool en brommerrijbewijs.
- Er is grote onderregistratie van vooral de lichtere verkeersongevallen. Landelijk bekend is dat ongevallen met fietsers en voetgangers minder vaak worden geregistreerd.
- Als een vervoerswijze of leeftijdsgroep vaker voorkomt in het verkeer, dan is de kans dat deze bij een ongeval betrokken raakt logischerwijs groter. We hebben geen exacte cijfers van de aandelen van de vervoerswijzen en de leeftijden van de verkeersdeelnemers op de wegen in Utrecht. Wel weten we dat er in Utrecht veel fietsers zijn (zie tabel 2 voor de vervoerswijze van

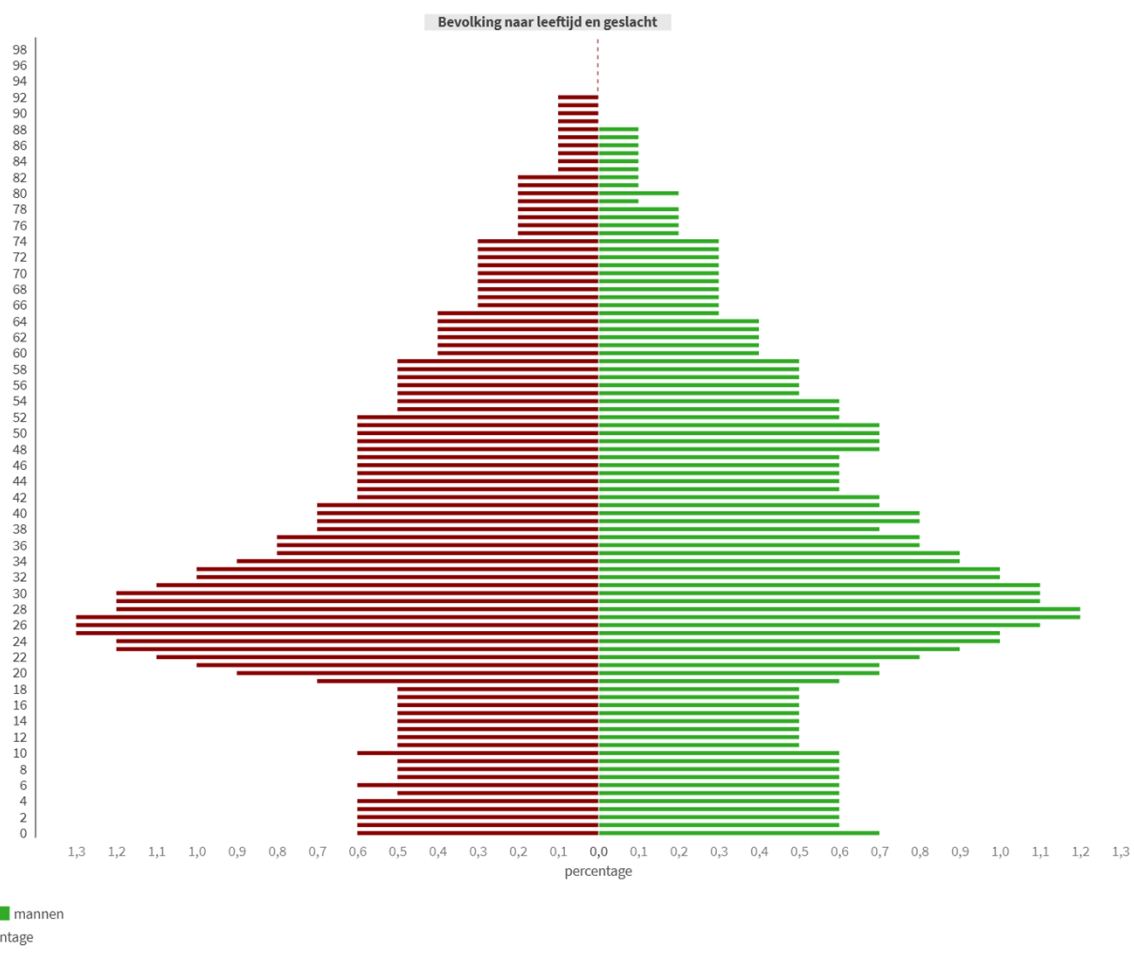
alle verplaatsingen in, van en naar Utrecht in 2020) en dat er veel studenten/starters wonen (zie figuur 1 voor leeftijdsopbouw van bevolking gemeente Utrecht). Beide tabellen geven een indicatie van de vervoerwijzen en leeftijden van de verkeersdeelnemers, maar komen niet één op één overeen met de werkelijke verdeling op de Utrechtse wegen); beide groepen zien we terug in de percentages in tabel 1.

Een aantal conclusies uit de door de politie geregistreerde verkeersongevallen:

- De risicogroepen die uit de tabel naar voren komen, zijn niet nieuw. De risico's komen terug in de regionale risicoanalyse en vervolgens in de regionale uitvoeringsagenda, die wordt gemaakt door de provincie in samenwerking met alle gemeenten.
- Grootste aandeel gewonden is onder 16-22 jarigen, en dan vooral brom- en snorfietzers.
- Het aantal gewonde snorfietzers en bromfietzers bij elkaar opgeteld is 27% van het totaal aantal gewonden. Deze groep is echter maar verantwoordelijk voor een klein aandeel van de verplaatsingen in Utrecht. De snor- en bromfietzers zijn dus oververtegenwoordigd in het aantal gewonden.
- De fiets is de vervoerwijze met de meeste gewonden, 30%. De fiets heeft een veel hoger aandeel van de verplaatsingen in Utrecht, 28%. De fiets lijkt niet oververtegenwoordigd in het geregistreerde aantal gewonden.

Tabel 2: Verdeling van alle verplaatsingen binnen, van en naar de gemeente Utrecht over de vervoerwijzen, 2019 (ODiN, CBS)

Vervoerwijze	Aandeel
Fiets	28%
Personenauto	37%
Trein	16%
Bus/tram	3%
Lopen	13%
Overige vervoerwijzen	3%
Totaal	100%



Bijlage 2 Ongevallen per locatie

Op basis van het aantal en de ernst van verkeersongevallen maken we een overzicht van de VerkeersongevallenConcentraties (VOC's) op gemeentelijke wegen in Utrecht. Dit overzicht is gebaseerd op de cijfers van de afgelopen drie jaar (1 juli 2018 tot 1 juli 2021).

nr	Locatie	Ongevallen met enkel schade	Ongevallen met gewonden	Ongevallen met doden	Score
1	Balistraat, Borneostraat, Damstraat, Javastraat, Kanaalstraat, Lombokstraat, Riouwstraat, Sumatrastraat	18	4	--	26
2	Constant Erzeijstraat, Hooft Graaflandstraat, 't Goylaan	16	5	--	26
3	Acaciastraat, Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastreet, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloem-straat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violenstraat	15	4	--	23
4	Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan	13	4	--	21
5	Jansveld, Lange Jansstraat, Loeff Berchmakerstraat, Neude, Potterstraat, Voorstraat	8	6	--	20
6	Carnegiedreef, Kasaidreef, Paranádreef	16	2	--	20
7	Adelaarstraat, Gruttersdijk, Hopakker, Merelstraat	8	4	--	16
8*	Lange Viestraat, tussen St. Jacobsstraat en Oudegracht	7	4	--	15
9	Brilledreef, Loevenhoutsedijk, Taagdreef	9	3	--	15
10*	Socratesbrug, Socrateslaan	8	3	--	14
11	Cartesiusweg, Cremerstraat, Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg	6	4	--	14
12*	Einsteindreef, Seinedreef	4	5	--	14
13*	Plompetoengracht, Voorstraat	7	3	--	13
14	Admiraal Helfrichlaan, Beneluxlaan, Van Heuven Goedhartlaan	9	2	--	13
15*	Lucasbolwerk, Nobelstraat	9	2	--	13

* De vijf locaties in rode letters zijn nieuw ten opzichte van de lijst per 1 januari 2021.

Uit de VOC-lijst zijn ten opzichte van de lijst van 1 januari 2021 de volgende zes locaties weggefallen omdat zij nu lager scoren dan de bovenstaande locaties:

- Janskerkhof, Korte Jansstraat, vorige keer nieuw in de lijst met score 16, nu score 12.
- Amsterdamsestraatweg, Berkstraat, Herenweg, vorige keer score 15, nu score van 11.
- 24 Oktoberplein, Beneluxlaan, Pijperlaan, vorige keer score van 14, nu 9.
- Catharijnesingel, Daalsesingel, HOV-Vredenburgbaan, Leidseveer, Smakkelaarsveld, vorige keer nieuw in de lijst met score 13, nu score 11.
- Hollandse Toren, Lange Viestraat, St.-Jacobsstraat, Vredenburg, vorige keer score van 13, nu 7.
- Antonius Matthaesuslaan, Kardinaal de Jongweg, Mr.Tripkade, vorige keer score 13, nu 10.

Bijlage 3 Totaallijst projecten op alfabet

Naam	Wijk	Fase
Afrikalaan	Zuidwest	Nazorg/ evaluatie
Amazonedreef - thv winkelcentrum De Klop 30 km/u	Overvecht	Nazorg/ evaluatie
Antonius Matthaesuslaan/ Kardinaal de Jongweg/ Mr.Tripkade	Noordoost	In onderzoek
Australiëlaan nabij mbo	Zuidwest	Nazorg/ evaluatie
Bastionweg	Overvecht	In voorbereiding
Bernadottelaan - kruisingen met Marshalllaan en Beneluxlaan	Zuidwest	In onderzoek
Biltstraat/ Wittevrouwensingel/ St.-Janshovenstraat	Noordoost	Nazorg/ evaluatie
Bottensteinweg/ Pastoor Ohllaan	Vleuten-De Meern	In voorbereiding
Brilledreef/ Loevenhoutsedijk/ Taagdreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Burgemeester Middelweerdbaan/ Europaweg/ Landschapsbaan	Vleuten-De Meern	In gebruik
Carnegiedreef/ Paranádreef - fase 2	Overvecht	In onderzoek
Cartesiusweg/ Thomas à Kempisplantsoen/ Thomas à Kempisweg	West	(nog) geen maatregelen
Catharijnesingel/ Daalsesingel/ HOV-Vredenburgbaan/ Leidseveer/ Smakkelaarsveld	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Cortezlaan	Zuidwest	In gebruik
Daalsesingel	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
David van Mollemstraat (weg)	Noordwest	(nog) geen maatregelen
David van Mollemstraat/ Oudenoord (kruispunt)	Noordwest	(nog) geen maatregelen
Donaudreef	Overvecht	In voorbereiding
Dorpsstraat/ Parkweg	Vleuten-De Meern	In gebruik
Eendrachtlaan	Zuidwest	(nog) geen maatregelen
Einsteindreef/ Humberdreef/ Oranjerivierdreef	Overvecht	In voorbereiding
Einsteindreef - kruising met Seinedreef	Overvecht	In onderzoek
Eisenhowerlaan (tijdelijke knip)	Zuidwest	In voorbereiding
Elbedreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Faraodreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen

Naam	Wijk	Fase
Franz Leharsingel/ Fred Raymondpad	Leidsche Rijn	Nazorg/ evaluatie
Heldammersingel	Vleuten-De Meern	In gebruik
Herculeslaan/ Laan van Maarschalkerweerd/ Weg van de Wetenschap	Oost	In onderzoek
Hindersteinlaan/ De Tol (rotonde)	Vleuten-De Meern	Nazorg/ evaluatie
Hollandse Toren/ Lange Viestraat/ St.Jacobsstraat/ Vredenburg	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Jamaicadreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Janskerkhof/ Korte Jansstraat	Binnenstad	In onderzoek
Jazzboulevard	Leidsche Rijn	(nog) geen maatregelen
Kapteynlaan	Noordoost	Nazorg/ evaluatie
Kanaalstraat/ Damstraat	West	Nazorg/ evaluatie
Koekoekstraat	Noordoost	In onderzoek
Laan van Chartroise	Noordwest	In voorbereiding
Lange Viestraat/ Janskerkhof	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Lange Viestraat, tussen de St. Jacobsstraat en de Oudegracht	Binnenstad	In onderzoek
Mauritiuslaan/ Winthontlaan/ Liesboschbrug	Zuidwest	(nog) geen maatregelen
Moldaudreef - kruising met Wolgadreef	Overvecht	In voorbereiding
Moldaudreef- kruising met Neckardreef	Overvecht	In voorbereiding
Musicalaan/ Rijnkennemerlaan	Leidsche Rijn	In voorbereiding
Niels Bohrweg	West	(nog) geen maatregelen
Nigerdreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Orinocodreef (2018)	Overvecht	In voorbereiding
Oudwijkdwaarsstraat	Oost	In gebruik
Overste den Oudenlaan - tussen Admiraal Helfrichlaan en Truus van Lierlaan	Zuidwest	(nog) geen maatregelen
Paranadreef	Overvecht	In voorbereiding
Pascalplein	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Plompstorengracht/ Voorstraat	Binnenstad	In onderzoek
Rapenburchdreef e.o. Muylenborchdreef	Overvecht	In voorbereiding
Royaards van der Hamkade	Noordwest	(nog) geen maatregelen

Naam	Wijk	Fase
San Cristobaldreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Socratesbrug/ Socrateslaan	Zuid	In onderzoek
Sweder van Zuylenweg	Noordwest	In voorbereiding
Theemsdreef/ Neckardreef	Overvecht	In gebruik
Theemsdreef/ Humberdreef/ Moezeldreef	Noordwest	In gebruik
Tramkruispunt Weg der Ver.Naties – Overste den Oudenlaan	Zuidwest	In voorbereiding
Universiteitsweg/ Leuvenlaan	Oost	Nazorg/ evaluatie
Universiteitsweg-Hoofddijk	Oost	In voorbereiding
Van Bijnkershoeklaan	Zuidwest	Nazorg/ evaluatie
Van Heuven Goedhartlaan	Zuidwest	In voorbereiding
Van Heuven Goedhartlaan/ Beneluxlaan/ Admiraal Helfrichlaan	Zuidwest	In voorbereiding
Vredenburgkade	Binnenstad	(nog) geen maatregelen
Waterlinieweg	Zuid	In gebruik
Weg der Verenigde Naties/ Overste den Oudenlaan (tramdoorsteek)	Zuidwest	In onderzoek
Wilhelminalaan	Vleuten-De Meern	Nazorg/ evaluatie
Wolgadreef	Overvecht	(nog) geen maatregelen
Zambesidreef	Overvecht	In gebruik
Zandweg-Europaweg	Vleuten-De Meern	In voorbereiding