

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Marie-Louise van Maarseveen	Datum	31 januari 2024
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	11783013
E-mail	marielouise.van.maarseveen@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgang programma verkeersveiligheid
Bijlage(n)	3	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Vanuit het programma verkeersveiligheid werken we aan het aanpakken van verkeersonveilige plekken, het uitvoeren van onderzoek, het ontwikkelen van beleid, onderwijs, gedrag voor verschillende doelgroepen en een handhavingsaanpak samen met de politie. We willen dat iedereen in Utrecht, jong en oud, veilig kan deelnemen aan het verkeer.

In de [voortgangsrapportage bereikbaarheid voorjaar 2023](#) hebben we uw raad geïnformeerd over de projecten en thema's waaraan wij werken vanuit het programma verkeersveiligheid. In deze brief geven we (zoals aangekondigd in de [raadsbrief](#) van 29 september 2023) een update hoe het gaat met de verkeersveiligheid in de stad en welke acties we ondernemen. Daarnaast informeren wij u over een aantal moties en toezeggingen.

Stijging aantal verkeersslachtoffers

Van 2014 tot 2021 daalde het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in Utrecht, dit was deels tegen de landelijke trend in. In 2022 en het eerste deel van 2023 zagen wij helaas dat het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in Utrecht stijgt. De stijging zien we in heel Nederland. De voorlopige cijfers van de politie van heel 2023 laten zien dat de stijging in de tweede helft van 2023 niet verder doorzet. Het voorlopige aantal geregistreerde ongevallen en gewonden in 2023 is vergelijkbaar met 2022. In 2023 zijn er negen personen om het leven gekomen bij een verkeersongeval, dit waren er meer dan de jaren ervoor. Wij krijgen sinds oktober 2023 nieuwe ongevalsdata (van de ambulances) over het jaar 2022. Hiermee hebben we beter in beeld waar in de stad ongevallen plaatsvinden, het type ongevallen en welke verkeersdeelnemers betrokken zijn. Om de stad veiliger te maken, kijken we de laatste jaren naar situaties die de kans op een ongeval vergroten, zoals smalle fietspaden en grote verschillen in snelheid. Dit willen we de komende jaren nog meer gaan doen om zo te voorkomen dat ongevallen plaatsvinden. Uiteraard blijven wij plekken aanpakken waar veel ongevallen gebeuren. In deze brief gaan wij in op de ontwikkelingen en acties om te zorgen dat de stijgende lijn van verkeersslachtoffers de komende jaren niet doorzet.

Opbouw van deze brief

We informeren u verder over de ontwikkeling van het aantal (slachtoffer)ongevallen en de oorzaken daarvan. Vervolgens informeren wij u hoe we meer risicogestuurd willen gaan werken. Te beginnen bij de oversteken, omdat de afgelopen jaren bijna alle dodelijke ongevallen plaatsvonden op 50 en 70 kilometer per uur-wegen waarbij de slachtoffers vaak voetgangers en fietsers waren.

In het tweede deel van de brief lichten wij toe hoe we de verkeersveiligheid verbeteren door de snelheid in de stad te verlagen naar 30 kilometer per uur. We informeren u over de campagne '030

gaat voor 30', de gevolgen van de 30-Impuls voor nood- en hulpdiensten en mogelijkheden om 30 kilometer per uur versneld in te voeren met tijdelijke maatregelen.

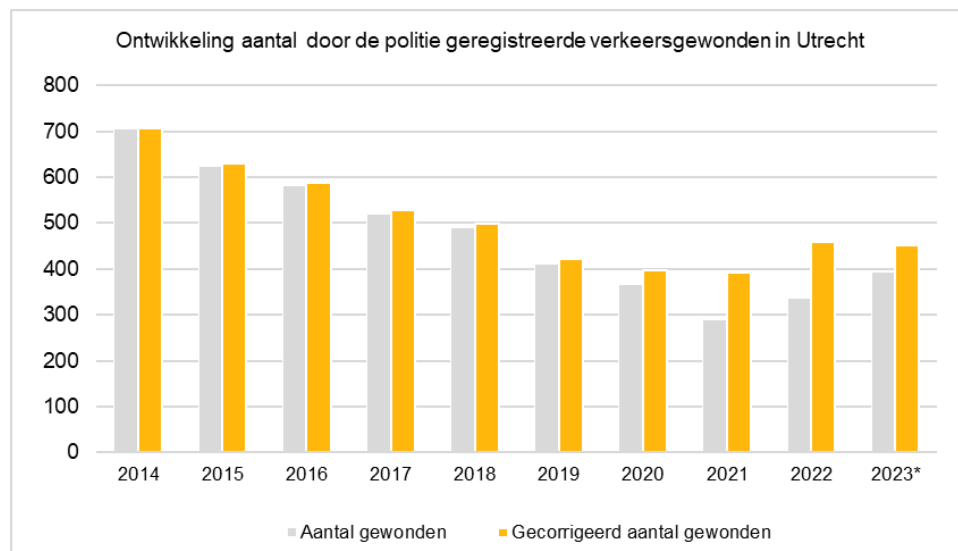
In het laatste deel van deze brief gaan we in op drukte en snelheidsverschillen op het fietspad, de extra aandacht die er is voor verkeershandhaving en andere toezeggingen en moties.

Ontwikkelingen verkeersslachtoffers

Het aantal door de politie geregistreerde verkeersongevallen en -gewonden in 2023 vergelijkbaar met 2022.

In de voortgangsrapportage programma bereikbaarheid (voorjaar 2023) informeerden we u dat er meer door politie geregistreerde verkeersongevallen en -gewonden waren in 2022 ten opzichte van de jaren ervoor. We zien op basis van de voorlopige aantallen van 2023 dat deze stijging in 2023 niet door lijkt te zetten. Het voorlopige aantal slachtoffers in 2023 is vergelijkbaar met 2022 maar wel hoger dan 2019, 2020 en 2021. Elk slachtoffer is er één teveel.

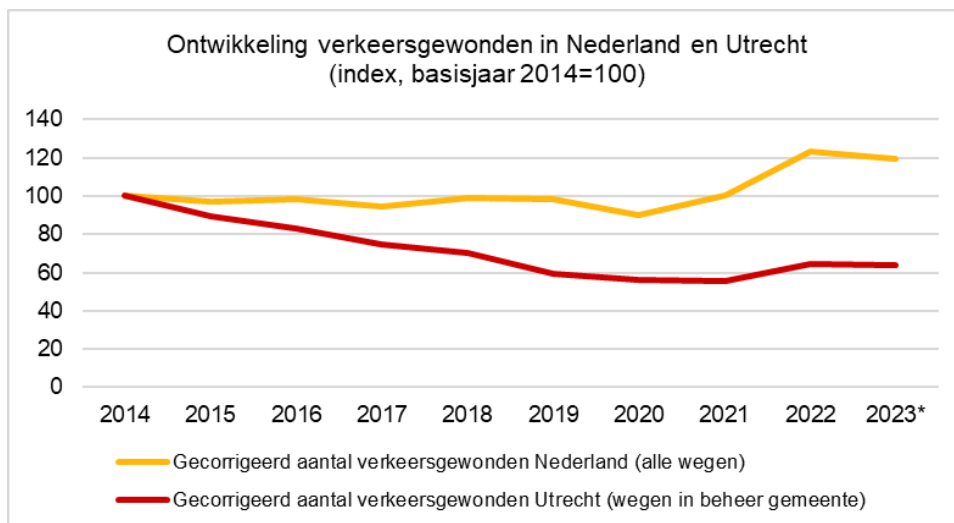
Het aantal geregistreerde verkeersgewonden (voorlopige aantallen) in 2023 is 452 en dat zijn er 6 minder dan in 2022. Landelijk is het aantal gewonden in 2023 ook lager dan in 2022, maar hoger dan in de jaren 2021 en 2020. De politie is niet bij elk ongeval aanwezig en registreert dus niet alle verkeersgewonden. Door een ICT-probleem bij de politie bleek in mei 2023 bovendien dat het geregistreerde aantal slachtoffers in met name 2021 en 2022 hoger is dan eerder gedacht.



Bron: VIA. Aantal geregistreerde verkeersgewonden op wegen in beheer van de gemeente Utrecht op basis van politieregistratie.

*Cijfers van 2023 zijn voorlopig.

De politie is niet bij elk ongeval aanwezig. Daarom is de politieregistratie onvolledig. Bovendien geven de politiecijfers als gevolg van een registratieprobleem bij de politie beperkt inzicht in de ontwikkeling van de verkeersgewonden naar vervoerwijze of leeftijd. Meer informatie over de politieregistratie en de cijfers per jaar kunt u vinden in bijlage I 'Verkeersongevallencijfers op basis van politieregistratie en registratie door de Regionale Ambulancezorg Voorziening Utrecht (RAVU) via VeiligheidNL'.



Bron: VIA. Aantallen op basis van politieregistratie.

*Cijfers van 2023 zijn voorlopig.

Welke landelijke ontwikkelingen zien we die de verkeersveiligheid mogelijk beïnvloeden?

In de bovenstaande grafiek is te zien dat het aantal slachtoffers landelijk stijgt. Hieronder beschrijven wij een aantal landelijke ontwikkelingen die wij in Utrecht herkennen en die verband houden met de stijging van het aantal slachtoffers.

Ouderen nemen langer deel aan het verkeer

Ouderen nemen steeds vaker langer deel aan het verkeer. Ze blijven langer fit en zelfstandig. Tegelijkertijd neemt de kans op verkeersongevallen met ernstig letsel ook toe naarmate verkeersdeelnemers ouder worden vanwege hun grotere fysieke kwetsbaarheid. In de provincie Utrecht geldt dat de stijging van het aantal (ernstige) verkeersgewonden zit in de groep 60-plussers die gewond raken bij een eenzijdig fietsongeval ([SWOV](#), 2023 en [Veiligheid NL](#), 2022). In Utrecht betrof ruim 17,5% van alle slachtoffers een oudere (55 jaar of ouder) fietser ([Veiligheid NL](#), 2022).

Gedrag

In 2021 en 2022 reed er veel minder verkeer op de weg door de coronamaatregelen, het aantal ongevallen en slachtoffers daalde echter maar beperkt. In de coronatijd zag de politie verandering in het gedrag van verkeersdeelnemers, zoals ook elders in de maatschappij ([NOS](#), 12 januari 2022). Het gedrag van verkeersdeelnemers speelt bij 90% van de ongevallen een rol. Wij weten niet in welke mate gedrag een rol speelde bij individuele ongevallen. Paul Broer (Portefeuillehouder Verkeer Nationale Politie) "We hebben het idee dat er mensen zijn die zich agressiever gedragen, de lontjes zijn wat korter" en "mensen trekken zich wat minder aan van de regels" ([NOS](#), 3 januari 2023). Volgens Paul Broer en verkeersofficier Achilles Damen is er een grote groep mensen die zich in toenemende mate niet aan geschreven en ongeschreven verkeersregels wil houden en dat baart hen zorgen. Niet alleen stijgen hierdoor de verkeersovertredingen, maar het gaat daardoor ook veel vaker mis. "Heel veel cijfers gaan de verkeerde kant op. Dit moeten we niet normaal gaan vinden", zegt Broer ([Stentor](#), 5 juli 2023).

Afleiding en rijden onder invloed

We zien dat verkeersdeelnemers vaak afgeleid zijn, door bijvoorbeeld telefoongebruik, stress en vermoeidheid. In 2021 gaf 71,5% van de Nederlandse volwassenen toe weleens de telefoon te gebruiken tijdens deelname aan het verkeer, in 2019 was dit nog 67,8%. Jongeren tussen de 12 en 17 jaar gebruiken de telefoon het vaakst in het verkeer ([Interpolis](#), 2023). Te hard rijden, afleiding en rijden onder invloed zorgen ervoor dat je reactiesnelheid, voertuigcontrole en alertheid afnemen. In 2022 in zijn in Nederland meer mensen bekeurd voor rijden onder invloed dan in 2021, maar ook meer dan in 2019 (pre-covid) terwijl de politie niet meer alcoholcontroles uitvoerde ([NOS](#)). Er zijn geen cijfers voor Utrecht beschikbaar.

Drukke en snelheidsverschillen fietspad

We zien een toename van elektrische fietsen (zoals de bakfiets en de fatbike). Deze ontwikkeling is over het algemeen positief wanneer verkeersdeelnemers overstappen van de auto of snor- en bromfiets naar de duurzame en schone elektrische fiets. Het fietspad wordt echter ook drukker en de verschillen in snelheid, vorm en omvang tussen gebruikers nemen toe. In algemeenheid geldt dat verschillen in aantal verkeersdeelnemers en snelheid niet goed zijn voor de verkeersveiligheid ([SWOV](#)). Drukke en snelheidsverschillen op het fietspad leiden tot ongevallen tussen fietsers onderling of fietsers die vallen (na uitwijken) of tegen een obstakel botsen.

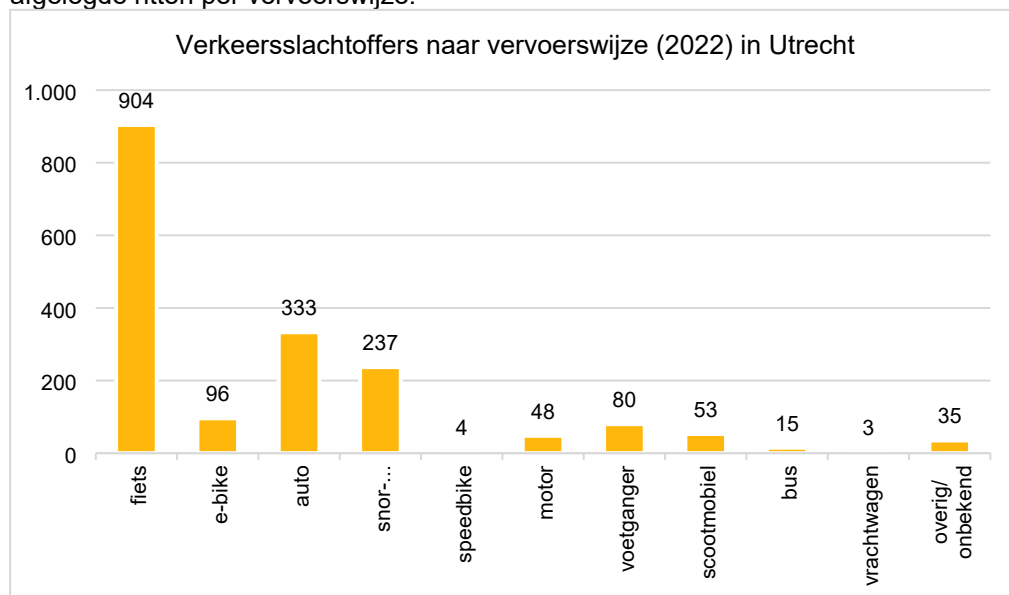
Verbeterd inzicht door registratie Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU) via VeiligheidNL

Sinds oktober 2023 weten we het aantal verkeersslachtoffers bij verkeersongevallen waar in 2022 een ambulance van de RAVU naartoe is gestuurd. Cijfers van de jaren 2021 en verder terug zijn niet beschikbaar. De RAVU registreerde in 2022 1.808 verkeersslachtoffers op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Dat is bijna vier keer zoveel als het aantal gewonden dat de politie registreerde. Van de ongevallen waar een ambulance bij was hebben we onder meer zicht op de vervoerswijze van de slachtoffers (en indien van toepassing van de tegenpartij), de plek en de aard van het ongeval. Met deze nieuwe data hebben wij beter zicht op de echte verkeersveiligheid in de stad.

Met deze informatie hebben we meer inzicht om aan de slag te gaan met de aanpak van onveilige locaties, veel voorkomende type ongevallen en doelgroepen. Nader onderzoek is nodig om beter te weten hoe wij deze data zo goed mogelijk kunnen gebruiken om inzicht te krijgen in de ontwikkeling en oorzaken van de verschillende soorten verkeersongevallen. Meer informatie over de registratie en de cijfers vindt u in bijlage 1 'Verkeersongevallencijfers op basis van politieregistratie en registratie door de Regionale Ambulancevoorziening Utrecht (RAVU) via VeiligheidNL'.

Meeste verkeersslachtoffers waren fietsers, gevolgd door inzittenden van een auto en daarna brom- en snorfietsers

De onderstaande grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers naar vervoerswijze. Van de 1.808 slachtoffers zat de helft op een fiets en 5% op een e-bike (deze 5% betreft een ondergrens, het type fiets wordt niet expliciet uitgevraagd). In bijlage 1 is ook een vergelijking opgenomen met het aandeel afgelegde ritten per vervoerswijze.



Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata, RAVU) Utrecht 2022, VeiligheidNL. Voor eerdere jaren zijn geen cijfers beschikbaar.

Veel slachtoffers bij eenzijdige fietsongevallen en bij ongevallen met gemotoriseerd verkeer

De onderstaande tabel toont de vervoerswijze van het slachtoffer en van de tegenpartij. Bij 40% van alle verkeersslachtoffers was niet direct een andere verkeersdeelnemer betrokken. Het ging dan om eenzijdige ongevallen (29%) of ongevallen met een obstakel (11%). De meeste eenzijdige

fietsongevallen komen door het uitwijken of remmen voor ander verkeer. Het gaat ook om fietsers die vallen bij het op- of afstappen (8%) of uitglijden (10%) ([VeiligheidNL](#)). Bij 38% van de slachtoffers was de tegenpartij een auto, motor of vrachtwagen.

De tabel toont dat 22% van alle verkeersslachtoffers in Utrecht gewond raakte bij een eenzijdig fietsongeval. Daarnaast ging het vaak om ongevallen waarbij gemotoriseerd verkeer botste met ander gemotoriseerd verkeer (14%) of om een (elektrische) fietser die gewond raakte bij een ongeval met gemotoriseerd verkeer (13%). 7% van de verkeersslachtoffers viel bij een ongeval tussen twee fietsers. Fietsers die voor andere verkeersdeelnemers moeten uitwijken of remmen en daarna vallen worden geregistreerd als eenzijdig fietsongeval.

		Botsing met andere verkeersdeelnemer						botsing met obstakel	eenzijdig	totaal
		fiets + elektrische fiets	snor- + bromfiets + speedbike	auto+motor+ vrachtwagen	bus + tram + trein	voetganger + scootmobiel	overig/ onbekend			
Vervoerwijze verkeersslachtoffer	fiets + elektrische fiets	7%	3%	13%	(*)	(*)	3%	6%	22%	55%
	snor- + bromfiets + speedbike	1%	1%	8%	(*)		1%	1%	2%	13%
	auto + motor + vrachtwagen	(*)	(*)	14%	(*)	(*)	1%	2%	2%	21%
	bus			(*)	(*)		(*)		(*)	1%
	voetganger + scootmobiel	1%	(*)	2%	(*)		1%	2%	1%	7%
	overig/onbekend	(*)	(*)	(*)		(*)	1%	(*)	1%	2%
	totaal	9%	4%	38%	2%	(*)	7%	11%	29%	100%

Bron: Monitor Verkeersongevallen (Ambulancedata) Utrecht 2022, VeiligheidNL.

(*) geeft aan dat het aandeel tussen de 0% en de 0,5% ligt.

In bijlage 1 zijn meer grafieken en tabellen opgenomen over de verkeersslachtoffers. Hier is bijvoorbeeld ook informatie te vinden over de leeftijd van de verkeersslachtoffers, ook in relatie tot de vervoerswijze. De exacte locatie van slachtofferongevallen is ook bekend, maar het is nu nog niet mogelijk om de grootste ongevallenconcentraties uit de data te halen. Hierover zijn wij in gesprek met VeiligheidNL.

Aanpak verbeteren verkeersveiligheid

Extra inzet op in beeld brengen risicovolle oversteken

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid bevestigt dat we onverminderd door moeten gaan met het verbeteren van de verkeersveiligheid in de stad. Daarbij werken we met vele projecten aan een veilige infrastructuur, zetten we met de scholen- en wijkaanpak en campagnes in op veilig gedrag en werken we samen aan handhaving met de politie en boa's.

Bij het in beeld brengen van onveilige plekken zien we dat de beschikbare ongevallencijfers niet altijd een goed beeld geven (zie ontwikkeling verkeersveiligheid). Veel onveilige plekken zijn daarnaast de afgelopen jaren aangepakt. Op de VOC-lijst top 15 (verkeersongevallenconcentratie top 15) is het verschil van het ongevallen en gewonden tussen de verschillende locaties klein. Daarnaast zien we dat de ernstige ongevallen niet altijd plaatsvinden op locaties met de meeste ongevallen. De risico's op een ernstig ongeval zijn op basis van ongevallenstatistiek niet altijd goed in te schatten. Het wordt daarom steeds belangrijker om onveilige plekken van tevoren in kaart te brengen en aan te pakken. Zo voorkomen we ernstige ongevallen. We maken daarbij gebruik van de [Verkeersveiligheidsmeter](#) die we samen met de provincie hebben ontwikkeld waarin belangrijke data over verkeersveiligheid is verzameld over onder andere verkeersstromen, gereden snelheden en

waar scholen liggen. Deze data gebruiken we bij de analyse van onveilige plekken, het opstellen van beleid maar ook om proactief risicovolle locaties in beeld te brengen.

Een volgende stap in het risico-gestuurd werken is dat we risicovolle oversteken in beeld gaan brengen. We zien dat de meeste dodelijke ongevallen op 50 of 70 kilometer per uur-wegen plaatsvinden en dat slachtoffers meestal overstekende fietsers en voetgangers zijn. De politie registreerde de afgelopen 5 jaar op één ongeval na alle dodelijke ongevallen op een 50 of 70 kilometer per uur-weg. Tweederde van de dodelijke slachtoffers waren fietsers en voetgangers. De oversteken waar de dodelijke ongevallen plaatsvinden zijn vaak niet de plekken waar de meeste ongevallen plaatsvinden, maar waar de afloop wel ernstig is. Dit patroon zien we ook terug bij de tragische ongevallen vorig jaar op de Marnedreef, Vleutenseweg en de Biltse Rading.

Om een beter beeld te krijgen van risicovolle oversteken hebben we aan een databureau gevraagd om relevante kenmerken van Utrechtse fiets- en voetgangers oversteken op 50 en 70 kilometer per uur te onderzoeken. Hiervoor gebruiken zij de Verkeersveiligheidsmeter. Bij het in beeld brengen van risicovolle oversteken kijken we naar de lengte van de oversteek, het aantal rijbanen dat moet worden overgestoken en het gebruik (hoeveelheid voetgangers, fietsers en autoverkeer) van de oversteek. Naast de inrichting kijken we ook naar het aantal en type meldingen over verkeersonveilige situatie nabij de oversteek. Voor de meest onveilige oversteken onderzoeken we welke verbeteringen mogelijk zijn. Omdat een herinrichting van een kruispunt of oversteek vaak veel geld kost, kijken we ook naar mogelijke snelle oplossingen. In de eerste helft van dit jaar wordt het onderzoek afgerond en hebben wij een eerste beeld wat mogelijke maatregelen zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Programmabudget verkeersveiligheid

Met het huidige jaarlijkse budget van het programma verkeersveiligheid is het mogelijk om verkeersonveilige plekken aan te pakken met relatief kleine maatregelen. Locaties die om grotere investeringen vragen moeten we apart prioriteren en programmeren. Dat houdt in dat er altijd keuzes gemaakt moeten worden. Dat is de komende jaren, waarin de stad minder middelen beschikbaar zal hebben om te verdelen, nog meer het geval.

Verkeersveiligheid verbeteren door de snelheid te verlagen naar 30 kilometer per uur

Sinds 2016 heeft Utrecht 30 kilometer per uur als norm. Uiteindelijk krijgen bijna alle Utrechtse straten een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur. Alleen op wegen met een stedelijke verbindingfunctie mag harder worden gereden.

Communicatie campagne 30 kilometer per uur ('030 gaat voor 30')

In 2023 is de communicatiecampagne gestart die doorloopt tot 2026 met de slogan '030 gaat voor 30'. Het betreft een informerende campagne, waarbij we ook uitdragen dat we 30 kilometer per uur als norm hanteren. Dit doen we door naast de campagne ook wegen aan te passen.

De campagne gaat uit van positiviteit, Utrechtse trots, samen doen, goed voor iedereen en nadruk op groen, fietsers en voetgangers.

Op 21 september 2023 is de campagne afgetrapt met een feestelijk moment bij de Orinocodreef met bewoners en kinderen van een school voor speciaal onderwijs. Tijdens een remwegdemonstratie werd het verschil tussen 30 en 50 km per uur rijden goed duidelijk voor de aanwezigen.

De campagne is verdeeld over twee periodes. De eerste was van 21 september t/m 5 oktober 2023 en de tweede vond plaats van 23 november t/m 10 december 2023. Tijdens deze periodes is via verschillende kanalen aandacht gevraagd voor de campagne, namelijk via: een '030 gaat voor 30'-verkeersbord, persberichten, abri's/posters in de stad en een social media campagne op Facebook en Instagram. Daarnaast liggen er ontwerpen voor bouwdoeken. Deze kunnen worden opgehangen bij een weg die naar 30 kilometer per uur gaat.

Invloed 30 kilometer per uur op reistijden en aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer

Door op meer straten 30 kilometer per uur in te voeren verbeteren we de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad. Bij een botsing met 30 kilometer per uur heeft een ongeval in tegenstelling tot bij 50 kilometer per uur zelden een dodelijke afloop. Het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) schat in dat als de helft van de straten in Nederland met een maximale

snelheid van 50 kilometer per uur wordt omgezet naar 30 kilometer per uur, het aantal ernstige slachtoffers binnen de bebouwde kom met bijna een derde deel kan afnemen¹. Een lagere snelheid en aanpassing van de weg geeft daarnaast meer ruimte voor duurzaam vervoer als lopen en fietsen. Tegelijkertijd zijn er bij nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer ook zorgen over de reistijden en aanrijtijden als gevolg van de lagere snelheid en de aanpassingen van de straten. Om de effecten van het invoeren van 30 kilometer per uur op de reistijden en aanrijtijden duidelijk te maken hebben we een onderzoek laten uitvoeren (zie bijlage 2). Daarbij is ook gekeken naar maatregelen om mogelijke negatieve effecten te compenseren. Het onderzoek helpt om de belangen van nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer goed mee te nemen bij het verlagen van de snelheid naar 30 kilometer per uur. De nood- en hulpdiensten, Qbuzz en de provincie hebben zelf meegekeken en meegedacht met het onderzoek. Zij geven aan dat meer 30 kilometer per uur niet de belangrijkste oorzaak is waardoor reistijden, aanrijtijden en het dekkingspercentage² achteruitgaan. Het is de combinatie van allerlei maatregelen in de stad zoals de aanleg van drempels, versmallingen, het verminderen van doorgaande wegen en wegopbrekingen. Dit zorgt ervoor dat ze een snelheid van 30 km per uur regelmatig niet halen, de rit minder comfortabel is voor reizigers, de betrouwbaarheid voor reizigers afneemt, dit leidt tot schade aan voertuigen en zorgt voor opstoppen door gebrek aan uitwijkmogelijkheden. De wens is uitgesproken om de maatregelen die hinder veroorzaken gezamenlijk te bespreken en de bevindingen uit het rapport over de effecten van de 30 km per uur aanpak in deze gesprekken mee te nemen.

Uit het onderzoek naar de effecten van de huidige 30 km per uur aanpak blijkt dat als we geen maatregelen nemen die de negatieve effecten compenseren het de verwachting is dat de reistijd voor de bus met 14.1 seconde toeneemt per kilometer nieuwe 30 kilometer per uur-weg. Dit leidt tot een toename in kosten van circa € 1.063.000,- tot € 1.300.000,- per jaar wanneer alle wegen zijn aangepast. Voor de brandweer neemt het dekkingspercentage² met 2.03% af naar 82,82% en voor de ambulance met 0,05% naar 99,60%. Het aantal gebouwen binnen de normtijd blijft voor de politie gelijk. Ook de reistijd voor gebouwen die binnen de normtijd vallen neemt toe door meer 30 kilometer per uur. Wij kijken samen met de betrokken partijen naar maatregelen om deze effecten te minimaliseren.

Als vervolgstap gaan we nu in overleg met de betrokken partijen om te kijken naar de toepasbaarheid en haalbaarheid van de genoemde randvoorwaarden en maatregelen uit het rapport. De randvoorwaarden en maatregelen zijn door de betrokken partijen zelf aangedragen. Wij zijn voorstander van de meeste aangedragen maatregelen. We kunnen verschillende genoemde maatregelen direct overnemen. Zo geven we bussen voorrang, leggen we busvriendelijke drempels aan en kijken we in projecten naar mogelijkheden voor nieuwe busbanen. Daarnaast zijn er al maatregelen die door de betrokken partijen worden genoemd, welke de laatste jaren door de gemeente worden toegepast, namelijk:

- Het geven van voorrang aan openbaar vervoer bij verkeerslichten. Hierbij maken we wel altijd een afweging of fietsers en voetgangers niet te lang moeten wachten.
- Het verwijderen van overbodige verkeerslichten zodat de doorstroming verbetert. Zo is er onlangs een 'uitschakelproef' gestart op drie kruispunten op de Langerakbaan. Op andere kruispunten waar de verkeerslichten nog niet weg kunnen, zijn deze op rustigere momenten van de dag uitgeschakeld zoals bij het Ledig Erf en Everard Meijsterlaan.
- Nood- en hulpdiensten krijgen in tegenstelling tot een aantal jaar geleden steeds vaker automatisch groen bij verkeerslichten. Als we verkeerslichten vervangen dan passen we dit meteen toe in de nieuwe verkeerslichtenregeling. Daarnaast bekijken we momenteel samen met de brandweer en ambulancedienst op welke kruispunten prioriteit voor nood- en hulpdiensten het meest urgent is. Op deze kruispunten gaan we binnenkort voorrang regelen als brandweer of ambulance de kruispunten met spoed moeten passeren.
- We heffen 'groene golven' op onder andere ten gunste van de wachttijd voor openbaar vervoer. Op de Marnixlaan was er tot voor kort nog een groene golf aanwezig tussen de Van Hoornekade en Amsterdamsestraatweg. Met de aanleg van de Westelijke Stadsboulevard is deze groene golf

¹ <https://swov.nl/nl/publicatie/naar-een-algemene-snelheidslimiet-van-30-kmuur-binnen-de-bebouwde-kom>

² Dekkingspercentage: het aandeel gebouwen dat te bereiken is binnen de normtijd door nood- en hulpdiensten

opgeheven. Een andere groene golf die onlangs is opgeheven, was aanwezig tussen de Venuslaan en Ledig Erf. Ook hier is de wachttijd afgenomen voor openbaar vervoer en fietsers/voetgangers. Op de Kardinaal de Jongweg is nog wel een groene golf aanwezig. Deze groene golf wordt binnenkort aangepast ten gunste van de bus.

Wij blijven doorgaan met het invoeren van 30 kilometer per uur, maar bij de bijbehorende aanpassingen van de weg wegen we de maatregelen af tegen het effect op de aanrijdtijden en reistijden. Later dit jaar informeren we u over de door de stakeholders genoemde set van randvoorwaarden en mitigerende maatregelen.

Versneld invoeren van 30 kilometer per uur met tijdelijke maatregelen

Om straten een geloofwaardige 30 kilometer per uur-inrichting te geven is vaak een aanpassing van een weg nodig. Door samen te werken zijn er mogelijkheden voor een goede inrichting omdat we dan veel kosten kunnen besparen. Voor sommige straten duurt het alleen nog jaren voordat deze mogelijkheid er is. We kijken daarom of we vooruitlopend op een definitieve aanpassing ook met tijdelijke maatregelen 30 kilometer per uur kunnen invoeren. Zo gaan we in de komende jaren in 36 straten (o.a. in Rijsweerd) versneld 30 kilometer per uur invoeren. Ook kijken we naar mogelijkheden om 30 kilometer per uur in te voeren bij alleen vervanging van het wegdek, zoals op de Jan van Scorelstraat en de Stadhouderslaan.

We zien dat tijdelijke maatregelen niet in alle straten mogelijk zijn of alsnog veel geld kosten, zoals bij drempels en wegversmallingen. Eenvoudige versmallingen zoals bloembakken zijn vanwege de verkeersveiligheid niet in alle straten mogelijk. Daarnaast blijkt dat maatregelen als een 30 kilometer per uur-bord of -markering vaak te weinig effect hebben in straten die erg breed zijn, lange rechtstanden hebben of waar het openbaar vervoer rijdt. Vooral in straten die nu nog breed zijn of waar openbaar vervoer rijdt is het lastig om met tijdelijke maatregelen de weg goed voor 30 kilometer per uur in te richten. In straten waar de inrichting al voor het grootste deel voldoet en de snelheid al lager ligt is het wel mogelijk om met beperkte maatregelen 30 kilometer per uur in te voeren.

We brengen in beeld op welke plekken het mogelijk is om zonder een aanpassing 30 kilometer per uur in te voeren en wat daarvoor nodig is. Daarnaast proberen we volgend jaar een project uit waarbij we met tijdelijke maatregelen 30 kilometer per uur invoeren om een beter beeld te krijgen van wat werkt en wat niet, zoals opgedragen in de [Motie: Tijdelijk trager](#) (motie 334). We vertellen in de loop van dit jaar over de aanpak voor tijdelijke maatregelen en de uitkomst van dit project.

Ook kijken we met interesse naar de 30 kilometer per uur-[aanpak in Amsterdam](#) waar aan het eind van 2023, met beperkte aanpassingen (vooral bebording en belijning) en uitgebreide communicatie, op veel straten tegelijkertijd 30 kilometer per uur is ingevoerd. We houden de effecten van deze aanpak in de gaten om te bepalen of dit ook in Utrecht een goede aanpak is.

Hieronder gaan we in op drukte en verschillen van snelheid op het fietspad (door licht elektrische voertuigen), de extra aandacht die er is voor verkeershandhaving en andere toezeggingen en moties.

Drukke en snelheidsverschillen op het fietspad

In Utrecht wordt veel gefietst en daar zijn we trots op. We zien dat het aantal fietsers in de stad toeneemt ([bron: Monitor Mobiliteitsplan](#)). Daarnaast zijn er steeds meer verschillende fietsen (zoals elektrische vrachtfietsen, speed-pedelects en fatbikes) en nemen de verschillen in omvang en snelheid toe. Hier zijn de fietspaden niet altijd op ingericht. Het fietspad moet een veilige plek zijn voor alle fietsers. We ontwikkelen nieuwe fietsroutes, verfijnen het netwerk en verbreden fietspaden. Sinds 2021 zijn snorfietsers in een groot deel van de stad verplicht om gebruik te maken van de weg in plaats van het fietspad, omdat wij zagen dat fietsers door hun omvang en snelheid last hebben van de snorfietsers.

In het commissiedebat verkeersveiligheid van 11 mei 2023 is toegezegd dat wij u informeren over de voortgang vanuit het Rijk met betrekking tot het LEV-kader waarmee Licht Elektrische Voertuigen

(LEV's) onder voorwaarden worden toegelaten op de weg én over de mogelijkheden van een maximumsnelheid op het fietspad.

Stand van zaken LEV-kader

Het ministerie van Infrastructuur en Rijkswaterstaat (IenW) werkt aan het toelaten van Licht Elektrische Voertuigen (LEV's) onder bepaalde voorwaarden. Dit LEV-kader biedt duidelijkheid aan klanten, fabrikanten en wegbeheerders over de wijze van toelating, de technische eisen en het veilig gebruik van LEV's. In bijlage 3 bij deze brief zijn de voorlopige uitgangspunten voor het LEV-kader te vinden; de maximale afmetingen, massa en eisen aan de gebruikers (minimumleeftijd, verzekering en rijbewijs). Alle LEV's mogen niet harder dan 25 kilometer per uur rijden en bestuurders hoeven geen helm op. Het LEV-kader gaat niet over brom- en snorfietsen, speed pedelecs, brommobielen en gehandicaptenvoertuigen.

Het uitgangspunt van het ministerie van IenW is dat alle type LEV's altijd op het fietspad moeten. Wij vinden het belangrijk dat het fietspad veilig en toegankelijk blijft, ook voor de kwetsbare fietsers. Samen met de andere G4-gemeenten vragen wij al langer bij het ministerie van IenW om maatwerk in de plek op de weg van bepaalde LEV's. Voor sommige (zware en/of snelle LEV's) en op sommige locaties (bijvoorbeeld 30 kilometer per uur-wegen) lijkt de weg een geschiktere plek dan het fietspad. Wij onderzoeken nu samen met het ministerie van IenW hoe dit maatwerk in de plek op de weg van LEV's eruit kan zien.

Voor het gebruiken van de technische en gebruikerseisen van het LEV-kader moeten verschillende regelingen worden aangepast. Dit is een lastige juridische puzzel. De inschatting is dat het LEV-kader op zijn vroegst in 2025 in werking treedt³.

Maximumsnelheid op het fietspad

Een maximumsnelheid op de fietspaden is vaker onderwerp van gesprek, zowel landelijk als lokaal en regionaal. Op dit moment is het binnen de huidige wet- en regelgeving niet mogelijk om een maximumsnelheid op het fietspad in te voeren. Hiervoor is nieuwe landelijke wetgeving nodig.

Wij zien al langere tijd een opkomst van snellere fietsen. Dit leidt tot hogere snelheden op het fietspad en tot meer verschillen in snelheid met fietsers zonder elektrische ondersteuning. Voor de meeste snelle fietsers (zoals snorfietsers en e-bikes) geldt een maximale voertuigsnelheid van 25 kilometer per uur, al zien wij in de praktijk dat deze regelmatig harder gaan.

Het invoeren van een maximumsnelheid op het fietspad kent een aantal inhoudelijke en praktische nadelen. Zo hebben lang niet alle fietsen een snelheidsmeter. Fietsers weten dus niet hoe hard ze fietsen. Bovendien hangt het volgen van de maximale snelheid sterk af van handhaving. De gemeente Amsterdam is met het Rijk in gesprek over de mogelijkheden van de maximumsnelheid op het fietspad. We volgen de situatie in Amsterdam en hun gesprek met het ministerie van IenW met interesse. Wij blijven ondertussen inzetten op het verminderen van de fietsdruk in de stad door alternatieve routes te ontwikkelen, het netwerk te verfijnen en wegen waar nodig te verbreden waardoor verschillen in snelheid een minder groot probleem zijn.

Met 30 km/u op de rijbaan verminderen we de snelheidsverschillen op plekken waar fietsers en gemotoriseerd verkeer elkaar kruist of samen op de rijbaan zit. Wij verwachten dat hiermee verkeersveiligheid in de stad hierdoor flink verbetert. De snelheidsverschillen op de rijbaan zijn groter dan op het fietspad.

Beperken van verschillen in snelheid op het fietspad

Met de volgende projecten proberen wij de verschillen in snelheid op het fietspad te beperken:

- *Snorfiets naar de rijbaan:* De groeiende aantallen snorfietsen veroorzaken door hun omvang en snelheid hinder voor fietsers op het fietspad. Ook hebben fietsers overlast van de uitlaatgassen, met name als snorfietsen stilstaan bij het verkeerslicht. Op de drukke plekken rijden nu minder brom- en snorfietsen, waardoor de snelheidsverschillen op het fietspad kleiner worden.

³ [Lichte elektrische voertuigen | RDW](#)

- *Proeven Biltstraat en Croeselaan:* we hebben proeven gedaan om de fietsers te verleiden om op drukke plekken hun snelheid te verlagen. Gedurende enkele maanden kregen fietsers en andere voertuigen via digitale borden een snelheidsadvies op de Biltstraat. Op de Croeselaan is belijning ingezet om te experimenteren. In beide proeven kwam geen effect op de gereden snelheden naar voren.

Extra aandacht verkeershandhaving

We werken aan een integrale aanpak waarbij aandacht is voor infrastructuur, gedrag, educatie en handhaving. Samen met het Openbaar Ministerie en de politie handhaven we op verkeersgedrag. We doen dit met behulp van (flexibele) flitspalen, verkeerscontroles door de politie, en handhaving door onze boa's. De inzet van handhaving vergroot de (subjectieve) pakkans, vermindert het aantal ongevallen en verbetert de veiligheidsbeleving onder inwoners. Hieronder gaan we in op een aantal actuele onderwerpen over verkeershandhaving: mogelijkheden flitspalen, camerahandhaving plaats op de weg brom- en snorfietsers, en inzet boa's.

Mogelijkheden flitspalen

Parket CVOM (Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) is de eigenaar van alle automatische verkeershandhavingsmiddelen (VHM). In het commissiedebat verkeersveiligheid van 11 mei 2023 is een toezegging gedaan om te onderzoeken of de gemeente mobiele flitspalen kan aanschaffen. Vanuit de gemeente hebben boa's geen bevoegdheden als het gaat om handhaving van de maximumsnelheid, deze bevoegdheid ligt bij de politie. Binnen het huidige beleid van de rijksoverheid is het ook niet mogelijk om boa's bevoegd te maken. We kunnen daarom geen gemeentelijke camera's gebruiken voor bijvoorbeeld de handhaving van de maximumsnelheid of door rood rijden. Wel zijn we met de politie en het CVOM in gesprek over nieuw aan te dragen locaties voor de inzet van vaste (mobiele)flitspalen. Dit stemmen wij af met de politie. Voor het bepalen van de volgorde van deze locaties kijken wij naar de inkomende meldingen, het aantal ongevallen, de V85 (de snelheid is die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden), het percentage door rood rijden en de inrichting van de weg.

Camerahandhaving plaats op de weg snorfietsers

De maatregel Snorfiets naar de rijbaan is onderdeel geworden van vastgesteld beleid, net als bromfiets naar de rijbaan enkele jaren geleden. Vanuit verkeersveiligheid monitoren wij de naleving van dit beleid en nemen wij acties op de uitvoering en naleving hiervan. Eind 2022 is opnieuw de naleving van Snorfiets op de rijbaan gemeten. Uit de metingen die we in november en december 2022 (2-meting) op 8 locaties hebben uitgevoerd blijkt dat het aandeel snorfietsers op het fietspad ongeveer gelijk is gebleven ten opzichte van een jaar eerder (van 75% naar 74%) terwijl dit niet is toegestaan. Naast de handhaving door boa's van VTH-THOR is extra digitale handhaving gewenst. In het kader van efficiency, verkeersveiligheid en om het gewenste gedrag verder te verhogen bereiden we vanuit de gemeente Utrecht momenteel een pilot voor met de inzet van digitale camerahandhaving. Met deze pilot verhogen wij de pakkans met als doel dat meer snorfietsers op de juiste plek op de weg rijden. De bedoelde verplaatsbare camera wordt alleen gebruikt voor de digitale handhaving van brom- en snorfietsen. Dat betekent dat overtreders boetes kunnen krijgen voor de plek op de weg. Na recent akkoord van de lokale driehoek kunnen we de camera aanschaffen (naar verwachting is de plaatsing in het eerste kwartaal van 2024).

Verkeershandhaving door boa's

In februari 2021 startte in Utrecht de boa-pilot. In de pilot mogen Utrechtse boa's handhaven op een aantal lichte verkeersovertredingen door fietsers: door rood rijden, telefoon in de hand en geen of onjuiste fietsverlichting. Ook mogen boa's handhaven als voetgangers door rood lopen. Naast de politie en het OM hebben de boa's in Utrecht daarmee ook een belangrijke rol in verkeershandhaving en dragen daarmee bij aan de verkeersveiligheid. We hebben deze pilot goed uitgevoerd (zie [Evaluatie pilot gemeente Utrecht](#) van februari 2022). Daarop heeft de minister van Justitie en Veiligheid besloten om vanaf januari 2023 de pilot uit te breiden met vijf andere gemeenten. Ook de ervaringen in de andere gemeenten zijn overwegend positief (zie [Evaluatie](#) van augustus 2023). Het ministerie van Justitie en Veiligheid past daarom de regeling aan waarmee het voor alle gemeenten mogelijk is om boa's (boa's domein 1) te laten handhaven op de eerdergenoemde overtredingen. De

regeling wordt op zijn vroegst in januari 2024 aangepast. Hiermee is niet langer sprake van een pilot. Continuïteit van de verkeershandhaving door boa's is belangrijk. Momenteel is er geen blijvend budget beschikbaar voor verkeershandhaving door boa's.

Andere toezeggingen en moties

Tot slot gaan wij in op de voortgang van een aantal overige toezeggingen en moties over verkeersveiligheid: evaluatie verduidelijken maximumsnelheid Tolsteesingel, Maliesingel en Wittevrouwensingel, verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan en verkeersveiligheid van maaltijd- en flitsbezorging en verkeersveiligheid dieren.

Verduidelijking maximumsnelheid op Tolsteesingel, Maliesingel en Wittevrouwensingel heeft geen groot effect op gereden snelheid

In beantwoording op schriftelijke vragen ([SV 2023 nr. 69](#)) hebben we toegezegd over de snelheidsmetingen te informeren. Op de Tolsteesingel, Maliesingel en Wittevrouwensingel hebben we in 2021 aanvullende 30 kilometer per uur-markering en bebording aangebracht om te communiceren over de maximumsnelheid. Ondanks dat na de herinrichting in 2016 en 2019 de snelheid flink is gedaald zien we dat een deel van de automobilisten nog te hard rijdt. Om het effect van de markering en bebording te beoordelen hebben we een snelheidsmeting uitgevoerd.

Het verduidelijken van de communicatie over de maximumsnelheid lijkt geen groot effect te hebben op de gereden snelheid. We hebben eerder naar aanvullende infrastructurele maatregelen gekeken zoals drempels en wegversmallingen maar die zijn niet mogelijk of wenselijk vanwege geluid, trillingen en de verkeersveiligheid voor fietsers die in knel komen door de versmallingen. Daarom blijven we de komende jaren inzetten op het ontmoedigen van doorgaand autoverkeer, het gesprek voeren over handavingsmogelijkheden en (stadsbrede) communicatie over de 30 kilometer per uur-norm.

Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan

Wij zagen in 2021 een stijging van het aantal ongevallen op het voorrangsplein op 't Goylaan. Wij hebben in de beantwoording van schriftelijke vragen ([SV 2023 nr. 28](#)) in maart 2023 toegezegd nader te onderzoeken wat hier aan de hand is met behulp van een cameraonderzoek. In 2020 is het voorrangsplein op het kruispunt Constant Erzeijstraat, Hooft Graaflandstraat, 't Goylaan aangepast. Na deze aanpassingen blijkt dat omwonenden en andere belanghebbenden het plein als verkeersveiliger ervaren ([Raadsbrief monitoring voorrangsplein 't Goylaan](#)). Helaas zien wij dat er nog steeds ongevallen plaatsvinden. Na de aanpassingen in 2020 registreerde de politie in de afgelopen twee jaar (2021 en 2022) drie ongevallen met letsel en dertien ongevallen met alleen materiële schade. De meeste ongevallen die plaatsvinden op het plein hebben, vanwege de lage snelheid, alleen materiële schade als gevolg. Op basis van informatie van de politie blijkt dat het merendeel van de ernstige ongevallen, na de aanpassingen, plaatsvinden op de plek waar het doorgaande fietspad langs de 't Goylaan kruist met de Constant Erzeijstraat. Op de rest van het plein lijkt het aantal ongevallen beperkt. Automobilisten lijken bij de Constant Erzeijstraat gebruikers van het fietspad soms over het hoofd te zien. Om meer zekerheid te krijgen over wat er hier aan de hand is zijn vorig jaar september camera's geplaatst om de situatie gedurende een periode te observeren. Op basis van de resultaten van dit onderzoek wegen wij af of extra maatregelen nodig zijn. Wij informeren u hierover in het eerste kwartaal van dit jaar in een aparte raadsbrief.

Verkeersveiligheid van maaltijd- en flitsbezorging

Wij werken aan de verkeersveiligheid van maaltijd- en boodschappenbezorgers. Wij zijn het gesprek gestart met bezorgdiensten over verkeersveiligheid rondom bezorgers. Wij sluiten daarnaast aan bij [platform Bezorg Veilig](#). Dit platform richt zich op maaltijdbezorgers én werkgevers maar is opgezet door diverse overheden en de markt. Het biedt informatie en trainingen over veilig bezorgen. Wij gaan aan de slag met de lokale uitrol van het platform in Utrecht zodat zoveel mogelijk werkgevers en bezorgers bewust bezig zijn met verkeersveiligheid. Wij informeren u in het eerste kwartaal van 2024 in een aparte raadsbrief over de voortgang en de resultaten van gesprekken met de bezorgdiensten. Hierbij gaan wij ook in op een drietal moties: ([201](#), [202](#) en [204](#)).

Verkeersveiligheid dieren

In de motie 239 'Verkeersveiligheid ook voor dieren' is opgeroepen om in de voortgangsrapportages verkeersveiligheid voortaan te rapporteren over aanrijdingen met dieren en zo inzicht te geven over kansen en knelpunten van het verkeer voor dieren in onze gemeente. Wij zijn in overleg met de dierenambulance over de data van verkeersongevallen met dieren. Wij bespreken of en hoe wij deze data het beste kunnen gebruiken voor het monitoren van de verkeersveiligheid voor dieren. In de eerstvolgende voortgangsrapportage informeren wij u over de resultaten.

Uiterlijk in het 2^e kwartaal van 2024 informeren wij u weer, door middel van de voortgangsrapportage bereikbaarheid, over de laatste ontwikkelingen en de voortgang van de vele projecten waaraan wij werken voor de verkeersveiligheid in de stad.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,