

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Martijn Dijkhof	Datum	27 januari 2023
Doorkiesnummer	0302860996	Kenmerk	10858550/01161823.md
E-mail	m.dijkhof@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgang verkeersveiligheid 2e helft 2022
Bijlage(n)	1	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid over de tweede helft van 2022. Dit is de volledige rapportage die we aan het begin van het jaar uitbrengen. In ons coalitieakkoord staat dat we verkeersveiligheid erg belangrijk vinden, bijvoorbeeld als het gaat om de omgeving van scholen of om lagere snelheden. In deze rapportage gaan we daar dan ook op in. Ook staan we stil bij beleidsmatige ontwikkelingen, zoals de ontwikkeling van het landelijke regelgeving voor lichte elektrische voertuigen, en geven we een overzicht van alle opgeleverde projecten en inspanningen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo werken we stevig verder aan de belangrijke doelen van het programma verkeersveiligheid: minder verkeersslachtoffers en een betere beleving van de verkeersveiligheid.

In deze raadsbrief melden we de opvallende punten uit de voortgangsrapportage en de stand van zaken van toezeggingen en moties. Voor bewoners en andere geïnteresseerden plaatsen we een korte samenvatting op de website www.utrecht.nl/verkeersveiligheid, met een link naar de rapportage.

Actuele voortgangsrapportage

Meer verkeersongevallen, iets meer gewonden.

In 2022 telde de politie meer verkeersongevallen op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht dan in 2020 en 2021. Daarbij speelt mee dat er in 2020 en 2021 minder verkeer was als gevolg van de coronamaatregelen. De afname van verkeer zorgde voor een kleinere kans op ongevallen en slachtoffers. Doordat het rustiger was op straat, was echter ook meer risicovol gedrag mogelijk, zoals meer ruimte om hard te rijden. Hoe groot die invloed precies is geweest weten we niet. Inmiddels is het weer drukker op de wegen en is het aantal ongevallen en slachtoffers toegenomen. Vergeleken met de jaren vóór corona is de toename van het aantal ongevallen echter klein, en daalt het aantal gewonden nog steeds.

Ook in de rest van Nederland nam het aantal verkeersongevallen toe, meer nog dan in Utrecht: het aantal ongevallen nam in heel Nederland in de eerste drie kwartalen van 2022 met bijna 25 procent toe in vergelijking met dezelfde periode in 2021. Ook het aantal ongelukken met blikschade steeg met

ruim 10%¹. We gaan nog kijken naar de oorzaken van deze stijging, en of we iets opvallends kunnen vinden over bijvoorbeeld bepaalde doelgroepen of vervoerswijzen.

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

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

Uitgevoerde acties om tevredenheid en beleving te verbeteren

In een drukke en groeiende stad is onderweg zijn nooit helemaal zonder risico's. We proberen met onze projecten een omgeving te maken die veilig is én aanvoelt. We zien tegelijk dat een omgeving waar weinig ongelukken gebeuren, niet altijd veilig aanvoelt.

Eén van de acties die we zijn gestart is de zoektocht naar een oplossing voor de overlast die wordt veroorzaakt door verschillende bezorgdiensten. Uit meldingen blijkt dat bewoners zich hierdoor vaak niet veilig voelen; dit komt terug in landelijk onderzoek naar de beleving van verkeersveiligheid. Met flits- en maaltijdbezorgbedrijven en de G4 hebben we gewerkt aan afspraken over verkeersveiligheid. Over pakketbezorging zijn we in gesprek gegaan met andere gemeenten en het onderwerp is nu ook landelijk opgepakt. Naar aanleiding van een motie in de Tweede Kamer over de overlast van pakketbezorgingsbedrijven heeft de minister toegezegd met gemeenten in gesprek te gaan.

Opgeleverde maatregelen op straat

In het afgelopen halfjaar hebben we de volgende maatregelen op straat uitgevoerd:

- Bastionweg: een 30 kilometer per uur fietsstraat.
- Bottensteinweg/ Pastoor Ohlleen: drempels en zebra's voor een veiligere schoolomgeving en meer snelheidsremming.
- Orinocodreef: ingericht als fietsstraat met een maximale rijsnelheid van 30 kilometer per uur.
- Neckardreef: een plateau ter hoogte van de Joannes XXIII-school.
- Jazzboulevard: drie drempelplateaus.
- Nigerdreef: twee bromfietsdrempels tegen te hard rijdende snor- en bromfietzers.

Projecten in uitvoering

De volgende projecten zijn momenteel vanuit het Actieplan verkeersveiligheid in uitvoering:

- Moldaudreef: Veiligere kruispunten en betere oversteekbaarheid.
- Elbedreef: drempels om het verkeer beter 30 kilometer per uur te laten rijden.
- Paranádreef: een plateaudrempel voor een veilige fietsoversteek.

¹ bron: Smart Traffic Accident Reporting (STAR)

We voeren ook veel projecten uit buiten het Actieplan om, die vaak wel een behoorlijke bijdrage aan de verkeersveiligheid hebben. Uw raad wordt hierover apart geïnformeerd, maar we willen hier graag enkele belangrijke projecten noemen omdat zij plekken uit onze VOC-lijst² bevatten:

- Kanaalstraat: we vormen deze straat om tot een prettigere 30 kilometer per uur-straat.
- Westelijke Stadsboulevard: de wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug richten we in als stadsboulevard.
- Amsterdamsestraatweg: deze straat gaan we opnieuw inrichten naar een veilige 30 kilometer per uur straat

Projecten in voorbereiding

Voor het komend jaar staan er diverse maatregelen op de planning voor uitvoering. We noemen hier: snelheidsremmingen op de Van Heuven Goedhartlaan, de tramkruising Weg der Verenigde Naties/Overste den Oudenlaan, de oversteek op de Wolgadreef met het winkelcentrum en snelheidsremmende maatregelen op Amsterdamsestraatweg Noord, Koeweidreef, Zambesidreef/Nijldreef, Amerikalaan en Pascalplein.

We werken daarnaast verder aan onder meer de uitwerking van de maatregelen op de Donaudreef, de kruising Carnegiedreef-Kasaidreef, de Griftstraat en de kruising Sartreweg/Aartsbisschop Romerostraat en de Niels Bohrweg. Voor het kruispunt Meernbrug met de Zandweg en Castellumlaan gaan we begin 2023 snelle maatregelen aanleggen om de locatie veiliger te maken en onderzoeken we daarnaast of een extra voetgangersbrug hier haalbaar is.

Schoolzones en schoolstraten

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

In Hoograven hebben we onlangs bij de OBS Hoograven aan de Wijnesteinlaan een schoolstraat gerealiseerd. Voor de drie basisscholen in Tuindorp (De Regenboog, Paulusschool, OBS Tuindorp) gaan we als proef, vanaf januari, voor drie maanden een schoolstraat instellen voor de ochtenden. Als de resultaten positief zijn, formaliseren we hier de schoolstraat door middel van een verkeersbesluit.

Toezeggingen en moties

Hieronder gaan we in op de stand van zaken van nog openstaande toezeggingen en moties.

Motie 195 Veranker veilig oversteken aan de voorkant

We richten de buitenruimte al jaren in volgens Agenda 22 (voorzieningen voor mensen met een beperking). Daarbij geldt sinds 2016 het VN-verdrag handicap in Nederland, waardoor de positie van mensen met een beperking verbetert. We hebben dit vertaald in ons Handboek Openbare Ruimte. Hiermee richten wij de openbare ruimte in, waaronder onze mobiliteitsprojecten, waarbij een goede oversteekbaarheid een van de uitgangspunten is.

We nemen daarnaast de komende jaren extra stappen. Zo hebben we in ons coalitieakkoord opgenomen dat de voetganger, naast de fietser, meer dan ooit onderdeel is van het Mobiliteitsbeleid. Met de groei van Utrecht en de daardoor drukker wordende verkeersstromen, besteden wij veel aandacht aan het voor de voetganger en fietser zorgvuldig verbinden van de nieuw te ontwikkelen

² VOC = Verkeersongevallenconcentratie, dus een plek waar veel ongevallen gebeuren. In de bijlage bij deze raadsbrief staat de VOC-lijst en de toelichting daarop

gebieden aan de bestaande omgeving. Hierbij vinden wij het nodig dat ook nieuwe grootschalige infrastructuur, zoals verkeerswegen en tram- en busbanen waaronder de toekomstige Merwedelijn en NRU, niet als scheiding van gebieden fungeren maar dat de oversteekbaarheid als een van de belangrijkste uitgangspunten geldt.

Wij zijn daarom, als uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040, onder meer begonnen met het vormen van voetgangersnetwerken en de daaraan te verbinden kwaliteitseisen. Hiermee ontstaat een belangrijke basis, waarmee we een goede oversteekbaarheid kunnen verankeren in het startdocument van (grootschalige) projecten voor de inrichting van de openbare ruimte.

Toezegging evaluatie fietsmaatregelen Croeselaan

Sommige fietspaden in Utrecht worden door fietsers als druk ervaren. Hoge snelheden en snelheidsverschillen spelen daarbij een rol. In een experiment hebben we op de Croeselaan getest of witte lijnen op het fietspad invloed hebben op de snelheid van de fietspadgebruikers. Het idee achter de witte lijnen is dat fietsers hun snelheid verlagen doordat de witte lijnen over een lengte van circa 20 meter steeds dichterbij elkaar komen te liggen, een optische illusie. Het experiment liep tot 17 oktober 2022.

Met behulp van fietstellussen hebben we de aantallen en snelheden van fietsers gemeten voor en na het aanbrengen van de lijnen. Daarnaast hebben we voor extra duiding ook een online vragenlijst uitgezet in de periode dat de lijnen waren aangebracht. Op basis van de gegevens zien we geen effect op de snelheid van fietsers door de witte lijnen. Vanwege dit beperkte resultaat zijn er geen plannen voor een vervolg, maar we blijven de ontwikkelingen volgen naar maatregelen om ervaren drukte en onveiligheid op het fietspad te verbeteren.

De volledige rapportage met de telgegevens en resultaten uit de vragenlijst komt in maart beschikbaar, we publiceren deze online en zal te benaderen zijn via <https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/>

Toezegging voorrangsplein Churchilllaan

Begin 2023 onderzoeken we het functioneren van dit voorrangsplein. Daarbij gaan we ook in gesprek met gebruikers van het voorrangsplein. Verder bekijken we ter plaatse en met camerabeelden hoe het voorrangsplein wordt gebruikt. We verwachten dat dit onderzoek begin Q2 klaar is. Ook hebben we dan een advies met maatregelen om het voorrangsplein veiliger te maken.

Toezeggingen tijdelijke school Hindersteinlaan uit vragenuur 29 september 2022

De maatregelen die we tijdens het vragenuur van 29 september 2022 hebben toegezegd, zijn allemaal uitgevoerd. Het ging hier om het duidelijker markeren van de schoolzone door middel van het aanbrengen van het woord schoolzone op de weg, het toevoegen van rode en gele palen bij de zebra, het ophangen van een smiley-bord, en tot slot het betalen van een cursus voor verkeersregelaar.

Evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen Rijnkennemerlaan/Musicallaan

In 2021 hebben we aanvullende maatregelen op de Musicallaan-Rijnkennemerlaan uitgevoerd, en in 2022 hebben we deze maatregelen geëvalueerd. Deze evaluatie bestond uit observaties door middel van camerabeelden en gesprekken met de omgeving, Qbuzz en de Fietzersbond. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat de 'bike-scout', het systeem dat (auto)verkeer met lichtjes waarschuwt voor kruisende fietsers, het gemotoriseerd verkeer niet vaker heeft laten stoppen. We vinden het dan ook geen zinvolle maatregel voor andere kruispunten met de Rijnkennemerlaan.

Ook zien we dat vooral tijdens de spits het vele fietsverkeer onderling (bijna-)ongelukken veroorzaakt. Zo zien we vaak dat fietsers op de Musicallaan geen voorrang verlenen aan fietsers op fietsoversteek van de Rijnkennemerlaan. Dit gedrag, en ook en stopgedrag van ander verkeer, is hardnekkig en is door ons niet of nauwelijks te veranderen. We hebben regelmatig overleg met Qbuzz en vragen dan aandacht voor veilig gedrag door buschauffeurs. En de scholen blijven de ouders vragen om hun kinderen veilig naar school te brengen en daarbij goed op te letten op ander verkeer. We zien geen andere maatregelen meer die voldoende verschil kunnen maken.

Evaluatie verkeersveiligheidsmaatregelen Oudwijkdwardsstraat

Dit najaar hebben we een tweede evaluatie uitgevoerd naar de aanvullende maatregelen die we hier hebben uitgevoerd. We hebben daarbij gesproken met diverse partijen, zoals een vertegenwoordiger van de Fietsersbond, met Podium Oost, het wijkbureau, Partou (kinderdagverblijf), Qbuzz en bewoners. De ervaringen zijn verschillend. Sommige betrokkenen zijn positief over de nieuwe situatie, maar ook zijn anderen kritisch en niet tevreden met de huidige inrichting. De verkeersveiligheid wordt niet per se positiever ervaren dan voor de herinrichting. Over het algemeen heeft de Oudwijkdwardsstraat wel een veel vriendelijkere en groenere uitstraling gekregen. De gemiddelde snelheid van het autoverkeer is 31 tot 33 kilometer per uur en is daarmee ongeveer gelijk gebleven vergeleken met vóór de herinrichting, maar opvallend is dat de verkeersintensiteit lager is: daar waar er in 2019 op de Oudwijkdwardsstraat 1205 motorvoertuigen per dag langsreden, is dat in 2022 gedaald naar 800 motorvoertuigen per dag. We weten niet in welke mate de herinrichting dit veroorzaakt heeft.

Omdat we ook rekening houden met de bus die over de straat rijdt, die een belangrijke functie heeft voor de wijk, nemen we geen verdere verkeersmaatregelen. Deze belemmeren de bus anders te veel of leiden tot overlast voor omwonenden.

Pilot verkeershandhaving door buitengewone opsporingsambtenaren (boa's)

We zijn positief over de resultaten van de pilot met uitgebreide bevoegdheden van boa's. Tussen 1 juni en 31 december zijn 4.586 boetes en 345 waarschuwingen uitgeschreven voor fietsers zonder licht, fietsen met een mobiele telefoon in de hand of negeren van een rood verkeerslicht door fietsers en voetgangers. De pilot wordt in januari 2023 door het Rijk uitgebreid met vijf gemeenten. Daarnaast wordt het bekeuren van door rood licht lopen toegevoegd aan de bevoegdheden. Eind 2023 wordt de pilot geëvalueerd, waarna de minister een besluit neemt of de bevoegdheden definitief aan het takenpakket van de boa worden toegekend. We hopen dat de boa deze bevoegdheden definitief krijgt zodat we van deze inzet een vaste taak kunnen maken.

Mobiele flitspalen

Er zijn landelijk inmiddels twintig verplaatsbare flitspalen (flexflitsers) beschikbaar. In de loop van 2023 zullen dit er 50 zijn, in te zetten op 150 plekken per jaar. Wij zijn met het Openbaar Ministerie in gesprek over plekken in de gemeente Utrecht. In de volgende voortgangsrapportage Verkeersveiligheid hopen we te kunnen laten weten wat de uitkomst van dit gesprek is.

Uitkomsten tweede meting Snorfiets naar de Rijbaan

In de [raadsbrief van 7 juli 2022](#) hebben we u uitgebreid geïnformeerd over de evaluatie van de maatregel 'Snorfiets naar de rijbaan'. Wij hebben daarin ook aangegeven dat we u eind 2022 informeren over de resultaten van de 2-meting. Maar nu de helmplicht voor heel Nederland vanaf 1 januari 2023 is ingegaan, krijgen we signalen dat dit veel verandert in het bezit van snorfietsen en in

het dragen van de helm. De informatie die we in het najaar van 2022 hebben verzameld voor de 2-meting is dus ten dele niet meer actueel. We vinden het daarom beter om later in 2023 nogmaals metingen uit te voeren, om uw raad zo een beter beeld te kunnen geven. Hieronder nemen we u kort mee in de informatie die we in het najaar van 2022 hebben verzameld.

Uit de metingen die we in november 2022 op acht locaties hebben uitgevoerd, blijkt dat het aandeel snorfietsers op de rijbaan ongeveer gelijk is gebleven ten opzichte van een jaar eerder (van 24% naar 25%). Opvallend is dat de helmdracht in die periode vergeleken met een jaar eerder behoorlijk verminderd is: in 2021 droeg 45% van de snorfietsers geen helm, in 2022 74%. Dit zagen we vooral bij snorfietsers op het fietspad. Nu het echter sinds 1 januari 2023 overal in Nederland verplicht is om als snorfietsers een helm te dragen, krijgen we signalen van de politie en onze boa's dat de helmdracht juist weer flink is toegenomen. We voeren daarom later dit jaar nogmaals een meting uit naar de helmdracht.

Daarnaast is het beeld landelijk dat het bezit van snorfietsen afneemt door de verplichting om een helm op te doen. Wij hebben hierover eerder informatie opgevraagd bij de Dienst Wegverkeer (de RDW), en zullen dat later in 2023 opnieuw doen zodat we een beeld krijgen van de situatie in Utrecht.

We hebben u in de raadsbrief van 7 juli 2022 ook gemeld dat we een pilot willen starten met een mobiele camera. Hierop heeft de invoering van de landelijke helmplicht geen effect, en wij bereiden hiervoor dus ook gewoon de gesprekken met de politie en het Openbaar Ministerie voor. Nadat de lokale driehoek akkoord gaat kunnen we de camera aanschaffen (naar verwachting is dat rond de zomer). In de volgende voortgangsrapportage verkeersveiligheid geven we u aan hoever we hiermee zijn.

Impuls straten 30 kilometer per uur

We zien dat er veel kansen liggen om samen met andere werkzaamheden in de openbare ruimte een 30 kilometer per uur-limiet in te voeren. We sluiten hier zoveel mogelijk bij aan. Dit betekent dat het kasritme van het budget voor het programma '30 km Impuls' kan wijzigen. Nu wordt 1 miljoen per jaar aangehouden, maar om deze genoemde kansen te benutten kijken we naar de mogelijkheid om geld naar voren te halen vanuit de toekomst binnen het meerjarenprogramma Bereikbaarheid. We informeren uw raad hier verder over bij de verantwoording en de begroting.

Handhaving 30km/uur

In het afgelopen jaar hebben we in samenwerking met de politie een handhavingsactie op de Marco Pololaan-Afrikalaan uitgevoerd, gericht op te hard rijden in deze 30 kilometer per uur-schoolomgeving. Het doel van deze acties is samen leren hoe we handhaving op deze plekken effectief kunnen inzetten.

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

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

Datum 27 januari 2023
Ons kenmerk 10858550/01161823.md

Communicatieaanpak 30 kilometer per uur: '030 gaat voor 30'

In 2023 starten we met een campagne voor 30 kilometer per uur met als slogan: '030 gaat voor 30'. In de campagne leggen we uit waarom we 30 kilometer per uur belangrijk vinden, en laten we zien wat 30 kilometer per uur de stad oplevert (veiliger, meer ruimte voor fiets en voetganger, groen en plekken om elkaar te ontmoeten). We ontwikkelen een campagne die door de hele stad zichtbaar is en dat we ook gericht kunnen inzetten bij straten/wijken die van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur gaan.

Uitvoering overgenomen Motie (M344) tijdelijk trager

Tijdens de debatten over de programmabegroting hebben we de Motie tijdelijk trager (M344) overgenomen. Hiermee zegden we toe om te blijven testen met tijdelijke maatregelen om de snelheid omlaag te brengen, vooral op plekken waar we nog geen herinrichting gepland hebben. We kunnen u hierover melden dat we dit jaar als eerste in beeld brengen op welke plekken we kansen zien om te testen met tijdelijke maatregelen. Vervolgens bekijken we wanneer we welke plekken kunnen aanpakken.

Tot slot

Ook dit jaar blijven we ons krachtig en gericht inzetten voor een verkeersveilige stad. Over onze inzet en de resultaten daarvan informeren wij u weer in de volgende voortgangsrapportage.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,