

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Martijn Dijkhof	Datum	7 september 2022
Doorkiesnummer	0302860996	Kenmerk	10225143/2206301442.md
E-mail	m.dijkhof@utrecht.nl	Onderwerp	Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022
Bijlage(n)	1 (onderaan brief)	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u onze halfjaarlijkse voortgangsrapportage verkeersveiligheid. Deze rapportage betreft de compacte versie. In het begin van het jaar geven we een uitgebreide rapportage uit. Op [20 januari 2022](#) hebben wij u geïnformeerd over de rapportage per 1 januari 2022.

In deze brief nemen we u mee in onze aanpak van verkeersveiligheid in Utrecht. We beginnen met een toelichting op de doelen en onze aanpak. Vervolgens benoemen we hoe het gaat met de verkeersveiligheid in Utrecht. We staan ook stil bij de verkeersveiligheid rondom scholen en geven aan welke straten we momenteel verkeersveiliger maken. Tot slot informeren we u over acties binnen de aanpak 'Impuls 30km'. Voor inwoners en andere geïnteresseerden plaatsen we een aantal hoofdpunten op de webpagina www.utrecht.nl/verkeersveiligheid.

In deze voortgangsbrief behandelen we de volgende onderwerpen:

1. Toelichting op het programma Verkeersveiligheid
2. Data en monitoring
3. Projecten
4. 30 km/uur en woonerven
5. Verkeersveiligheid scholen
6. Shared Space
7. Handhaving
8. Beleving
9. Communicatie
10. Subsidies

1. Toelichting op het programma Verkeersveiligheid

Op naar nul verkeersslachtoffers

Elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Het Rijk en de Provincie Utrecht hebben de ambitie om uiterlijk in 2050 nul verkeersslachtoffers (gewonden of dodelijke slachtoffers) op onze wegen te hebben. Wij sluiten ons daarbij aan. We werken er via onze projecten aan om onze wegen zo veilig mogelijk te maken. Via onderwijs en voorlichting informeren wij inwoners over verkeersveilig gedrag en we zetten in op handhaving. Een echt nul-scenario is echter helaas niet mogelijk. Veel ongevallen gebeuren namelijk door bewust of onbewust onveilig gedrag van mensen. En hierop hebben we helaas weinig grip, ondanks al onze inspanningen hierop.

Ontwikkeling verkeersveiligheid en doelen voor de komende jaren

We gaan de goede kant op: in 2014 waren er in de gemeente Utrecht 2.224 ongevallen met 706 slachtoffers. In 2021 waren er 1.498 ongevallen met 290 slachtoffers. Dit betekent meer dan een halvering van het aantal slachtoffers. Ten opzichte van 2014 is de afname van het aantal verkeersslachtoffers in Utrecht relatief gezien het grootst van de vier grote steden. Na een afname van tevredenheid in de afgelopen jaren, beoordelen onze inwoners de verkeersveiligheid in 2021 positiever. Dit lichten we verderop in deze brief toe.

Voor de komende jaren is ons doel om deze positieve trends door te zetten: we blijven de verkeersveiligheid en de beleving van verkeersveiligheid vergroten. Dit doen we door:

- de openbare ruimte duurzaam verkeersveilig in te richten;
- verkeersveiligheidsknelpunten aan te pakken;
- verkeersveilig gedrag te bevorderen;
- lopen en fietsen (de meest veilige vervoerswijzen) te stimuleren.

In de [Utrechtse programmabegroting van 2022](#) staan de doelen voor verkeersveiligheid voor 2022:

- maximaal 470 verkeersslachtoffers (gemiddelde van de jaren 2019-2022);
- minimaal 51% van de inwoners is tevreden over de verkeersveiligheid;
- minstens 10 projecten in de openbare ruimte in voorbereiding.

Onderzoek naar onveilige plekken

Om de verkeersveiligheid te verbeteren kijken we naar waar de kans op een ongeval groot is en naar plekken waar veel ongevallen gebeuren. We proberen te voorkomen dat ongevallen plaatsvinden. Daarom richten we de stad verkeersveilig in en nemen we maatregelen om de risico's op een ongeval te verkleinen. We kijken daarbij onder andere naar plekken die bij ons gemeld worden door inwoners, bedrijven of organisaties zoals de Fietzersbond. Daarnaast maken we jaarlijks een top 15 van plekken waar de meeste en zwaarste verkeersongevallen zijn en maken we plannen om deze plekken verkeersveiliger te maken. We brengen in beeld welke risico's aanwezig zijn bij verkeersveiligheidsknelpunten. Of een locatie bijvoorbeeld slecht te overzien is en welke deelnemers aan het verkeer de onveiligheid veroorzaken.

Samen met de andere Utrechtse gemeenten en belangrijke partners zoals de politie, zijn de afgelopen tijd de grootste verkeersveiligheidsrisico's in de provincie Utrecht in beeld gebracht. Zo hebben we een beter beeld van de maatregelen die nodig zijn. In de Utrechtse verkeersveiligheidsopgave ([link](#)) staan de risico's benoemd. Deze komen voor het grootste deel overeen met de risico's die we zien in de gemeente Utrecht. De doelgroepen met de grootste risico's op basis van het aantal verkeersslachtoffers (zie ook paragraaf 2 'verkeersongevallen en –slachtoffers' voor de cijfers en verklaring) zijn: jongeren, brom- en snorfietzers en fietsers. Basisschoolleerlingen, middelbare

scholieren en ouderen zijn weliswaar minder vaak slachtoffer van een ongeval, maar wel kwetsbaar in het verkeer. Middelbare scholieren of bezorgers gedragen zich vaker risicovol. Ook gevaarlijk gedrag of een onduidelijke weginrichting vergroten de kans op een ongeval, zoals te hard rijden, rijden onder invloed of te smalle fietspaden. In de regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid ([link](#)) staan de maatregelen die we nemen om de grootste risico's aan te pakken.

Hoe kunnen we het beschikbare geld het beste inzetten?

We hebben in het Actieplan Verkeersveiligheid jaarlijks ongeveer 1,3 miljoen beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Op basis van het onderzoek verdelen we het beschikbare geld over dringende en minder dringende onveilige plekken. Dringende onveilige plekken maken we zo snel mogelijk veiliger. Bij minder dringende onveilige plekken kijken we of we werkzaamheden kunnen combineren, bijvoorbeeld met onderhoud of meer groen in de straat. Ook zijn er plekken die niet zozeer verkeersonveilig zijn, maar waar sprake is van bijvoorbeeld overlast door het verkeer. Maatregelen voor deze plekken betalen we daarom niet uit het geld voor verkeersveiligheid, maar komen bijvoorbeeld uit het wijkgerichte budget.

2. Data en monitoring

Jaarcijfers verkeersongevallen en -slachtoffers

In de eerste helft van 2022 telde de politie in totaal 846 verkeersongevallen en 155 verkeersslachtoffers (gewonden en doden bij elkaar opgeteld) op de wegen in beheer van de gemeente Utrecht. Dit is meer dan in de eerste helft van 2021. Toen zijn 749 verkeersongevallen en 138 verkeersslachtoffers geteld. Vergeleken met de eerste helft van 2020 zijn het ook meer ongevallen (in de eerste helft van 2020 waren er 726 ongevallen), maar minder slachtoffers (er waren 190 slachtoffers in de eerste helft van 2020). Vergeleken met de eerste helft van 2019 en de jaren ervoor zijn er minder ongevallen en verkeersslachtoffers.

In 2020 en 2021 was er minder verkeer als gevolg van de coronamaatregelen. De afname van verkeer zorgde voor een kleinere kans op ongevallen en slachtoffers. Doordat het rustiger was op straat, was echter ook meer risicovol gedrag mogelijk, zoals meer ruimte om hard te rijden. Hoe groot die invloed precies is geweest weten we niet. Inmiddels is het weer drukker op de wegen.

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 (t/m 30 juni)	846	155	1

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

We zien geen grote veranderingen in het aandeel verkeersslachtoffers, verdeeld over leeftijd en de manier van reizen ten opzichte van een half jaar geleden. Fietsers zijn het vaakst slachtoffer (31% van totaal). Ook brom- en snorfietsers (25% van totaal) en jongeren (16-22 jaar, 26% van totaal) zijn

vaak slachtoffer van een verkeersongeval. Daarnaast is bekend dat autobestuurders het vaakst betrokkenen zijn bij een ongeval (58% van alle ongevallen). Tabel 2 (onder deze brief) geeft het aantal verkeersslachtoffers verdeeld over leeftijd en de manier van reizen.

Als een bepaalde leeftijdsgroep meer reist of een bepaald vervoersmiddel meer wordt gebruikt, is de kans groot dat deze leeftijden en vervoersmiddelen vaker betrokken zijn bij een verkeersongeval dan andere groepen. We hebben helaas geen cijfers van het aantal afgelegde kilometers in de stad per leeftijd of vervoerwijze. Wel weten we uit het CBS-onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN, 2020) dat er in de gemeente Utrecht veel fietsers rijden en veel minder brom- en snorfietsers. Uit dit onderzoek blijkt dat in 2020 29% van de verplaatsingen in, van en naar Utrecht per fiets werd afgelegd. Bij verplaatsingen binnen Utrecht was dit zelfs 42%. De brom- en snorfiets valt in het ODIN in de categorie overig (samen met onder andere bestelauto's en vrachtauto's). Die categorie heeft een aandeel van ongeveer 3% in de verplaatsingen binnen en van/naar Utrecht. Het aandeel brom-/snorfietsers onder verkeersslachtoffers is een stuk groter (25%). Ook het aandeel slachtoffers onder jongeren (leeftijd 16-22 jaar) (26%) is redelijk hoog ten opzichte van het aandeel jongeren dat woonachtig is in de stad (7,5%). Het aantal jongeren dat deelneemt aan het verkeer in de stad is uiteraard groter dan het aantal jongeren dat in Utrecht woont. Er zijn namelijk ook veel jongeren die niet in Utrecht wonen maar hier wel naartoe komen voor onderwijs, of om te werken.

Het relatief grote aantal slachtoffers onder jongeren en brom- en snorfietsers komt overeen met het landelijke beeld. Bij jongeren, die vaak gebruik maken van een brom- of snorfiets, is de oorzaak vaak weinig ervaring en risicovol gedrag. Fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer. Het absolute aantal slachtoffers in de gemeente Utrecht daalt de laatste jaren (ook) onder deze doelgroepen, maar het aandeel in het totaal van verkeersslachtoffers blijft hoog. We zetten in op maatregelen om de verkeersveiligheid van deze groepen verder te verbeteren, zoals op meer plekken een maximale snelheid instellen van 30 kilometer per uur, fietsers meer ruimte geven en handhaving op gevaarlijk gedrag (zoals het gebruik van drugs en alcohol in het verkeer).

Ongevallen per plek

Op basis van het aantal en de ernst van verkeersongevallen hebben we een top 15 bepaald van verkeersonveilige plekken op gemeentelijk beheerde wegen in Utrecht. Het aantal ongevallen en de zwaarte van de ongevallen binnen een straal van 25 meter bepaalt de plaats op de lijst. Zie tabel 1 onder deze brief. Ten opzichte van een half jaar geleden zien we vier nieuwe locaties in de lijst:

- 24 Oktoberplein (bestaande uit de volgende kruispunten, op maaiveld: 24 Oktoberplein, 24 Oktoberviaduct, Beneluxlaan, Ds. Martin Luther Kinglaan, Pijperlaan, Weg der Verenigde Naties)
- Omgeving Spinozaweg (Madioenstraat, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Vleutenseweg)
- Vredenburgknoop (Catharijnesingel, Daalsesingel, HOV-Vredenburgbaan, Leidseveer, Vredenburg)
- Ghandi-plein (Franciscusdreef, N230)

Er zijn veel plekken in de stad die elkaar niet veel ontlopen in aantal ongevallen. Kleine verschuivingen in aantallen leiden dan tot veel wisselingen in de lijst. We onderzoeken de nieuwe locaties in de tweede helft van 2022.

Dataverzameling

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. Zo zien we dat (eenzijdige) fietsongevallen beter in de vernieuwde registratie van VeiligheidNL zijn

opgenomen in vergelijking met de telling van de politie. We hebben data van 1 januari 2019 tot en met juni 2020. Zoals gemeld in de vorige voortgangsrapportage worden de data momenteel niet bijgewerkt vanwege een rechtelijke toetsing op privacy. De toetsingscommissie van AmbulanceZorgNederland is op dit moment akkoord met het gebruik van 'anonieme data'. Welke data anoniem moeten zijn, is naar verwachting na deze zomer duidelijk. Dan kan VeiligheidNL de dataverzameling in het 3e kwartaal weer opstarten zodat we de resultaten in de volgende voortgangsrapportage mee kunnen nemen.

3. Projecten

Op dit moment werken we op verschillende plekken in de stad aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. We werken op de Bastionweg, Moldaudreef en Orinocodreef. In het tweede kwartaal van dit jaar zijn er twee projecten opgeleverd: de Sweder van Zuylenweg (tijdelijke maatregelen vooruitlopend op het opnieuw inrichten in 2023) en de maatregelen op de Kasaidreef en de Berezinadreef uit de [Prijsvraag '30 km, goed idee'](#).

We bereiden ook locaties voor om dit jaar te starten met werkzaamheden. Dit zijn onder meer de Bottensteinweg/Pastoor Ohllaan, Paranádreef, het kruispunt Humberdreef/Einsteindreef/Oranjerivierdreef, de Van Heuven Goedhartlaan en de Jazzboulevard. We verwachten in 2023 te starten met de definitieve maatregelen op het kruispunt van de tram op Weg der Verenigde Naties/Overste den Oudenlaan. In 2023 gaan we ook de Donaudreef verkeersveiliger maken. We passen de straat meteen aan voor het veranderende klimaat, bijvoorbeeld door ruimte te maken voor meer groen. Ook bereiden we het verminderen van de snelheid van het autoverkeer voor in verschillende straten in Overvecht, Kanaleneiland en in het noordelijk deel van de Amsterdamsestraatweg.

We beoordelen het effect van afgeronde projecten. In het afgelopen half jaar hebben we de eerder uitgevoerde maatregelen op de Universiteitsweg-Leuvenlaan en op de Koningin Wilhelminalaan beoordeeld. Op dit moment beoordelen we de aanvullende maatregelen bij de oversteek voor fietsers op de Musicallaan-Rijnkennemerlaan en de genomen maatregelen op de Oudwijkerdwarstraat.

Lage Weide

Wij vinden het belangrijk dat Lage Weide goed bereikbaar is per openbaar vervoer en met de fiets. Wij hebben daarom de ambitie om doorfietsroutes aan te leggen die Lage Weide verbinden met woonwijken in de omgeving. Deze fietsroutes moeten voldoende verkeersveilig zijn, want dan maken meer mensen gebruik van de routes. Dit is dan ook een belangrijk doel bij deze projecten. In de Schriftelijke Vragen 2021 nr. 305 over de verkeersveiligheid op Lage Weide heeft uw raad vragen gesteld over verkeersonveilige locaties in Lage Weide. We hebben in de reactie daarop aangegeven dat we vijf plekken gaan onderzoeken. Dit zijn de Atoomweg-Niels Bohrweg, de Atoomweg-Savannahweg, de Computerweg-Maarssenbroeksedijk, de Fermiweg en de Ruimteweg-Meteorenweg. We zien op deze plekken in verhouding weinig ongevallen. We beoordelen deze plekken daarom niet als dringend onveilig, maar wel zijn er verbeteringen in het ontwerp mogelijk. Verbeteringen aan de locaties op de Atoomweg worden door ons onderzocht in het project Doorfietsroute Houten-Lage Weide. Op de andere plekken wordt de situatie verbeterd wanneer er onderhoud aan de weg uitgevoerd wordt. Voor een aantal plekken staat dit in 2023 gepland. Om aandacht te vragen voor fietsers op deze plekken plaatsen we nu al wel waarschuwborden en verbeteren we de markering van bijvoorbeeld fietsoversteken. Dit doen we in de tweede helft van dit jaar.

Een belangrijke weg waar we de verkeersveiligheid verbeteren is de Niels Bohrweg ¹. We werken via de volgende stappen aan meer verkeersveiligheid:

- We realiseren dit jaar een aantal snelle maatregelen en onderzoeken tegelijkertijd ook welke definitieve oplossingen we hier kunnen toepassen. De snelle maatregelen hebben we afgestemd met de Fietzersbond en de Industrievereniging Lage Weide. In april en mei dit jaar hebben we op deze locatie ook een snelheidsdisplay opgehangen om automobilisten te attenderen op hun snelheid.
- Voor 2023 staat er onderhoud aan de weg gepland. We nemen meer structurele verbeteringen mee bij dit onderhoud
- Op langere termijn kan De Dom tot Dam route betekenen dat we fietsmaatregelen nemen die goed zijn voor de verkeersveiligheid van de Niels Bohrweg. Dit hangt nog af van de definitieve keuze hoe deze doorfietsroute over Lage Weide gaat lopen.

4. 30 kilometer per uur en woonerven

Al sinds 2016 is een maximale snelheid van 30 kilometer per uur de regel in Utrecht. Uiteindelijk krijgen bijna alle Utrechtse straten een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur of lager. Alleen op straten met een stedelijke verbindingfunctie² blijft de grens hoger. Waar het kan richten we straten in als erf, met een maximale snelheid van 15 kilometer per uur. Een lagere snelheid heeft grote voordelen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de stad. Het SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) schat in dat als de helft van de straten in Nederland met een 50 kilometer-limiet wordt omgezet naar 30 kilometer per uur het aantal ernstige slachtoffers binnen de bebouwde kom met bijna een derde kan afnemen. Ook geeft een lagere snelheid meer ruimte voor duurzame vervoerswijzen als fietsen en lopen.

Bij het opnieuw inrichten van straten kijken we eerst of een erf mogelijk is om de ruimte voor verblijven te vergroten. Een erf heeft een wettelijke status, waardoor de inrichting aan verschillende eisen moet voldoen ([link](#): raadsbrief erven 15 km/uur). Een goed voorbeeld van een project waar al een erfachtige inrichting is opgenomen is de buurtgerichte aanpak [Taagdreef en omgeving](#). Ook op de Bernsteinkade verkennen we de opties voor het aanleggen van een woonerf.

Sinds 2019 heeft uw raad tot 2040 in totaal 1 miljoen euro per jaar gereserveerd om straten waar een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur geldt aan te passen naar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. We vinden een integrale aanpak het belangrijkste bij het inzetten van dit budget. Het bespaart geld en vermindert overlast als we de programmering zoveel mogelijk afstemmen met onderhoudswerkzaamheden en andere ambities in de stad, zoals vergroenen en aanpassingen voor het klimaat. In de raadsbrief [‘Programmering 30 km impuls 2023-2026 en doorkijk tot 2040’](#) staat de programmering van het budget tot 2025 en is een vooruitzicht gegeven voor de aanpak tot 2040. De komende jaren versnellen we de aanpak. Zo brengen we de maximumsnelheid in 36 straten, waar geen volledige herinrichting nodig is, naar 30 kilometer per uur. Tientallen andere straten met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur richten we de komende jaren opnieuw in voor maximumsnelheid van 30 kilometer per uur, zoals bij de projecten Taagdreef en omgeving en Amazonekwartier. Er zijn ook een aantal problemen en punten van aandacht. Zo zijn er ongeveer 50 straten waar wij vóór 2040 geen mogelijkheden zien om samen met andere ambities op te trekken,

¹ Raadsbrief Niels Bohrweg: <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/f956f2a3-c848-4713-bf5e-9d8233457351>

² Stedelijke verbindingfunctie: netwerk van meest logische en korte routes naar bestemmingen in de stad.

waardoor een veel hogere financiële bijdrage is gewenst dan op dit moment beschikbaar is uit het huidige budget van 1 miljoen euro per jaar. Met ons coalitieakkoord 2022-2026 zetten wij nog meer dan voorheen in op het werk-met-werk maken, bijvoorbeeld wanneer er een opgave is om meer groen in een straat te krijgen. Hierin nemen we dan ook zoveel mogelijk de opgave voor meer 30 kilometer per uur mee. Zo verwachten we ten minste een deel van wegen alsnog naar 30 kilometer per uur te brengen.

Een belangrijke landelijke ontwikkeling is dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan richtlijnen voor een nieuw type weg: de gebiedsontsluitingsweg 30 kilometer per uur ('GOW30'). Dit zijn straten waar zowel doorstroming van verkeer als verblijven belangrijk is en waar het vanwege de verkeersveiligheid of leefbaarheid nodig is om een maximale snelheid van 30 kilometer per uur in te voeren. Vanwege de dubbele functie van de weg zijn er vaak veel verschillende belangen, bijvoorbeeld voor winkeliers, het OV of de nood- en hulpdiensten. Voor dit type straten zijn nog geen goede richtlijnen. Wij zijn betrokken bij de ontwikkeling van de richtlijnen. Ook doen we samen met de openbaarvervoerpartijen en de nood- en hulpdiensten onderzoek naar de gevolgen voor hen van meer 30 kilometer per uur en de mogelijke maatregelen om negatieve gevolgen op te vangen.

5. Verkeersveiligheid scholen

De verkeersveiligheid bij en naar scholen is belangrijk. We hebben ook aandacht voor schoolgaande jeugd en kinderen als een kwetsbare groep. We kijken nadrukkelijk naar verkeersonveilige plekken in de omgeving van scholen. Ook in het nieuwe coalitieakkoord hebben we het belang benoemd.

Schoolstraten

Een 'schoolstraat' is een straat waarbij tweemaal per dag (tijdens breng- en haaltijden) de weg met hekken wordt afgesloten voor auto's, om zo ruimte te geven aan kinderen die met de fiets naar school gaan. Begin 2021 is een proef met twee schoolstraten (op de Nolenslaan en de Eifel) afgerond en besproken. Daaruit blijkt dat de invoering van schoolstraten de beleving van verkeersveiligheid verbetert. Om die reden hebben we besloten om schoolstraten ook voor andere scholen beschikbaar te stellen. Tot nu toe hebben twaalf Utrechtse basisscholen zich aangemeld voor een schoolstraat. Bij vier van deze scholen kan een schoolstraat ingesteld worden. We lichten dit hieronder toe en geven ook aan wat de situatie bij de overige acht scholen is:

- Voor vier scholen (één in Hoograven en drie in Tuindorp) is een schoolstraat mogelijk. Dit willen we dan ook in 2022 gaan instellen. Wel moeten drie van deze scholen nog voldoende personeel/vrijwilligers regelen. Na de zomer zal daar meer over bekend zijn.
- Voor een school (Lombok) gaan we nog onderzoeken of het mogelijk is een schoolstraat in te stellen met het oog de afwikkeling van het verkeer in de omgeving. Deze school zit tijdelijk op een andere locatie vanwege een verbouwing.
- Eén school (in Zuilen) ziet na een positief verkeerskundig advies toch af van de schoolstraat. Zij gaan extra inzetten op onderwijs over verkeer.
- Eén school (in Overvecht Noord) is afgevallen, omdat de straat in 2023 aardgasvrij wordt gemaakt. Hierbij wordt de straat ook verkeersveiliger gemaakt.
- Twee scholen (in Oog in Al) hadden niet genoeg personeel/vrijwilligers beschikbaar voor een schoolstraat. In overleg met hen is besloten van de aanvraag af te zien. Als zij in de toekomst toch nog belangstelling hebben dan zullen zij contact opnemen.
- Voor drie scholen (één in Zuilen en twee in Kanaleneiland Noord) is gebleken dat een schoolstraat niet mogelijk is. De verkeersafwikkeling in de buurt staat het niet toe dat we hier straten af te sluiten. Het afsluiten zou hier opstoppen en te veel druk op de andere straten

met zich meebrengen. Voor één school hebben we in overleg een andere maatregel bepaald en voor de andere twee scholen zijn we deze aan het onderzoeken.

De bewonersgroep MIL heeft bij ons aangegeven de situatie rondom de scholen bij de Eifel (Lunetten) onveilig te vinden. Deze scholen hebben in 2020/2021 meegedaan in de pilot van de schoolstraten. De schoolstraat is hier na de pilotfase niet verdergezet omdat er niet genoeg vrijwilligers voor bemensing van de afzettingen waren. Afgelopen juni heeft de bewonersgroep opnieuw gekeken naar de mogelijkheden, en zij zijn daarover in gesprek gegaan met de scholen. Uit het gesprek bleek dat de beste oplossing voor het verbeteren van de verkeersveiligheid is om ouders van leerlingen aan te spreken op hun verkeersonveilige gedrag. De bewonersgroep gaat flyers uitdelen en mensen aanspreken om ze te wijzen op de veiligheid rondom de scholen. Er zijn op dit moment niet voldoende vrijwilligers voor een schoolstraat.

Schoolzones

We hebben extra geld ingezet om dit jaar meer schoolzones aan te leggen. In de eerste helft van 2022 hebben we twee nieuwe schoolzones aangelegd (De Wereldwijzer en Belle van Zuylen). Inmiddels zijn er vier nieuwe schoolzones aangelegd of dit moment in uitvoering (De Piramide, De Jazzsingel, OBS De Hoge Raven, Op Dreef). Bij de Willibrordschool in Vleuten hebben we voor een aantal personeelsleden een training tot verkeersregelaar betaald. Zo kan de school meer doen om de veiligheid voor de kinderen bij het drukke kruispunt van de Bottensteinweg en de Pastoor Ohlleen te verbeteren. We houden contact met de school over hoe de maatregel werkt. Als het bevalt kunnen we de maatregel mogelijk vaker inzetten. Verder zijn er op dit moment nog twee nieuwe aanvragen (De Achtbaan/De Boomgaard en De Binnentuin) en één bestaande aanvraag (Kindercampus Molenpark) in behandeling.

Scholenaanpak

In het schooljaar 2021-2022 heeft Sport Utrecht met het scholenprogramma 5091 basisschoolleerlingen uit de groepen 5 t/m 8 bereikt. Deze leerlingen kwamen in aanraking met het educatieve programma 'de Fietsmeesters' waarin zij educatieve verkeerslessen kregen. Daarnaast heeft Sport Utrecht 57 gesprekken gehad met basisscholen over verkeersveiligheid en aanvullende verkeerseducatie.

Verkeersexamen

We willen zoveel mogelijk scholen laten deelnemen aan het verkeersexamen. Ons doel voor het schooljaar 2022/2023 is om minimaal 85 van de 115 Utrechtse basisscholen te laten deelnemen aan het praktisch verkeersexamen. Met de uitvoerder van het verkeersexamen, Sport Utrecht, gaan we in gesprek over wat er nodig is om deze doestelling verder te verhogen. De hiervoor genoemde 115 scholen zijn inclusief de scholen voor het speciaal basisonderwijs. In 2022 hebben 2814 leerlingen van 81 scholen het praktisch verkeersexamen afgelegd. Voor dit jaar is het opvallend dat er scholen zijn die zich hebben afgemeld vanwege opgelopen leerachterstand. Wel gaven de scholen aan dat ze graag volgend jaar met hun groepen 7 en 8 mee willen doen. In 2021 deden er 82 scholen mee.

Inzet op schoolroutes via een Europees project

Voor de aanpak van schoolroutes bereiden we momenteel een Europese aanvraag voor, samen met onze partners Veilig Verkeer Nederland (VVN) en Sport Utrecht. Het project geeft inzicht in de routes die kinderen naar school lopen of fietsen en verkeersonveilige plekken op deze routes. Via de scholen betrekken we schoolkinderen, ouders en andere weggebruikers om onveilig (ervaren) plekken in kaart te brengen en mee te denken over oplossingen. Als er maatregelen naar voren komen die

kosteneffectief zijn en snel uitgevoerd kunnen betalen we deze vanuit het programma verkeersveiligheid of vanuit het huidige fietsstimuleringsprogramma. Grotere ingrepen programmeren we via het meerjarenperspectief Bereikbaarheid. We verwachten dat de Europese aanvraag in november wordt goedgekeurd. Het project duurt in totaal 3 jaar.

6. Shared Space

We hebben u in de vorige voortgangsrapportage geïnformeerd over het beleid over 'Shared Space' en over ervaringen in andere steden. Dit naar aanleiding van een toezegging in de raadscommissie over de begroting van 2022. Inmiddels zijn we in gesprek gegaan met het SOLGU (Stg. Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht) over de inrichting van het Domplein. Vanaf september starten we met het ontwerpen van een gebiedsprofiel voor het Domplein, dat is een nadere uitwerking van de omgevingsvisie Binnenstad. Hierin kijken we ook naar de toegankelijkheid van het Domplein. In het gesprek met SOLGU hebben wij toegezegd dat SOLGU op het gebiedsprofiel kan reageren. Wij nemen hun reactie vervolgens mee.

7. Handhaving

In de periode januari tot en met 18 juli 2022 heeft de politie in Utrecht in totaal 5446 bekeuringen uitgedeeld die gerelateerd zijn aan het wegverkeer. Daarvan ging het onder meer om afleiding (o.a. niet handsfree bellen) (987), door rood rijden (823), te hard rijden (401) en niet dragen van een gordel (385). De politie werkt op wijkniveau samen met ons in gebiedsgerichte aanpakken. We hadden deze samenwerking met de politie al in Overvecht. In de wijken West, Zuidwest en Zuid organiseren we samen met het basisteam van de politie een aantal momenten om gericht te handhaven op verkeersovertredingen op basis van meldingen van inwoners. Hierbij zetten we ook in op communicatie vooraf, tijdens en na afloop, zodat de inzet zichtbaar is. Daarnaast is eind juni 2022 een grote verkeerscontrole in Hoograven en Kanaleneiland uitgevoerd in samenwerking met de Belastingdienst, UUV en de Douane. De controle was gericht op zowel gebreken aan de voertuigen als op de inzittenden en mogelijke witwaspraktijken. Bij elkaar zijn 174 voertuigen gecontroleerd en 38 bekeuringen uitgedeeld voor ontdekte gebreken.

Flitspalen

Tussen 1 januari en 30 april 2022 is binnen de gemeente op negen locaties met vaste flitspalen 9.194 maal geflitst op te hard rijden en 2.365 maal op door rood rijden. Zie tabel 3 in de bijlage voor de cijfers per locatie. Het Openbaar Ministerie (OM) plaatst dit jaar vier nieuwe flitspalen op drie locaties: Franciscusdreef (kruising Mississippi dreef/ Orinocodreef), Rubenslaan (kruising Adriaen van Ostadelaan) en Kardinaal de Jongweg (kruising Antonius Matthaesuslaan/Mr. Tripkade). Wanneer alle palen geplaatst zijn gaan we met het OM in gesprek over nieuwe knelpunten. We bereiden dit nu voor. Verder schaft het OM dit of volgend jaar voor heel Nederland (een beperkt aantal) mobiele flitspalen aan. We bereiden een aanvraag voor een mobiele flitspaal voor en bespreken deze vervolgens met het OM.

Proef handhaving verkeer door buitengewone opsporingsambtenaren

Niet alleen de politie handhaaft op verkeersgedragingen; ook boa's (buitengewone opsporingsambtenaren) mogen handhaven op bepaald gedrag. Het gaat dan om handhaven op stilstaand verkeer (bijvoorbeeld parkeren op stoep of fietspad) en een klein aantal rijdende overtredingen. In de eerste helft van 2022 zijn totaal 13.490 bekeuringen uitgeschreven voor het overtreden van verkeersregels. De meeste boetes (3.642) waren voor het inrijden van een milieuzone.

Tijdelijk testen we met boa's die fietsers bekeuren op een aantal overtredingen (zie pilot Verkeershandhaving). In totaal zijn in de eerste helft van 2022 1.911 boetes uitgeschreven. De regeling dat snorfietzers op een aantal plekken in de stad niet meer op het fietspad mogen rijden is het afgelopen half jaar 776 keer beboet.

Verlenging proef

De succesvolle proef met verkeershandhaving door boa's in de gemeente Utrecht kunnen we voortzetten tot eind 2022. De verlenging komt voort uit de positieve evaluatie³ eind 2021. De proef wordt landelijk uitgebreid naar andere gemeentes in Nederland. In 2023 besluit de Minister van Justitie en Veiligheid of boa's blijvend fietsers mogen bekeuren op een aantal overtredingen. Op onze wens om de boa's op nog meer overtredingen te laten handhaven is terughoudend gereageerd door het ministerie van Justitie en Veiligheid, het Openbaar Ministerie en de politie. Wij blijven hierover met het ministerie in gesprek.

8. Beleving

Het aandeel inwoners dat (zeer) tevreden is over de verkeersveiligheid was eind 2021 63%. We meten de beleving van verkeersveiligheid via een vragenlijst ([Verkeersveiligheid | Utrecht Monitor](#)). We zien een toename van de tevredenheid over de verkeersveiligheid ten opzichte van de meting uit 2019. Hoe groot die toename exact is kunnen we door de wijzigingen in de vraagstelling niet met zekerheid benoemen. Wij hebben de vragen gewijzigd omdat we beter willen weten waarom Utrechters tevreden of ontevreden zijn over de verkeersveiligheid. De coronamaatregelen en als gevolg daarvan een afname van het aantal verkeersbewegingen hebben waarschijnlijk invloed gehad op het tevredenheidsgevoel. Dit hebben we niet gemeten.

Op de beleving van verkeersveiligheid zijn veel verschillende onderdelen van invloed, blijkt uit onderzoek dat we samen met de Universiteit Utrecht gedaan hebben. De samenhang tussen die onderdelen zoals gedrag, fysieke inrichting en persoonlijke ervaringen en omstandigheden maakt het moeilijk om de beleving te verbeteren. Als gemeente proberen we via onze projecten een omgeving te maken die veilig aanvoelt. Maar we zien ook dat een omgeving waar weinig ongelukken gebeuren niet altijd veilig hoeft aan te voelen.

We voeren veel verschillende projecten uit waardoor de tevredenheid over de verkeersveiligheid verbetert, zoals het opnieuw inrichten van de Kanaalstraat, en het invoeren van een lagere maximumsnelheid van 30 kilometer per uur op de meeste wegen. Daarnaast richten we ons op groepen die zich onveilig voelen in het verkeer. Zo zijn we een doortrapgemeente⁴ voor ouderen en richten we schoolstraten en schoolzones in. Ook proberen we de drukte te verminderen, bijvoorbeeld door het aanleggen van andere fietsroutes.

In het voorjaar van 2022 hebben we verkend waar we nog meer kansen zien om de beleving te verbeteren. We werken deze kansen nu verder uit. Bij aanpassingen aan de openbare ruimte zien we kansen om de aanpassingen die we doen, effectiever te maken. We beginnen door beleving mee te

³ Bevoegdheden om de volgende overtredingen te beboeten: fietsen zonder licht, fietsen met een mobiele telefoon in de hand of negeren van een rood verkeerslicht door fietsers en voetgangers. Zie de raadsbrief over de evaluatie: <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/a2172f27-ea12-495c-a3b2-361e6f8eda61>

⁴ (Mede) door fietsen blijven ouderen langer gezond, sociaal en zelfredzaam. Ouderen fietsen graag, en willen graag blijven fietsen, maar ze zijn ook kwetsbaar in het verkeer. Het programma Doortrappen heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig blijven fietsen

nemen in besprekingen na afloop van projecten en hiervan te leren voor volgende projecten. Ook denken we dat meer groen in de straat de beleving van verkeersveiligheid kan verbeteren. Dit willen we onderzoeken door middel van een nieuw project samen met de universiteit. Tot slot zien we kansen voor een route voor oudere fietsers waar ze beter kunnen doorfietsen en gaan we verkennen wat bij andere gemeentes al gebeurt om pakketbezorgers zich veiliger te laten gedragen in het verkeer.

9. Communicatie

We laten de inwoners van Utrecht zien hoe we met verkeersveiligheid bijdragen aan de leefbaarheid van de stad. We lichten goede voorbeelden van projecten uit en laten het belang van 30 kilometer per uur zien. Zoals in het coalitieakkoord is genoemd, hechten we waarde aan inclusieve en duidelijke communicatie. We gaan in de tweede helft van 2022 onderzoeken waar verbeterpunten en kansen liggen. We willen dat onze bijeenkomsten en campagnes voor iedereen toegankelijk en begrijpelijk zijn.

10. Subsidies

Zowel bij de provincie als het Rijk zijn er de komende jaren mogelijkheden om subsidie aan te vragen voor het uitvoeren van maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. De voorwaarde bij beide subsidies is dat we 50% van het bedrag zelf moeten betalen. Voor de periode 2020-2030 stelt het Rijk in totaal 0,5 miljard euro beschikbaar, verdeeld over een aantal jaarschijven. Dit jaar kunnen we maximaal 862.100 euro aanvragen. Bij de provincie Utrecht hebben we de mogelijkheid om dit jaar en volgend jaar maximaal €400.000,- euro aan te vragen voor maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er is door de provincie Utrecht een jaarlijks maximaal bedrag (dit jaar € 3.100.000,-) vastgesteld dat voor alle gemeenten gezamenlijk beschikbaar is. Als dit bedrag is overschreden zijn nieuwe aanvragen niet meer mogelijk.

Het afgelopen half jaar hebben we €127.671,- aan provinciale subsidie ontvangen voor maatregelen op de Kasaidreef en Berezinadreef (prijsvraag 30km, goed idee). We bereiden op dit moment een subsidieaanvraag voor bij het Rijk en hebben een nieuwe aanvraag ingediend bij de provincie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

BIJLAGE

Tabel 1: VOC-locaties met score 12 of meer (op basis van ernst ongevallen)

	Locatie	Ongevallen met enkel schade	Ongevallen met gewonden	Ongevallen met doden	Score
1	Constant Erzeijstraat, Hooft Graaflandstraat, 't Goylaan	16	4	--	24
2	Carnegiedreef, Falklanddreef, Kasaidreef, Paranádreef	20	2	--	24
3	Acaciastraat, Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloemstraat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violenstraat	19	2	--	23
4	Balistraat, Borneostraat, Damstraat, Javastraat, Kanaalstraat, Lombokstraat, Riouwstraat, Sumatrastraat	16	2	--	20
5	Churchillaan, Trumanlaan]	12	3	--	18
6*	24 Oktoberplein, 24 Oktoberviaduct, Beneluxlaan, Ds. Martin Luther Kinglaan, Fietspad, Pijperlaan, Weg der Verenigde Naties	9	4	--	17
7	Brilledreef, Loevenhoutsedijk, Taagdreef	8	4	--	16
8	Lange Viestraat, tussen St. Jacobsstraat en Oudegracht	5	5	--	15
9	Cartesiusweg, Cremerstraat, Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg	6	4	--	14
10	Beeldhouwersdijk, Jan Volkerssingel	6	4	--	14
11	Voorstraat, tussen Boothstraat en Plompetorengracht	5	4	--	13
12*	Catharijnesingel, Daalsesingel, HOV-Vredenburgbaan, Leidseveer, Vredenburg	7	3	--	13
13	Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan	9	2	--	13
14*	Madioenstraat, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Vleutenseweg	5	2	1	12
15*	Franciscusdreef, N230, N230 5.8	8	2	--	12

Tabel 2: Verkeersslachtoffers op wegen in beheer van de gemeente Utrecht, uitgesplitst in leeftijden en vervoerswijze (juli 2019 – juni 2021)

	Fiets	Personen- auto	Bromfiet s	Snorfiets	Voetganger	Overig	Onbekend	Totaal
0-3 jaar	0,1%	0,2%	0%	0%	0,4%	0,1%	0,1%	1%
4-11	0,4%	0%	0%	0,1%	0,6%	0%	0,8%	2%
12-15	3,0%	0,2%	0,2%	0,5%	0,3%	0%	0,8%	5%
16-22	4,4%	2,5%	8,4%	4,3%	0,6%	1,6%	4,2%	26%
23-29	5,1%	2,6%	2,1%	0,8%	0,7%	1,9%	2,3%	15%
30-36	4,2%	1,8%	0,9%	0,8%	0,6%	0,8%	2,3%	11%
37-43	2,2%	1,0%	0,9%	0,4%	0,6%	0,6%	1,6%	7%
44-50	2,3%	0,9%	1,2%	0,8%	0,2%	0,5%	1,7%	7%
51-57	2,8%	1,2%	1,1%	0,4%	0,3%	0,6%	1,3%	8%
58-64	2,9%	0,9%	0,9%	0,3%	0,3%	0,5%	0,9%	7%
65-71	1,5%	0,4%	0,4%	0,1%	0,5%	0,1%	0,7%	4%
72-78	1,7%	0,5%	0,1%	0,4%	0,2%	0,5%	0,9%	4%
79-85	0,5%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,2%	0,8%	2%
86 en ouder	0,3%	0%	0,1%	0%	0,2%	0,2%	0,1%	1%
Totaal	31,3%	12,2%	16,4%	8,9%	5,5%	7,4%	18,2%	100%

Bron: VIA, op basis van politieregistratie.

¹ De vervoerswijze 'Fiets' is inclusief de e-bike.

² Onder 'Overig' vallen de vervoerswijzen bestelauto, bus, motor en scootmobiel.

Tabel 3: Aantal geflitste overtredingen op locaties vaste flitspalen

Als we dit vergelijken met dezelfde periode in 2021 is het aantal geflitste overtredingen voor snelheid licht toegenomen (+2%) en voor rood licht negeren afgenomen (-8%). Door invloed van lockdowns en een avondklok zijn er verschillen in de hoeveelheid verkeer en het reisp patroon. Het verschil is niet goed uit te leggen

NB. In deze vergelijkingen is de flitspaal op de Europalaan-Beneluxlaan niet meegenomen; deze is van 24 november 2021 tot en met 31 maart 2022 buiten werking geweest.

	1 jan t/m 30 april 2022	
Locaties	Snelheid	Roodlicht
Europalaan – Beneluxlaan*	0	2
Beneluxlaan t.h.v. Bernadottelaan	4.142	210
Van Heuven Goedhartlaan - Beneluxlaan	12	30
Amsterdamsestraatweg - Sweder van Zuylenweg	138	140
Graadt van Roggenweg zuid	1.917	631
Graadt van Roggenweg noord	1.938	599
Marnixlaan	800	222
St. Josephlaan	228	396
Humberdreef - Einsteindreef	19	135
Totaal	9.194	2.365

Bron: www.cjib.nl/feiten-cijfers-2022. Het CJIB registreert het aantal overtredingen per vier maanden.

* Deze flitspaal was in de periode van 24 november 2021 tot en met 31 maart 2022 buiten werking.