

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Smeets	Datum	3 december 2024
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	12880741
E-mail	leonie.smeets@utrecht.nl	Onderwerp	Uitrol 30 km/u wegen
Bijlage(n)	1	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren we u over het programma '30 km impuls' en handelen we de volgende motie/toezeggingen af:

- Motie: [297 Heel Utrecht 30 km/u](#)
- Toezegging 793: [Mitigerende maatregelen OV en nood- en hulpdiensten door 30 km/u](#)
- Toezegging tijdens [commissie MGOR 4 juli 2024](#): Biedt de versnelde aanpak kansen voor de Vleutenseweg?

Vanaf 2019 is het programma '[30 km impuls](#)' opgezet. In deze aanpak verlagen we op steeds meer straten de snelheid van 50 naar 30 kilometer per uur. Dit doen we door, gelijktijdig met gepland onderhoud, de straat passend in te richten voor een maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Na bijna vijf jaar is op een flink aantal straten 30 kilometer per uur ingevoerd en daarmee op die plekken de verkeersveiligheid vergroot. Deze aanpak kent echter ook een aantal nadelen:

- Op veel straten duurt het nog lang voordat we 30 kilometer per uur kunnen invoeren;
- Er ontstaan soms onlogische overgangen tussen 30 en 50 kilometer per uur in de stad;
- Er zijn brede straten met vrij liggende fietspaden waar je 30 kilometer per uur mag, terwijl er woonstraten met gemengd verkeer zijn waar je 50 kilometer per uur mag;
- Er is minimaal een financieel tekort van €77 miljoen om alle straten met infrastructurele maatregelen een snelheid van 30 kilometer per uur te geven. Dit bedrag is hoger dan eerder benoemd in een raadsbrief over programmering, omdat toen bedrijventerreinen nog niet meegenomen waren.

Tegelijkertijd zien wij dat andere steden in binnen- en buitenland ervoor kiezen om 30 kilometer per uur in een keer grootschalig in te voeren. Daarom hebben we de voor- en nadelen van een versnelde invoer van 30 kilometer per uur onderzocht en een versnelde aanpak aan het programma 30 km impuls toegevoegd.

Versnellingsaanpak: Straten zonder vrijliggend fietspad versneld naar 30 kilometer per uur in 2026

Met een versnelde aanpak brengen we de 50 kilometer-wegen, zoals benoemd in het door uw raad vastgestelde Mobiliteitsplan 2040, zonder vrijliggende fietspaden versneld (op 1 moment) terug naar 30 kilometer per uur. Bij deze straten worden kleine maatregelen (bebording, markering/belijning en/of poortconstructies) en een duidelijke communicatiestrategie toegepast. Deze aanpak sluit aan bij het Mobiliteitsplan.

Met toevoeging van een versnelde aanpak zal het '30 kim impuls' programma bestaan uit twee fases, namelijk:

1. Versnelde aanpak: In één keer een maximale snelheid van 30 kilometer invoeren op wegen zonder vrijliggende fietspaden met kleine maatregelen (bebording, markering en belijning) en een duidelijke communicatiestrategie. Dit zijn ongeveer 143 straten van circa 70 kilometer weg (zie onderstaande kaart)
2. Herinrichtingen: Overige straten (wegen met vrijliggende fietspaden) krijgen bij een herinrichting de maximale snelheid van 30 kilometer per uur. Dit zijn ongeveer 66 straten van circa 48 kilometer weg.



Figuur 1 Straten waar we de snelheid versneld terugbrengen naar 30 kilometer per uur. Deze kaart kan nog iets wijzigen in de nadere uitwerking van de versnelde aanpak.

In bijlage 1 zijn alle straten te zien die binnen de versnelde aanpak vallen of voor de komende jaren geprogrammeerd zijn om naar 30 kilometer per uur te gaan.

Waarom deze straten versneld naar 30 km per uur?

Wij richten in Nederland straten [Duurzaam Veilig](#) in. Het basisprincipe is scheiding van fietsers en gemotoriseerd verkeer bij hogere snelheden (50 kilometer per uur en hoger) en samen op de weg bij lagere snelheid (30 kilometer per uur en lager). In heel Nederland kennen we nog wegen waar een snelheid van 50 kilometer per uur geldt, terwijl er wel sprake is van menging (fietsers op de rijbaan en/of veel oversteekbewegingen). Dit is niet gewenst vanuit verkeersveiligheid, aldus [SWOV](#)

(Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Deze aanpak kent een duidelijke boodschap en is daarmee goed te communiceren. Op straten zonder vrijliggende fietspaden rijden we maximaal 30 kilometer per uur. Het is voor deze straten daarmee geloofwaardig om 30 kilometer per uur in te voeren, zonder dat daarvoor een volledige herinrichting nodig is.

Belangrijk is dat elke daling van de snelheid een winst is voor de verkeersveiligheid. Een daling van de gereden snelheid van 10% leidt al tot 20-30% minder ernstige verkeersslachtoffers en 30% minder verkeersdoden, aldus SWOV-onderzoek¹. Dit houdt in dat wanneer de snelheid daalt van 50 kilometer per uur naar 45 kilometer per uur (10%), dit al 20-30% ernstige verkeersgewonden scheelt. Wanneer de snelheid nog verder daalt, verbetert de verkeersveiligheid verder.

We blijven de weggebruiker informeren over het belang van het rijden van maximaal 30 kilometer per uur en verleiden om zich daadwerkelijk aan deze maximale snelheid te houden. Ondanks dat elke snelheidsverlaging een positief effect heeft op de verkeersveiligheid verbetert de verkeersveiligheid het meest wanneer de snelheid zo laag mogelijk is.

Aandachtspunt

De Burgemeester van Tuylkade en de Prins Bernhardlaan zijn bij het opstellen van het Mobiliteitsplan als 50 kilometer per uur wegen ingetekend. Op basis van de nieuwe ontwikkelingen van [GOW30](#) straten en het onderzoek van de SWOV (waarbij fietsers gemengd met autoverkeer als onveilig wordt beschouwd), nemen we deze wegen mee met de versnelde aanpak. Deze straten vragen om een bredere afweging om deze alsnog naar 30 kilometer per uur te brengen. Blijft het huidige autoverkeer bijvoorbeeld op deze wegen of gaat dit verkeer ergens anders naartoe en wat heeft dat voor invloed op het wegennetwerk? Deze vragen onderzoeken we verder in het uitvoeringsprogramma.

Straten die niet meegaan met deze versnelde aanpak

Voor de straten uit het Mobiliteitsplan met vrijliggende fietspaden die ook 30 kilometer per uur moeten worden, geldt dat we wachten met de invoering van 30 kilometer per uur tot er kansen komen bij een integrale aanpak (werk-met-werk). Op deze straten zijn meer maatregelen nodig (bijv. versmallen rijbaan, deels open verharding, snelheidsremming) om de straat geloofwaardig en volgens de voorlopige inrichtingskenmerken GOW30 in te richten.

Onderstaand twee voorbeelden van straten waar een herinrichting met fysieke maatregelen nodig is om naar 30 kilometer per uur te gaan. Deze straten vallen buiten de versnelde aanpak, maar moeten naar 30 kilometer per uur gebracht worden zodra er een herinrichting plaatsvindt.



Admiraal Helfrichlaan



Balijelaan

Er zijn momenteel straten zonder vrij liggend fietspad onderdeel van een lopend project om voor 2027 een maximale snelheid van 30 kilometer per uur te krijgen. Deze straten zullen voorafgaand aan de

¹ Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden? [FS 30 km-uur gebieden.pdf \(swov.nl\)](#)

invoering van de straten uit deze nieuwe versnelde aanpak al naar 30 kilometer per uur gebracht worden. Voorbeelden zijn: Adriaan van Bergenstraat, Columbuslaan, Koningsweg en de Amazonedreef. Mochten geprogrammeerde projecten vertraging oplopen en pas later in uitvoering gaan dan de versnelde aanpak, dan worden deze straten alsnog naar 30 kilometer per uur gebracht in de versnelde aanpak, vooruitlopend op de herinrichting.

Waarom ook alweer 30 kilometer per uur?

- Het is verkeersveiliger.
 - o Onderzoek heeft laten zien dat op wegen binnen de bebouwde kom een snelheidsverlaging van ongeveer 10% zal leiden tot (bij benadering en gemiddeld genomen) 20-30% minder ernstige verkeersongevallen en 30% minder verkeersdoden².
 - o Bestuurders hebben meer tijd om informatie te verwerken en te reageren op onverwachte situaties. Het blikveld is breder.
 - o Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV): bij een snelheid van 50 kilometer per uur moeten fietsers en voetgangers gescheiden worden van gemotoriseerd verkeer door middel van vrijliggende fietspaden en voetpaden. Op wegen waar geen ruimte is voor een fietspad, is 50 kilometer per uur geen veilige snelheid.
 - Het profiel van een rijloper met fietsstroken is dus geen veilig profiel voor een weg met een snelheidslimiet van 50 kilometer per uur.
- Verminderen van geluid:

Een lagere snelheid in de stad zorgt voor een gemiddelde afname van het geluid met 3 decibel. Verkeersgeluid is de belangrijkste bron van geluid in de stad.
- Minder last van trillingen in de stad.

Mogelijke nadelen versnelde aanpak

Er zitten een aantal mogelijke nadelen aan deze versnelde invoering van 30 kilometer per uur op wegen zonder vrijliggend fietspad.

1. Na invoering gaan de snelheden niet direct terug naar 30 kilometer per uur.

Elke kilometer minder hard is een winst voor de verkeersveiligheid. Op deze straten verbeter je dus per direct de verkeersveiligheid. Bij herinrichtingen in de toekomst kan de straat alsnog een andere inrichting krijgen, waarmee de snelheid nog verder daalt. Verder zien we dat op straten die zijn heringericht ook niet altijd de snelheid geheel teruggaat naar 30 kilometer per uur.
2. Combinatie met andere opgaven, minder aan bijdragen

Wanneer er in de toekomst een herinrichting op deze straten plaatsvindt, is er geen financiële bijdrage meer vanuit het programma '30 km impuls'. Hierdoor is minder budget beschikbaar om de straat in te richten. De bijdrage vanuit het 30 km impuls programma is echter minimaal ten opzichte van een complete herinrichting.
3. Mogelijk geen of beperkte handhaving door de politie

In de regelgeving zijn, gelet op de GOW 30, de strikte inrichtingsvoorschriften komen te vervallen en geldt uitsluitend de algemene eis: *'De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier*

² Blz. 13 Kop: Hoe kunnen 30km/uur-gebieden (nog) veiliger worden? [FS 30 km-uur gebieden.pdf \(swov.nl\)](#)

Burgemeester en wethouders

Datum 3 december 2024
Ons kenmerk 12880741

zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.'

De GOW-richtlijnen zijn geen wetten. Wel zijn het door deskundigen op gestelde handreikingen hoe gezorgd kan worden voor een veilige weginrichting. We voldoen niet bij alle straten binnen de versnelde aanpak aan alle GOW 30 inrichtingskenmerken. We constateren echter dat we op heel veel plekken waar tot nu toe de maximumsnelheid 50 kilometer per uur geldt, ook niet voldoen aan de GOW 50 die eist dat er bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Overigens handhaaft de politie momenteel ook niet op 30-wegen die wel volledig volgens de GOW30 inrichtingskenmerken zijn ingericht.

In Amsterdam loopt er momenteel een pilot flitspalen, waarbij wel op 30 kilometer-wegen wordt gehandhaafd d.m.v. flitspalen. Na evaluatie van deze pilot past het CVOM mogelijk het beleidskader aan, waardoor handhaving d.m.v. flitsers in de toekomst mogelijk is op 30 kilometer-wegen. Wij blijven hier ook op aandringen bij het CVOM, mede vanuit G4 verband.

Stakeholders

Er is met belangenverenigingen Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de ANWB gesproken en zij geven allen aan dat ze de versnelde aanpak begrijpen en hier ook achter staan. Allen geven aan dat het fijn is dat in ieder geval de wegen waar de fietser en automobilist gemengd op een rijbaan zitten terug gebracht worden naar 30 kilometer per uur. Dat de gemeente dit als prioriteit ziet vinden ze erg goed.

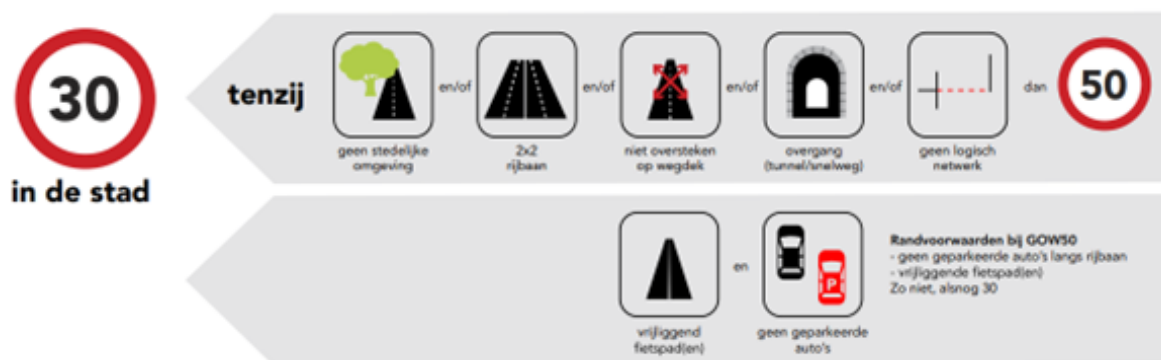
Met deze versnelde aanpak worden geen snelheidsremmende maatregelen toegepast en verandert het wegprofiel niet. Dit was vanuit het Openbaar Vervoer (OV) en de Nood- en Hulpdiensten één van de meeste benoemde nadelen van de transitie van 50 kilometer per uur naar 30 kilometer per uur. Deze versnelde aanpak is qua weginrichting het beste scenario voor deze stakeholders. De OV-Alliantie geeft aan dat de kwaliteit van het OV steeds verder onder druk komt te staan. Dit komt niet alleen door de 30 kilometer opgave. Het is de combinatie van allerlei maatregelen in de stad zoals het terugbrengen van de maximumsnelheid, de aanleg van drempels, versmallingen, het verminderen van doorgaande wegen en wegopbrekingen die daaraan bijdragen. In overleg met de OV-Alliantie onderzoeken we in het uitvoeringsprogramma hoeveel reistijdverlies er mogelijk optreedt op de wegen met openbaar vervoer binnen de versnelde aanpak.

Toezegging: [Motie 297 Heel Utrecht 30 km/u: Ervaringen Amsterdam](#)

In Amsterdam is op 8 december 2023 met beperkte maatregelen zoals bebording, belijning en grootschalige communicatie op veel straten 30 kilometer per uur ingevoerd. Deze aanpak is vergelijkbaar met de versnellingsaanpak die in Utrecht nu plaats gaat vinden. In Amsterdam hebben ze er echter voor gekozen om ook wegen met vrijliggende fietspaden zonder maatregelen in 1 keer de snelheid van 30 kilometer per uur te geven.

Hieronder een aantal overige kenmerken van de aanpak in Amsterdam en de eerste (halfjaarlijkse) resultaten van de monitoring van deze aanpak.

- Op alle straten geldt een 30 kilometer per uur maximumsnelheid met een aantal uitzonderingen die zijn bepaald op basis van de omgeving, inrichting en het netwerk.



Schematische weergave uitzonderingen op GOW30

- Na ieder kruispunt zijn nieuwe 30 kilometer per uur-borden (4000 borden) geplaatst.
- Op vrijliggende trambanen blijven trams, bussen en taxi's 50 kilometer per uur rijden. De stad is zuinig met drempels omdat dit lastig is voor nood- en noodhulpdiensten.
- In juni 2024 is daarnaast vanuit het Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) een pilot gestart met flitspalen op 30-wegen.

Op 1 oktober 2024 heeft Amsterdam de resultaten van het eerste half jaar [openbaar gemaakt](#). In het voorjaar van 2025 volgt een uitgebreidere evaluatie. Hieronder de belangrijkste uitkomsten.

- Maximale snelheden met 10% omlaag op wegvakken waar automobilisten onverstoord door kunnen rijden. En een gemiddelde snelheid van 5% over alle wegen.
- Opvallend is dat de gemiddelde snelheid ook is afgenomen op wegen die wel 50 kilometer per uur zijn gebleven. De afname daar is 4%.
- De lagere gemiddelde snelheid leidt tot langere reistijden. De gemiddelde toename van de reistijd bedraagt overdag 5%.
- Bij het Openbaar Vervoer is een kleine toename in reistijd te zien. De effecten zijn minder groot dan van tevoren was ingeschat vanuit het GVB.
- Er is draagvlak voor de aanpak: 60% van de Amsterdammers is positief over de aanpak.

Toezegging 793: [Mitigerende maatregelen OV en nood- en hulpdiensten door 30 km/u](#)

Zoals benoemd in de [raadsbrief Voortgang programma verkeersveiligheid](#) van 31 januari 2024 hebben wij overleggen gevoerd met de OV-partijen en de nood- en hulpdiensten, om te kijken naar de toepasbaarheid en haalbaarheid van de genoemde randvoorwaarden en maatregelen uit het rapport [Impact 30 km op Ov en Nood- en hulpdiensten](#).

In het rapport over de impact 30 km op OV en Nood- en hulpdiensten geven de genoemde stakeholders aan dat meer 30 kilometer per uur niet de belangrijkste oorzaak is waardoor reistijden, aanrijtijden en het dekkingspercentage achteruitgaan. Daarbij geeft de OV Alliantie aan dat de kwaliteit van het OV steeds verder onder druk komt te staan. 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 kilometer 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 opstoppingen door gebrek aan uitwijkmogelijkheden.

Onderstaande mitigerende maatregelen zijn uit vervolgespreken met het OV en de NHD gekomen en passen binnen bestaand beleid. Deze zijn geen onderdeel van de versnelde aanpak. Bij

herinrichtingen worden deze punten per project meegenomen, of uitgevoerd binnen bestaand beleid van de gemeente en vallen qua kosten en uitvoering ook buiten het '30 km impuls' programma.

De volgende zes mitigerende maatregelen zijn door alle partijen akkoord bevonden:

1. Voorrangssituatie ten gunste van de bus aanleggen, zodat hier minder tot geen reistijdverlies ontstaat (OV).

Stedelijke verbindingswegen (die 50 km per uur zijn) hebben reeds een voorrangssituatie welke ook gunstig is voor de bus. Op de overige 30-wegen is conform de handreiking inrichtingskenmerken GOW30 ook sprake van een voorrangssituatie. Incidenteel wordt een uitzondering gemaakt op GOW30-wegen vanwege de nadruk van de verblijfsfunctie op een plek zoals bij de kruising Adriaan van Ostadelaan-Jan van Scorelstraat.

2. Busstroken behouden, zodat OV en NHD vrij baan hebben en hun snelheid over het algemeen kunnen behouden.

We willen vanuit de gemeente het ov in de stad stimuleren en verwijderen over het algemeen geen bestaande busstroken. Tenzij door een herinrichting de functie van de straat verandert. Vanuit de NHD wordt aangegeven dat het aanbrengen van bussluizen in plaats van busstroken erg nadelig is. Dus dat dat niet als alternatief kan fungeren. Hier houden we vanuit de gemeente rekening mee. Het OV geeft aan de HOV routes (de U-link en U-liner verbindingen) op 50 km wegen te willen houden, om zo de snelle verbindingen te kunnen blijven garanderen. U-bus kan op 30 kilometer per uur-wegen rijden. Het is dan wel belangrijk dat de bussen 30 kilometer per uur kunnen rijden en niet vanwege bijvoorbeeld snelheidsremmers lager dan 30 kilometer per uur gereden moet worden.

3. Extra busbanen aanleggen.

Er wordt per project bekeken of hier meer mogelijkheden voor zijn bij herinrichtingen in de toekomst. Deze maatregelen heeft voor zowel het OV als de NHD een positief effect op de rijtijden en aanrijtijden.

4. Bij voorkeur geen drempels, maar indien noodzakelijk busvriendelijke drempels aanleggen, zodat zowel het OV als NHD hier comfortabel overheen kan rijden.

Het OV en de NHD moeten zonder schade en voldoende comfortabel over een drempel of plateau kunnen rijden. Op straten met een belangrijke verbindende functie voor openbaar vervoer (de U-link en U-liner verbindingen) zijn we voorzichtig met het toepassen van drempels.

5. Optimaliseren VRI's openbaar vervoer

Er wordt continu gekeken naar de mogelijkheden vanuit verkeersmanagement om VRI's verder te optimaliseren. Naast het optimaliseren verwijderen we ook op steeds meer plaatsen Verkeerslichten. Bijvoorbeeld op de Langerakbaan.

6. Absolute prioriteit bij VRI's voor NHD

Er wordt continu gekeken naar de mogelijkheden vanuit verkeersmanagement om VRI's verder te optimaliseren. We geven bij steeds meer verkeerslichten prioriteit aan de NHD. De afgelopen jaren is hier nog weinig op ingezet, maar dat is iets wat momenteel verder wordt opgepakt. Bij elke vervanging van een regelautomaat zorgen we tegenwoordig dat de NHD prioriteit wordt opgenomen in de verkeerslichtenregeling.

Bovenstaande maatregelen zijn al opgenomen in bestaand beleid en/of staan vernoemd in het Handboek Openbare Ruimte (HOR).

De volgende drie mitigerende maatregelen zijn niet door alle partijen akkoord bevonden:

1. Minder zebrapaden ter voorkoming van afremmen

We kiezen de best passende voetgangersvoorziening behorend bij het gebruik van de straat. Lopen heeft veel positieve maatschappelijke effecten en daarom vinden we het belangrijk dat bestemmingen goed toegankelijk zijn voor voetgangers. We leggen zebrapaden aan op plekken waar veel voetgangers oversteken bijvoorbeeld bij bushaltes, winkelcentra of scholen. Ook voor de bereikbaarheid van ov-voorzieningen is het belangrijk dat er goede voetgangers- en fietsvoorzieningen aanwezig zijn.

2. Behouden snelheidslimiet 50 km/u stedelijke inprickers

We maken voor de stedelijke verbindingswegen in het mobiliteitsplan een aparte afweging maar we zien dat vanwege het gebrek aan ruimte en het gebruik de straat het niet altijd mogelijk is om een weg veilig als 50 km per uur in te richten. Op stedelijke verbindingswegen waar veel fietsers en/of voetgangers oversteken is 30 kilometer per uur een verkeersveilige snelheid. Daarnaast kunnen er argumenten zijn voor de leefbaarheid (bijv. milieu en geluid) om 30 kilometer per uur in te stellen.

3. Opheffen 'groene golven' die conflicteren met busrichting

In het verleden zijn een aantal groene golven opgeheven of aangepast ten gunste van de bus. Er zijn nog weinig groene golven in de stad. Daarnaast spelen conflicterende belangen tussen openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.

We proberen vanuit de gemeente de belangen voor ov en nood- en hulpdiensten zo goed mogelijk te borgen en zullen de komende jaren bovengenoemde maatregelen toe blijven passen.

Naast de contacten met stakeholders bij specifieke (herinrichting)projecten voeren we ook periodiek overleggen met het Openbaar Vervoer binnen de OV alliantie en in een specifiek overleg met de nood- en hulpdiensten.

Toezegging ([commissie MGOR 4 juli 2024](#)): Biedt de versnelde aanpak kansen voor de Vleutenseweg?

De Vleutenseweg heeft vrij liggende fietspaden en gaat daarom niet mee met de versnelde aanpak. Bij de versnelde aanpak zouden we niets extra's doen dan een straat meenemen in een 30 zone. Zorgen voor een poortconstructie indien nodig en bij uitzondering en alleen waar noodzakelijk de belijning aanpassen. Dit is voor de Vleutenseweg niet genoeg om nu geloofwaardig naar 30 kilometer per uur te gaan. Over circa 5 jaar is er onderhoud aan de deklaag van de rijbanen gepland. We onderzoeken dan de mogelijkheid om in combinatie met dit onderhoud ook extra maatregelen te realiseren, zodat we 30 kilometer per uur op deze weg kunnen invoeren. In de raadsbrief voortgang programma verkeersveiligheid die u binnenkort ontvangt, staat een korte stand van zaken over verkeersveiligheidsmaatregelen op de Vleutenseweg.

Burgemeester en wethouders

Datum 3 december 2024
Ons kenmerk 12880741

Kosten versnelde aanpak

Met de stijgende bouwkosten, inflatie en een budget dat niet elk jaar geïndexeerd wordt is het budget voor de huidige aanpak bij lange na niet toereikend. In de versnelde aanpak zijn minder ingrijpende maatregelen nodig om wegen zonder vrij liggende fietspaden naar 30 kilometer per uur te brengen. Er is een globale kostenraming voor deze versnelde aanpak opgesteld, welke uitkomt op 3,5 miljoen euro. In 2019 is een budget van 1 miljoen euro per jaar tot 2040 vastgelegd voor het programma '30 km impuls' binnen het programma Duurzame Bereikbaarheid (investeringsbudget MPB). De versnellingsaanpak wordt gedekt uit de 1 miljoen per jaar. Na het uitvoeren van de versnelde aanpak blijft er 1 miljoen per jaar over om aan straten met vrij liggende fietspaden een financiële bijdrage te leveren bij herinrichtingen in de toekomst.

Planning

Naar aanleiding van deze brief kan uw raad aandachtspunten meegeven, die wij meenemen in de uitwerking van deze aanpak. Er wordt het komende jaar gewerkt aan het uitvoeringsprogramma, waarin onder andere de volgende punten worden uitgewerkt:

- Definitieve scope
- Uitgewerkte maatregelen
- Uitgewerkte communicatieaanpak
- Definitief monitoringsplan
- Definitieve kostenraming
- Uitvoering
- Planning

We richten ons op uitvoering in februari 2026. Uw raad wordt geïnformeerd wanneer het uitvoeringsprogramma gereed is.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,