

Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid

Stand van zaken per 1 juli 2017



Colofon

uitgave

Opgavesturing
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00

in opdracht van

Afdeling Opgavesturing
Organisatie Ontwikkelorganisatie Ruimte
Gemeente Utrecht

internet

www.utrecht.nl

rapportage

informatie

Eelko van den Boogaard
030 – 28 64838

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Opgave	5
2.1	Verkeersslachtoffers	5
2.2	Ongevallen concentraties	5
2.3	Analyse zwaardere ongevallen	7
2.4	Ervaren verkeersveiligheid	7
3	Verbeteren van verkeersveiligheid	8
3.1	Verkeersveiligheidsprojecten	8
3.2	Educatie	9
3.3	Handhaving	9
4	Programmering	10
4.1	Snel uitvoeren	10
4.2	Werk met werk	11
4.3	Dynamische lijst	11
4.4	Geen quick wins mogelijk	12
4.5	Geen verkeersveiligheidsknelpunt	12
5	Financiën	13
6	Bijlage 1: Uitvoering aanbevelingen	14
6.1	Verbeteren programmamanagement	14
6.2	Verbeteren projectmanagement	16

1 Inleiding

Voor u ligt de voortgangsrapportage van het Programma Verkeersveiligheid met de stand van zaken per 1 juli 2017. Deze rapportage bouwt voort op de voortgangsrapportage programma verkeersveiligheid per 1 januari 2017 en meldt de voortgang ten opzichte van de vorige rapportage.

Leeswijzer

De voortgangsrapportage bevat in het tweede hoofdstuk informatie over de opgave en cijfers over het aantal verkeersongevallen, –slachtoffers en de ervaren veiligheidsbeleving. Daarnaast wordt in hoofdstuk drie een overzicht gegeven van de (voorbereiding van) maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het vierde hoofdstuk staat een overzicht van verkeersveiligheidsknelpunten, de programmering en planning voor de aanpak. Daarna volgt in hoofdstuk vijf een overzicht van de beschikbare en benodigde financiële middelen.

In bijlage 1 staat een overzicht van de maatregelen die zijn genomen om de aanbevelingen uit het onderzoek van september 2016 naar de uitvoering van het programma verkeersveiligheid uit te voeren.

2 Opgave

Het doel van het programma Verkeersveiligheid is het vergroten van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid; dus het verminderen van het aantal verkeersongevallen en –slachtoffers en het vergroten van de ervaren verkeersveiligheid, door het duurzaam verkeersveilig inrichten van de openbare ruimte en het bevorderen van verkeersveilig gedrag. In deze paragraaf staat informatie over de ongevallen en ervaren verkeersveiligheid.

2.1 Verkeersslachtoffers

Uit de verkeersveiligheidsrapportage BLIQ van STAR blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers licht daalt. De onderstaande tabel geeft een beeld van de geregistreerde verkeersongevallen en –slachtoffers per tijdsperiode.

Tijdsperiode	Status	Verkeersongevallen	Gewonden	Doden
2014	Afgesloten	2.647	789	5
2015	Afgesloten	2.466	695	8
2016	Afgesloten	2.604	678	6
2017 tot en met Q1	Voorlopig	584	138	2
Totaal		8.301	2.300	21

© 2017 VIA, Overzicht verkeersongevallen en -slachtoffers per tijdsperiode

De grafieken geven een beeld van het aantal verkeersslachtoffers per week, van het voortschrijdend gemiddelde en de leeftijdsopbouw van verkeersslachtoffers. In bijlage 1 staat nadere informatie over de verdere verbetering van ongevallenregistratie.

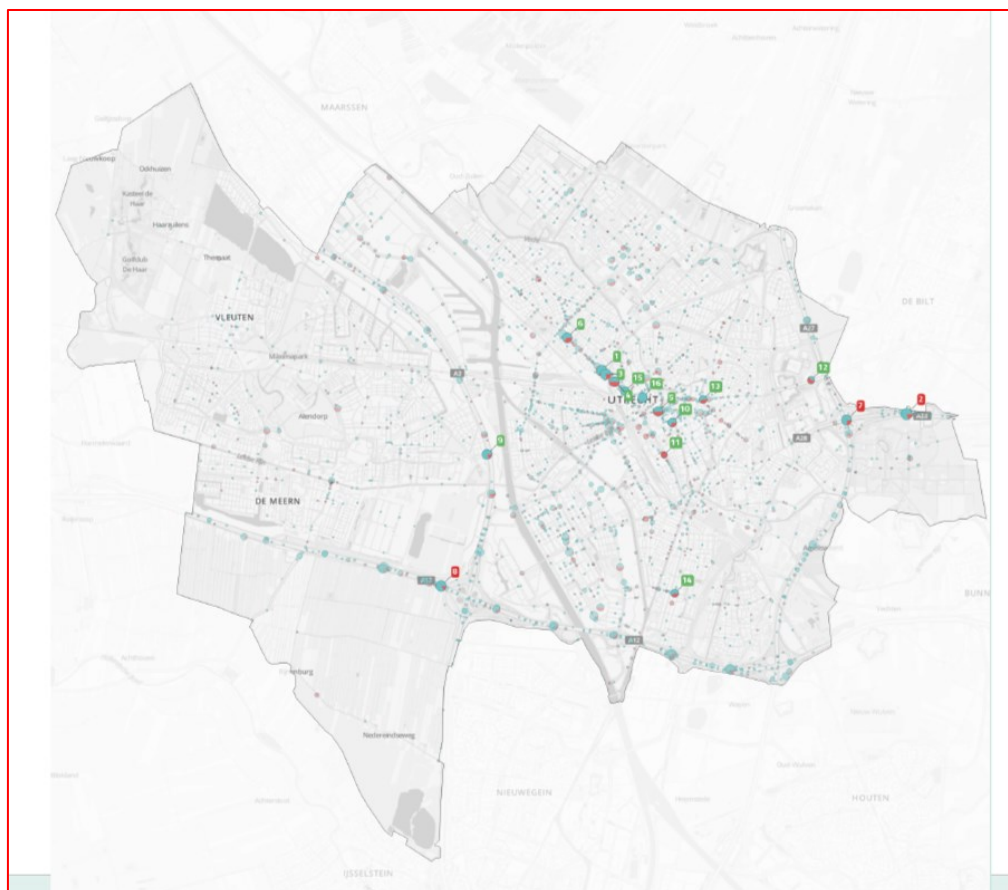


2.2 Ongevallen concentraties

In de onderstaand tabel staan de top 16 van de locaties met 3 of meer ongevallen, waarvan er 13 onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder gemeente Utrecht vallen. Vijf concentraties van ongevallen zijn op de Amsterdamsestraatweg en vallen allen onder de scope van het project om deze straat een 30 km/u inrichting te geven. De verbetering van de Stadsbaan in Leidsche Rijn wordt meegenomen bij de definitieve inrichting van de weg. De verkeersveiligheid op 't Goylaan is meegenomen in de recente evaluatie naar de herinrichting. In aanvulling hierop wordt een externe audit uitgevoerd naar de verkeersveiligheid. Locatie Biltstraat, Wittevrouwenbrug, Wittevrouwensingel wordt aangepakt in het verkeersproject herinrichting Maliesingel. Voor de overige vier locaties (Oudegracht, Catharijnesingel–Sterrenbos, Biltsestraatweg, Kroonstraat) wordt een verkeersveiligheidsanalyse gemaakt om te bezien of er maatregelen nodig en mogelijk zijn.

VOC Top 10 (zie kaart volgende pagina voor exacte locatie)		Gemeentenaam	Wegbeheerder	Ongevallen met		
				enkel schade	gewonden	doden
1	Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Leliestraat, Meidoornstraat	Utrecht	Gemeente	9	5	0
2	A28 2.0 L	Utrecht	Rijk	12	3	0
3	Amsterdamsestraatweg	Utrecht	Gemeente	10	3	0
4	Amsterdamsestraatweg, Blokstraat	Utrecht	Gemeente	5	5	0
5	Lange Viestraat	Utrecht	Gemeente	5	5	0
6	Amsterdamsestraatweg	Utrecht	Gemeente	7	4	0
7	A28 1.0 L	Utrecht	Rijk	9	3	0
8	A12 57.0 L	Utrecht	Rijk	11	2	0
9	Stadsbaan	Utrecht	Gemeente	9	2	0
10	Oudegracht	Utrecht	Gemeente	6	3	0
11	Catharijnesingel, Sterrenbos	Utrecht	Gemeente	0	5	0
12	Biltsestraatweg	Utrecht	Gemeente	2	4	0
13	Biltstraat, Wittevrouwenbrug, Wittevrouwensingel	Utrecht	Gemeente	4	3	0
14	Constant Erzeijstraat, Hooft Graaflandstraat, 't Goylaan	Utrecht	Gemeente	4	3	0
15	Amsterdamsestraatweg	Utrecht	Gemeente	8	1	0
16	Kroonstraat	Utrecht	Gemeente	10	0	0

© 2017 VIA, VerkeersOngevallenConcentraties (2014 - Q1 2017)



Legenda

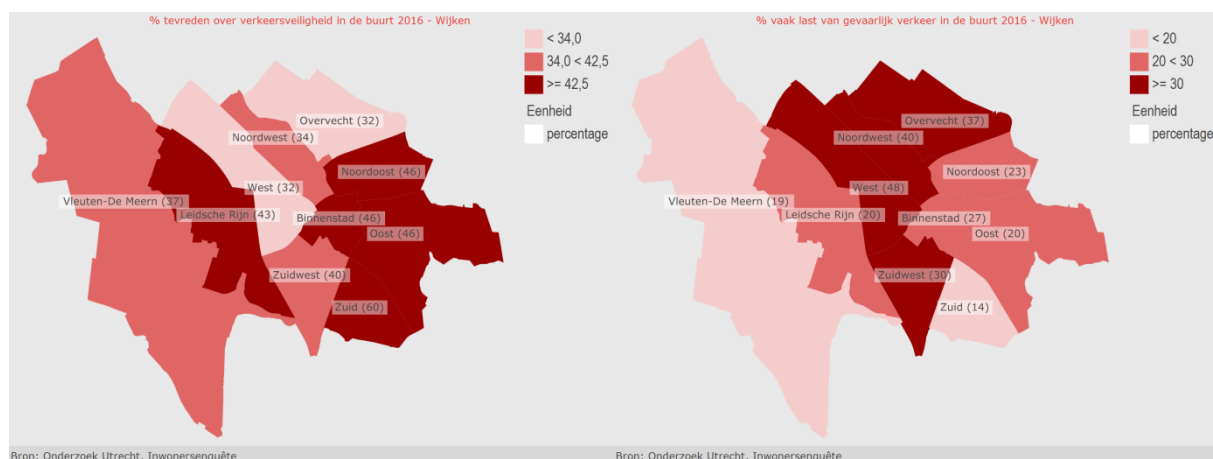
- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met enkel schade

2.3 Analyse zwaardere ongevallen

Bij 14 zwaardere ongevallen, waarvan twee met dodelijke afloop, die in de eerste helft van 2017 hebben plaatsgevonden, heeft in overleg met de politie een nadere analyse plaatsgevonden. In alle gevallen was de oorzaak het gedrag van verkeersdeelnemers. In de meeste gevallen was de oorzaak (naar alle waarschijnlijkheid) het gevolg van te hoge snelheden, alcohol, door rood rijden en/of afleiding. In één geval betrof het een dronken bestuurder, zonder rijbewijs met te hoge snelheid. In één situatie was sprake van een combinatie van gedrag en de fysieke inrichting van de weg. Dit zal in 2017 leiden tot een kleine aanpassing van de inrichting van het kruispunt Albatrosstraat.

2.4 Ervaren verkeersveiligheid

Uit de inwonersenquête van de gemeente Utrecht blijkt dat de tevredenheid over de verkeersveiligheid in Utrecht is afgenomen sinds 2011. Vier van de tien Utrechters zijn tevreden over de verkeersveiligheid in de buurt. Een derde deel is hier ontevreden over. Ten opzichte van 2015 is het aandeel bewoners dat tevreden is over de verkeersveiligheid in de buurt licht gedaald. Ook geven iets meer bewoners in 2016 (28%) aan vaak last te hebben van gevaarlijk verkeer in de buurt dan een jaar eerder (24%). Tussen de wijken zien we wel verschillen wat betreft de beleving van de verkeersveiligheid. In Zuid (60%) oordelen de meeste bewoners positief over de verkeersveiligheid in hun buurt. In West daarentegen is de helft (50%) van de bewoners hier ontevreden over. De ontevredenheid over verkeersveiligheid is het grootst in Lombok (63%), De Meern (50%), Nieuw Engeland, Schepenbuurt (43%). Pijlsweerd (40%), Ondiep, 2e Daalse buurt (40%) en Veldhuizen/Vleuterweide (40%).



3 Verbeteren van verkeersveiligheid

In deze paragraaf staat de stand van zaken van de projecten om de verkeersveiligheid te verbeteren beschreven, door aanpassing van de fysieke inrichting van wegen en kruispunten en maatregelen om het verkeersveilig gedrag van verkeersdeelnemers te bevorderen.

3.1 Verkeersveiligheidsprojecten

Sinds de vorige rapportage is 1 nieuw project afgerond. Er zijn momenteel 4 projecten in uitvoering en 15 projecten in voorbereiding.. De start van de uitvoering van 6 projecten is in of kort na de zomervakantie van 2017. Sinds de vorige rapportage zijn 4 nieuwe projecten gestart. De projecten verschillen in omvang en opgave. De maatregelen variëren van het aanbrengen van verkeersdrempels, wegversmallingen, herplaatsing van straatmeubilair, het aanpassen van de belijning, plaatsing van middeneilanden, tot een volledige reconstructie van de straat.

Nr.	Projectnaam	Wijk	Projectfase	Start uitvoering	Gereed	Voortgang
1	Maartvlinder – oversteek busbaan Leidsche Rijn Colled	Leidsche Rijn	Afgerond	Gestart	Opgeleverd	
2	Stroomrugbaan – bij wijkcentrum Vleuterweide	Leidsche Rijn	Uitvoering	Gestart	Q4 2017	
3	Vasco de Gamalaan – kruising met Livingstonelaan	Zuidwest	Uitvoering	Gestart	Q3 2017	
4	Einsteinreed – kruising met Seinedreef	Overvecht	Uitvoering	Gestart	Q3 2017	
5	Zamenhofdreef – kruising met Marnedreef	Overvecht	Uitvoering	Gestart	Q3 2017	
6	De Lessepstraat – kruising met Zwanenvechtlaan	Noordwest	Uitvoering	Q3 2017	Q3 2017	
7	Koningsweg	Oost	Uitvoering	Q3 2017	Q3 2017	
8	Griftstraat	Noordoost	Bestek	Q3 2017	Q4 2017	
9	Briljantlaan – Diamantweg	Zuid	Ontwerp	Q3 2017	Q3 2017	
10	Willem Van Noortplein – Pieter Nieuwlandstraat	Noordoost	Ontwerp	Q3 2017	Q4 2017	
11	Bleekstraat – spoorwegonderdoorgang	binnenstad	Bestek	Q4 2017	Q4 2018	
12	Moldaudee – kruising met Neckardreef	Overvecht	Ontwerp	Q4 2017	Q4 2017	
13	Moldaudee – kruising met Wolgadreef	Overvecht	Ontwerp	Q4 2017	Q4 2017	
14	Amazonedreef 30 km/u	Overvecht	Ontwerp	Q2 2018	n.n.b.	
15	Wilhelminalaan	VdM	Ontwerp	Q3 2018	n.n.b.	
16	Vleutenseweg	West	Initiatief	n.n.b.	n.n.b.	

Nieuw gestarte projecten

17	Australielaan nabij MBO	Zuidwest	Initiatief	Q3 2017	Q4 2017	
18	Laan van Chartreuse	Noordwest	Initiatief	n.n.b.	n.n.b.	
19	Dorpsstraat – Parkweg	VdM	Initiatief	Q4 2017	Q4 2017	
20	Musicalaan – Schoolzone	Leidsche Rijn	Ontwerp	Q3 2017	Q3 2017	

Afgeronde projecten – Evaluatie en nazorg

21	Rijnkennemerlaan–Musicalaan	Leidsche Rijn	Nazorg	Opgeleverd	Opgeleverd	
22	Kapteynlaan	Noordoost	Nazorg	Opgeleverd	Opgeleverd	

Evaluatie

23	Laan van Nieuw Guinea	West	Nazorg			
24	Carnegiedreef–Paranadreef	Overvecht	Evaluatie			
25	Crouweldijk–Parkzichtlaan	Leidsche Rijn	Evaluatie			
26	Zandweg	VdM	Evaluatie			
27	Loevenhoutsedijk	Noordwest	Evaluatie			
28	Kapteynlaan	Noordoost	Evaluatie			

Over het algemeen verlopen de projecten voorspoedig. Voor zeven projecten is de ontwerpfase na 6 maanden van voorbereiding nog niet afgerond. Deze projecten zijn in het overzicht met de kleur oranje aangegeven. De aanpak van de Wilhelminalaan is tijdelijk stilgelegd omdat de kosten voor de maatregelen zo hoog waren, dat deze niet uit het budget van het programma Verkeersveiligheid konden worden gedekt. Inmiddels zijn in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid voldoende middelen beschikbaar gesteld en is de voorbereiding weer vervolgd. Bij enkele projecten is de uitvoering een aantal weken uitgesteld, zodat werkzaamheden gecombineerd kunnen worden met groot onderhoud en overlast voor

bewoners zoveel mogelijk beperkt blijft. Bij enkele projecten neemt de voorbereiding meer tijd in beslag doordat overleg met belanghebbenden aanleiding geeft om maatregelen te heroverwegen of ontwerpen aan te passen.

Op basis van de evaluatie voor uitgevoerde projecten zijn voor de projecten Rijnkennemerlaan–Musicallaan en Kapteynlaan in het kader van nazorg aanvullende maatregelen genomen. Voor de Laan van Nieuw Guinea, Carnegiedreef–Paranadreef, Crouweldijk–Parkzichtlaan, Zandweg, Loevenhoutsedijk, en opnieuw voor de Kapteynlaan vindt een evaluatie plaats. Op basis daarvan wordt gezien of nadere maatregelen nodig en mogelijk zijn.

Naast de maatregelen in het kader van het programma verkeersveiligheid zijn er diverse projecten elders geprogrammeerd die bijdragen aan verkeersveiligheid en knelpunten wegnemen. Dit zijn onder andere de Amsterdamsestraatweg, Kanaalstraat, Westelijke Stadsboulevard (zoals de Lessinglaan), Waterlinieweg, Voorstraat en Busbaan Dichterswijk Z90, Eykmanlaan, USP doorfietsroute (Karel Doormanlaan, Huizingalaan e.v, en de aanpak Singel Oost.

3.2 Educatie

Er is een breed aanbod van verkeersvoorlichting en verkeerseducatie beschikbaar. Zie ook bijlage 1. 90 van de 113 basisscholen hebben deelgenomen aan het theoretisch verkeersexamen en praktijkexamen. Het slagingspercentage ligt rond de 95%. Scholen waar het slagingspercentage lager ligt dan gemiddeld krijgen extra activiteiten aangeboden door Harten voor Sport. Daarnaast hebben diverse activiteiten op het gebied van verkeerseducatie plaatsgevonden, waaronder 35 fietscursussen, 6 sessies Streetwise, 22 sessies Fietskriebels voor de 2–4 jarigen met hun ouders en Fietsalert voor 250 studenten.

3.3 Handhaving

De afgelopen maanden heeft de politie diverse verkeershandhavingsacties gehouden, onder meer op de Vleutensebaan, Stadsbaan, Cartesiusweg, Sint Josephlaan, Marnixlaan, Waterlinieweg (tijdens de werkzaamheden), Einsteindreef en de Weg der Verenigde Naties. Daarnaast wordt in de reguliere politiediensten op vele locaties op verkeersveiligheid gehandhaafd.

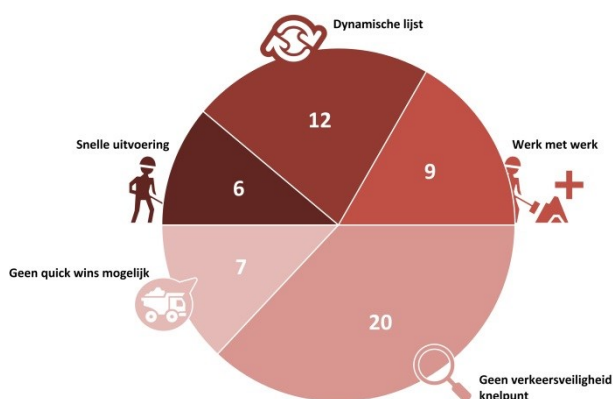
In maart 2017 heeft een grootschalige verkeerscontrole op verschillende locaties in Utrecht plaatsgevonden, op onder meer de Weg der Verenigde Naties, de Einsteindreef en de Zuilense Ring. Daarbij zijn ruim 1600 bekeuringen uitgedeeld en twee rijbewijzen ingevorderd voor te hard rijden, bumperkleven en niet handsfree bellen.

Daarnaast is op zes locaties op snelheid en rood licht gemeten door middel van flitspalen: op de Europalaan (kruising Beneluxlaan), de Amsterdamse Straatweg (kruising Sweder van Zuylenweg), de Graadt van Roggeweg (thv perceel 49 en 400–450), de Marnixlaan (thv Amsterdamsestraatweg) en de Sint Josephlaan (thv Amsterdamsestraatweg).

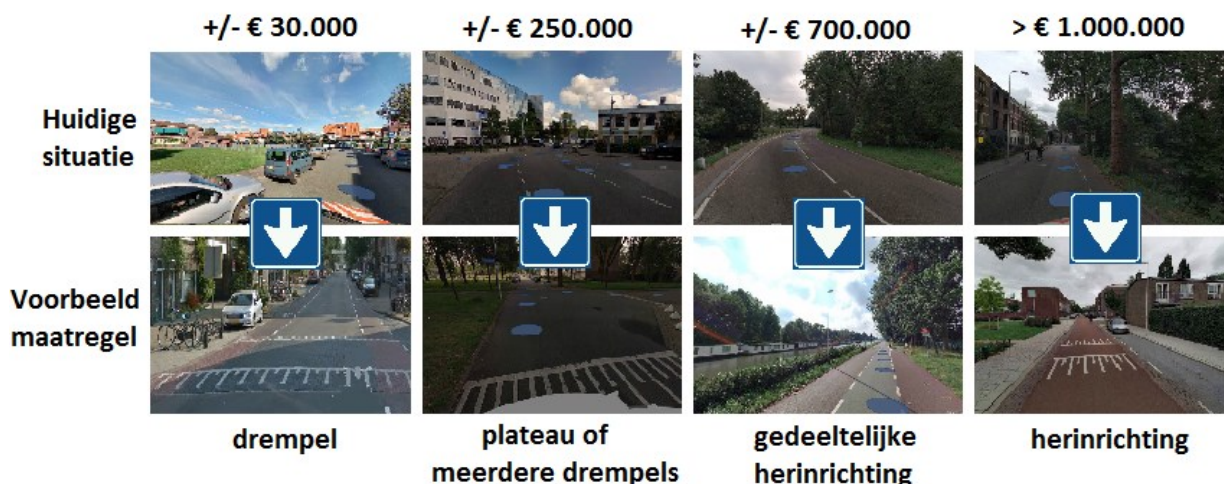
In 2016 werden ruim 53.000 automobilisten geflitst vanwege hun snelheid of omdat ze door rood reden. Het meeste door de twee flitspalen op de Graadt van Roggenweg (37.177 te hard en 5345 door rood). Op twee locaties werd vooral bekeurd vanwege door rood rijden. De flitspalen de Sint-Josephlaan nabij kruising Amsterdamsestraatweg (4361 door rood en 856 te hard) en Amsterdamsestraatweg nabij de kruising met de Sweder van Zuylenweg (1146 door rood en 872 te hard).

4 Programmering

Op basis van een inventarisatie en een nadere analyse van bestaande en nieuwe verkeersveiligheidsknelpunten is een dynamische lijst opgesteld. De resterende knelpunten in het Actieplan Verkeersveiligheid 2015–2020 zijn aangevuld met onder meer knelpunten uit meldingen, berichten in de (social) media, analyses van verkeersongevallen, verkeersongevallencijfers en informatie van wijkbureaus en wijkraden. Op basis van een analyse van de knelpunten en toetsing aan criteria heeft prioritering en programmering plaatsgevonden. In bijlage 1 wordt de werkwijze en criteria voor het signaleren, analyseren en programmeren van knelpunten nader toegelicht. Zie onderstaande visualisatie voor een overzicht.



Verkeersveiligheidsknelpunten zijn naar omvang en opgave globaal onder te verdelen in vier verschillende categorieën die in bijlage 1 worden toegelicht.



4.1 Snel uitvoeren

Op basis van de analyse is gebleken dat 6 knelpunten met eenvoudige maatregelen weg te nemen zijn met kleine wijziging aan de inrichting, gedragsbeïnvloeding en/of handhaving. Gelet op maatschappelijk draagvlak en ontwerpogave zijn dit geen complexe projecten en bedragen de kosten minder dan €30.000. Deze projecten worden na de zomer opgepakt en naar verwachting in het derde of vierde kwartaal 2017 worden uitgevoerd.

Projectnaam	Wijk	
Biltstraat – FC Donderstraat	Noordoost	Actieplan
Franz Leharsingel – Fred Raymondpad	Leidsche Rijn	Actieplan
Beethovenplein	West	Nieuw
Australiëlaan, MBO	Zuidwest	Nieuw
Vleutensebaan	Leidsche Rijn	Nieuw
Molierelaan	west	Nieuw

4.2 Werk met werk

Enkele nieuwe en bestaande verkeersveiligheidsknelpunten worden meegenomen in andere projecten. Voor de Stadsbaan en Jazzsingel worden de knelpunten aangepakt als deze straten een definitieve inrichting krijgen. Voor de Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat is onlangs bij de Voorjaarsnota besloten maatregelen te nemen ter verbetering van de leefbaarheid en veiligheid. Zo worden de knelpunten Mereveldseweg en knelpunten fietspaaltjes Lunetten meegenomen in projecten binnen het programma Utrecht Fietst. Het Malieblad, Mereveldseweg, 't Lint – oversteek en de Van Tuylkade worden meegenomen in andere programma's. De planning van deze projecten staat beschreven in het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid.

Straat	Wijk	
Van Tuylkade	Noordwest	Actieplan
Malieblad	Oost	Actieplan
Mereveldseweg	Oost	Nieuw
Stadsbaan	Leidsche Rijn	Nieuw
Franciscusdreef	Overvecht	Nieuw
Jazzsingel	Leidsche Rijn	Nieuw
Lunetten- paaltjes fietspaden	Zuid	Nieuw
t' Lint – oversteek	Vleuten/de Meern	Nieuw
Prinses Irenelaan/Pionstraat	Noordwest	Nieuw

Ook met de realisatie van andere projecten zoals de Stadsboulevard, Amsterdamsestraatweg, Kanaalstraat, Waterlinieweg, Voorstraat en busbaan Dichterswijk Z90 tussen de Van Zijstweg–Tellegenlaan, worden diverse verkeersveiligheidsknelpunten weggenomen.

4.3 Dynamische lijst

11 verkeersveiligheidsknelpunten zijn op een dynamische lijst geplaatst. Het zijn complexe(re) opgaven die eerst een goede verdere analyse vragen om te beoordelen wat precies de oorzaak van het knelpunt is en welke set maatregelen kan worden getroffen. De analyse vereist ook goede participatie en communicatie en een afweging van belangen. De maatregelen voor de projecten zijn geraamd tot ca €0.4 mln euro.

De voorbereiding van deze projecten start nadat lopende verkeersveiligheidsprojecten zijn afgerond. De voorbereiding voor de eerste 5 projecten start in het derde kwartaal van 2017 en is de uitvoering naar verwachting gereed medio 2018. In de voortgangsrapportage per 1 januari 2018 wordt de dynamische lijst geactualiseerd en zal worden gepubliceerd wat de volgende knelpunten zijn die worden aangepakt.

De prioritering is gemaakt op basis van de urgentie van het verkeersveiligheidsknelpunt. Dat wordt onder meer bepaald door de mate van duurzaam veilige inrichting, de oversteekbaarheid, overzichtelijkheid, snelheid en intensiteit van het verkeer, het gebruik door kwetsbare verkeersdeelnemers, incidenten, melding en verkeersveiligheidsbeleving. Zie bijlage 1 voor een verdere toelichting.

Projectnaam	Wijk		Ranking
Johan Wagenaarkade	West	Actieplan	1
Laan van Chartroise	Noordwest	Actieplan	1
Joostenlaan/Dorpsstraat	Vleuten/de Meerr	Nieuw	2
van Bijnkershoeklaan	Zuidwest	Actieplan	2
Bastionweg	Overvecht	Actieplan	2
Australiëlaan – Vrieslantlaan	Zuidwest	Actieplan	3
Musicalaan– Louis Armstronglaan	Leidsche Rijn	Nieuw	3
Parkzichtlaan	Leidsche Rijn	Nieuw	3
Zandweg–Regenboogbrug	Vleuten/de Meerr	Nieuw	3
Musicalaan Schoolzone	Leidsche Rijn	Nieuw	3
Albatroslaan	Oost	Nieuw	3
Norbruislaan t.h.v. tankstation	Noordwest	Actieplan	4

4.4 Geen quick wins mogelijk

Voor 7 knelpunten is uit analyse gebleken dat de knelpunten niet met quick wins zijn op te lossen, maar dat er een grote reconstructie vereist is. De kosten voor reconstructie worden geraamd van ca €0.5 mln tot €2,5 mln. Het budget van het programma verkeersveiligheid voorziet hier niet in. Gelet op de situatie en ontwikkelingen zal voor het kruispunt Sartreweg/Romerostraat gezocht worden naar alternatieve dekking. De overige knelpunten kunnen wellicht op een later moment worden meegenomen met groot onderhoud of andere ontwikkelingen.

Projectnaam	Wijk	
Berekuil	Noordoost	Actieplan
Homeruslaan	Oost	Actieplan
Lange Viestraat en Janskerkhof	Binnenstad	Actieplan
Marnedreef–Moezeldreef	Overvecht	Actieplan
Loobrug (oversteek)	Vleuten/de Meern	Actieplan
Prinsesselaan–Museumlaan–Biltstraat	Oost	Actieplan
Sartreweg/Romerostraat	Noordoost	Nieuw

Voor 2 knelpunten in het Actieplan Verkeersveiligheid 2015 – 2020 is geconstateerd dat geen maatregelen nodig zijn. Het knelpunt voor de Talmalaan kan worden weggenomen door fietsers via de fietsstraat door de Troelstralaan te geleiden. Daarnaast maakt deze straat onderdeel uit van de op te stellen wijkambitie voor Lauwerecht/Staatsliedenbuurt. Uit de analyse van de Simplonbaan is niet gebleken dat er sprake is van een verkeersveiligheidsknelpunt.

4.5 Geen verkeersveiligheidsknelpunt

Voor ca. 20 geïnventariseerde locaties blijkt op basis van de verkeersveiligheidsanalyse dat geen sprake is van een verkeersveiligheidsprobleem, maar van een leefbaarheidsprobleem door verkeersoverlast. Hiervoor worden bewoners doorverwezen naar het initiatievenfonds. Mits aan de voorwaarden van het Initiatievenfonds voldaan wordt, kan vanuit het fonds een bijdrage worden verleend. Dit betreft soms woonstraten die nog geen 30 km/u inrichting hebben.

5 Financiën

In 2015 heeft de raad voor het programma verkeersveiligheid een budget van € 5.0 miljoen beschikbaar gesteld voor de aanpak van verkeersonveilige situaties.

Bedrag	Omschrijving
€ 1.0 mln	Actuele knelpunten
€ 2.4 mln	Dynamische lijst
€ 1.0 mln	Inrichting 30 km/u gebieden met verkeersveiligheidsknelpunt
€ 0.6 mln	Gedragbeïnvloeding
€ 5.0 mln	Totaal

Actuele knelpunten

Voor actuele knelpunten die met eenvoudige maatregelen snel te verbeteren zijn is € 1.0 mln beschikbaar. Daarvan is ca 0.1 mln besteed. Na realisatie van de 6 nieuwe locaties, zoals benoemd in paragraaf 4.1, is er naar verwachting € 0.7 mln beschikbaar. Daarmee kunnen de komende periode ca 25 nieuwe knelpunten mee worden opgepakt.

Dynamische actielijst

Voor de realisatie van de verkeersveiligheidsprojecten op de dynamische actielijst is € 2.4 mln beschikbaar. De uitvoering van de eerste 8 projecten uit het Actieplan Verkeersveiligheid die nu in voorbereiding en uitvoering zijn wordt geraamd op € 0,9. Met het resterende budget van € 1.5 mln beschikbaar kunnen, uitgaande van een gemiddelde raming van € 0,25 mln, 6 projecten worden gerealiseerd.

Inrichting 30 km/u gebieden met verkeersveiligheidsknelpunt

Voor de cofinanciering voor de inrichting van 30 km/u wegen is € 1.0 mln beschikbaar. Daarvan wordt € 0,5 mln besteed aan de inrichting van drie projecten.

Gedragbeïnvloeding

Voor gedragbeïnvloeding is € 0,6 mln beschikbaar. Daarvan is 0,15 mln besteed aan educatie en gedraganalyses. Het resterende budget van € 0,45 wordt onder meer ingezet voor educatie, snelheidsmetingen, aanschaf van snelheidsdisplays.

Voor de uitvoering van de 26 knelpunten uit het Actieplan Verkeersveiligheid 2015 is € 2.4 miljoen beschikbaar. Dat is gemiddeld ca € 92.000 per knelpunt. Voor de te nemen maatregelen was geen raming gemaakt. Inmiddels zijn ramingen gemaakt, waaruit blijkt dat de gemiddelde kosten hoger zijn dan ca € 92.000 per knelpunt. Daarnaast zijn door de actualisatie en vorming van een dynamische lijst ook nieuwe projecten toegevoegd.

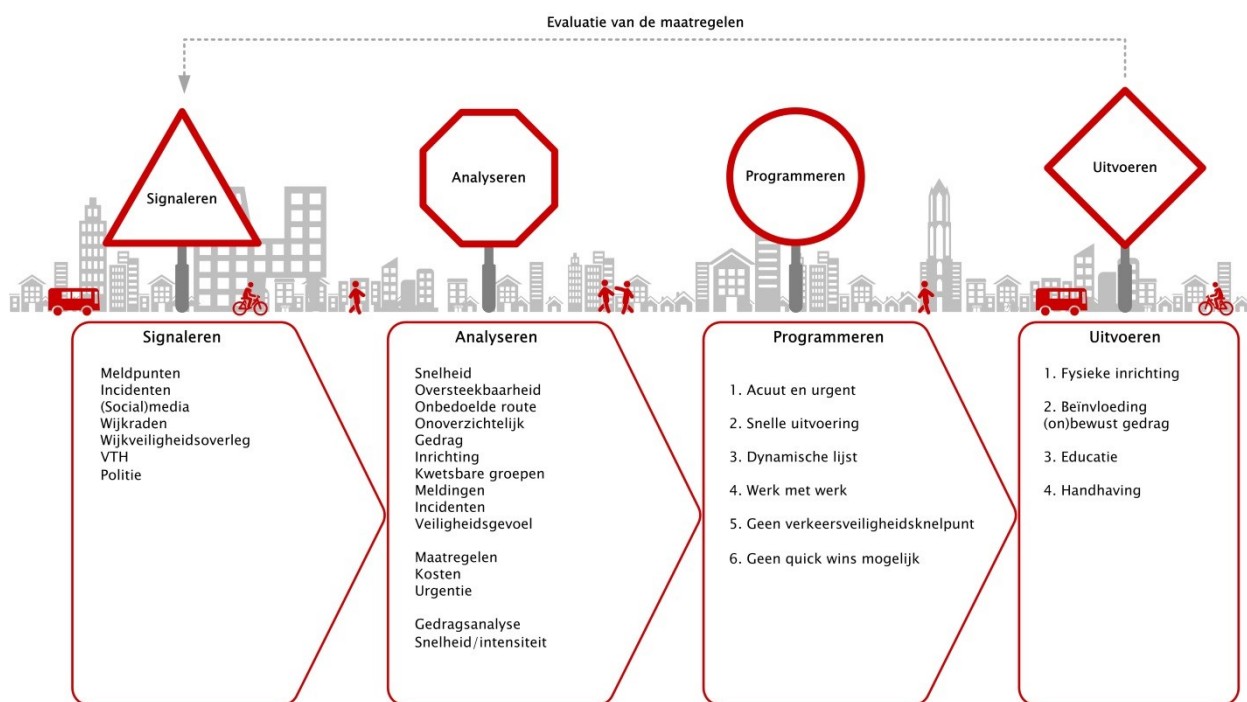
Met het in 2015 beschikbaar gestelde budget van € 5 miljoen kunnen de maatregelen worden gedekt die voor 2017 en 2018 zijn geprogrammeerd. Ook is budget voor ca 20 nieuwe actuele knelpunten, die met eenvoudige maatregelen kunnen worden aangepakt. Voor de resterende knelpunten in de dynamische lijst zal bij het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2018 of voorjaarsnota 2018 de noodzaak worden gezien om extra middelen voor de verbetering van verkeersveiligheid vrij te maken.

6 Bijlage 1: Uitvoering aanbevelingen

Naar aanleiding van diverse signalen heeft medio 2016 een onderzoek plaatsgevonden naar de uitvoering van het programma Verkeersveiligheid. Op 23 september 2016 is een rapport aan de gemeenteraad gestuurd over de conclusies en aanbevelingen in het onderzoek naar de uitvoering van het programma verkeersveiligheid. Met de maatregelen ter verbetering van het programmamanagement en het projectmanagement zijn alle aanbevelingen uit het onderzoek uitgevoerd.

6.1 Verbeteren programmamanagement

Signalen uit verschillende bronnen worden benut om de mogelijke verkeersveiligheidsknelpunten te inventariseren. Van de signalen wordt een quick scan gemaakt om te onderzoeken of het een verkeersveiligheidsknelpunt is. Vervolgens wordt een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse gemaakt, waarbij naar diverse aspecten wordt gekeken om een beeld te vormen van de oorzaak, urgentie en mogelijke oplossingsrichting. Op basis van deze analyse vindt prioritering en programmering plaats. Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse en een nadere verkenning met bewoners en omgeving worden fysieke- en/of gedragsmaatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Signaleren verkeersveiligheidsknelpunten

Het signaleren van verkeersveiligheidsknelpunten is de eerste stap in het proces. Daarbij wordt gebruik gemaakt van informatie uit verschillende bronnen, zoals meldpunten, incidenten, data verkeersintensiteiten en snelheden, (social)media, wijkraden en wijkbureaus en politie.

Ongevallenregistratie

Het verbeterde beeld van verkeersongevallen is afkomstig uit de verkeersveiligheidsrapportage BLIQ van STAR. STAR is een initiatief van de Nationale Politie, Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA. Er wordt gebruik gemaakt van registraties van politie, verzekeraars en de app MobielSchadeMelden.nl.

Samen met de provincie wordt gewerkt aan verdere verbetering van de ongevallenregistratie met informatie van ambulances en de spoedeisende hulpposten van ziekenhuizen. De bedoeling is, naar het voorbeeld in de provincie Friesland, via geanonimiseerde gegevens te verkrijgen over feiten en omstandigheden van verkeersongevallen, zoals locatie en betrokken vervoermiddelen.

Snelheden en trajecten

In opdracht van de gemeente is op 50 locaties onderzoek gedaan naar de rijsnelheden. Uit analyse van de eerste 23 locaties blijken 7 knelpunten te zijn waar harder wordt gereden dan het geldende snelheidsregime; dit betreft de Moldaureef, Johan Wagenaarkade, Jazzboulevard, Zandweg, Europalaan, Pieter Nieuwlandstraat en de Vasco da Gamalaan.

Daarnaast heeft de gemeente per 1 juli 2017 toegang tot snelheidsgegevens voor de Utrechtse wegen. De resultaten worden geanalyseerd en in de volgende voortgangsrapportage gepresenteerd.

Ook wordt onderzoek gedaan naar trajecten, waaronder de Corridorstudie van de busroute Vleuten–Utrecht Centraal–De Uithof (lijn 28). De provincie onderzoekt samen met busmaatschappij U–OV en de gemeente knelpunten in de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarbij wordt gekeken naar de instelling van verkeerslichten, de inrichting en overzichtelijkheid van kruispunten en het gedrag van verkeersdeelnemers (buschauffeurs, automobilisten, fietsers en voetgangers).

Verbeteren proces meldingen en analyse van (social) media

Het proces van het beantwoorden van meldingen van bewoners over verkeersveiligheid is gewijzigd. Jaarlijks komen ca 1200 meldingen binnen. Eerder is in de beantwoording een grote achterstand ontstaan die inmiddels voor een belangrijk deel is ingelopen. Vrijwel alle meldingen worden nu binnen de gestelde termijnen beantwoord. De meldingen worden dagelijks bekeken, waardoor urgente meldingen direct worden opgemerkt. Dagelijks worden berichten in de media en op social media gevolgd en vragen beantwoord.

Verkeersveiligheidsanalyse

De tweede stap in het proces is het maken van een verkeersveiligheidsanalyse. Van alle ontvangen signalen wordt een quick scan gemaakt. Als mogelijk sprake is van een nieuw knelpunt wordt een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse gemaakt. In de analyse wordt onder meer gekeken naar de fysieke inrichting van de openbare weg door middel van een locatiebezoek, ervaringen van bewoners en gebruikers, het gedrag van verkeersdeelnemers, meldingen, ongevallen, ervaren veiligheid en of de doelgroep bestaat uit kwetsbare verkeersdeelnemers. Ook wordt een inschatting gemaakt van de mogelijke of noodzakelijke maatregelen en de kosten daarvan. Tot slot wordt bepaald wat de urgentie is. Als daar aanleiding toe is, wordt ook door een verkeersgedragsdeskundige op locatie een analyse van het gedrag van verkeersdeelnemers gemaakt, of wordt aanvullend onderzoek gedaan naar verkeersintensiteit en rijsnelheden.

Programmering

De derde stap is de prioritering en programmering van verkeersveiligheids knelpunten. Ten behoeve van deze voortgangsrapportage heeft deze prioritering en programmering voor de eerste keer plaatsgevonden. Op basis van de verkeersveiligheidsanalyses zijn de knelpunten ingedeeld in 6 categorieën:

Acuut en urgent (1); Snelle uitvoering mogelijk (2); Dynamische lijst (3); Werk met werk, mee laten lopen ander programma/opgave (4); Geen verkeersveiligheid maar knelpunt in leefbaarheid (5); Ontoereikend budget (6).

Bij de programmering in hoofdstuk 4 is gekeken naar mate van duurzaam veilige inrichting, de oversteekbaarheid, overzichtelijkheid, snelheid en intensiteit van het verkeer, het gebruik door kwetsbare verkeersdeelnemers, incidenten, melding en verkeersveiligheidsbeleving.

Maatregelen

Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse en een nadere verkenning met bewoners en omgeving worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De maatregelen bestaan uit een combinatie van de fysieke inrichting van de openbare ruimte, het beïnvloeden van (on)bewust verkeersveilig gedrag, educatie en/of handhaving. De principes voor de duurzaam veilig worden daarbij als uitgangspunt gebruikt.

Snelheidsdisplays

De toepassing van dynamische snelheidsdisplays zal worden geïntensiveerd. Het weergeven van de daadwerkelijk gereden snelheid of de weergave van een smiley aan de weggebruiker en omgeving is een vorm van nudging: een positieve prikkel die wordt gegeven om zodoende verkeersveilig gedrag te stimuleren. Er gaan vanaf najaar 2017 8 dynamische snelheidsdisplays worden ingezet. De displays zijn zowel te gebruiken om gedrag te beïnvloeden als om de snelheden te meten. Naast het informeren van de weggebruikers en de buurt over de werkelijk gereden snelheden, kan de display daarom worden gebruikt bij de oplevering van verkeersveiligheidsprojecten (beïnvloeding) als bij de evaluatie (meting). De display meet ook de tegenovergestelde richting en de display kan (onzichtbaar) uit worden gezet, terwijl de metingen doorgaan. Naar verwachting zijn de displays vanaf einde van het derde kwartaal 2017 in te zetten. Onderzoek heeft aangetoond dat een display vijf weken effectief is op één locatie. Daarmee zijn ze inzetbaar op ca 50 locaties per jaar.

Educatie

Op basis van verkeersveiligheidsanalyse wordt een samenhangend pakket van maatregelen ingezet waaronder educatie en voorlichting.

Handhaving: samenwerking met politie en Openbaar Ministerie

De bestaande samenwerking op het gebied van verkeershandhaving tussen gemeenten, politie en OM is geïntensiveerd. Er vindt overleg plaats over de analyse van incidenten en verkeersveiligheidsknelpunten en sturing op het beleid ten aanzien van handhaving en toezicht. Het gaat hierbij naast snelheid ook om alcoholgebruik in het verkeer, roodlichtnegatie, afleiding en veelplegers in het verkeer.

De bestaande handhaving zal worden geïntensiveerd voor locaties waarbij ondanks goede inrichting van de openbare weg, toch aantoonbaar sprake is van verkeersonveilig gedrag door verkeersdeelnemers. Deze handhaving kan worden meegenomen in de reguliere politiediensten, bij de inzet van de speciale verkeershandhavingsteams, trajectmeting of door plaatsing van flitspalen (snelheid, door rood rijden).

Reflectie op effectiviteit maatregelen

Afgelopen half jaar hebben drie expertmeetings plaatsgevonden over verschillende aspecten van verkeersveiligheid. Het doel van deze expertmeetings is een verdere analyse van de aanpak van de opgaven. Samen met gedragswetenschappers, verkeersdeskundigen, vertegenwoordigers van doelgroepen en organisaties en collega's van andere grote steden is gesproken over:

- a. Mengen van verkeer (auto en fiets);
- b. Bewust en onbewust verkeersonveilig gedrag;
- c. Het terugdringen van snelheid op brede wegen in woonwijken.

De conclusies staan op www.utrecht.nl/verkeersveiligheid. De uitkomsten zijn inmiddels toegepast, onder meer in een vervolgoverleg met politie en openbaar ministerie over handhaving (b) en in diverse projecten bij de afweging voor het inrichtingsprofiel (a).

6.2 Verbeteren projectmanagement

In vervolg op de voortgangsrapportage verkeersveiligheid van 31 januari 2017 is het projectmanagement verder versterkt. Alle projecten worden geleid door projectleiders, werkprocessen zijn verbeterd, de ontstane tekorten ten aanzien van participatie en communicatie zijn hersteld. In de voortgangsbewaking

wordt in alle projectfasen, naast kwaliteit, kosten en planning ook op deze aspecten getoetst. Onderzocht wordt of het mogelijk is de doorlooptijd verder te verkorten.

Voor alle projecten vindt ook enkele maanden na ingebruikname opnieuw een evaluatie plaats. Veelal ook met een schouw met omwonenden. Daarin wordt bekeken of de situatie voldoende verkeersveilig is, of de vastgestelde maatregelen zijn genomen en of de beoogde doelen zijn gehaald. Zo nodig worden aanvullende maatregelen genomen.