

RICHTING AANGEVEN

EEN ONDERZOEK NAAR DE AANPAK
VAN VERKEERSVEILIGHEID IN DE
GEMEENTE UTRECHT



REKEN



KAMER
UTRECHT



RICHTING AANGEGVEN

**EEN ONDERZOEK NAAR DE AANPAK
VAN VERKEERSVEILIGHEID IN DE GEMEENTE UTRECHT**

15 oktober 2026
Eindrapport

REKENKAMER UTRECHT

LEDEN

- Paul Venhoeven (voorzitter)
- Nanda 't Lam
- Stephan Grimmelikhuijsen

MEDEWERKERS ONDERZOEK

- Fleur Bubbert
- Janneke Hagens
- Gerth Molenaar
- Johan Snoei

CONTACTGEGEVENS

rekenkamer@utrecht.nl

www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/rekenkamer

Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

INHOUD

Deel I Bestuurlijk rapport.....	8
Onderzoek: Geeft de gemeente Utrecht een doeltreffende invulling aan verkeersveiligheid?	8
Conclusies	11
Deelconclusie 1: Interne samenwerking op verkeersveiligheid is complex en een strategische positionering ontbreekt.....	12
Deelconclusie 2: Er is ruimte voor inbreng van externe partijen, met soms kritiek op de mate waarin inbreng wordt benut.....	13
Deelconclusie 3: Evaluaties en kennisdeling zijn niet structureel ingebed	13
Deelconclusie 4: Financiën ontoereikend, planningen soms onrealistisch	14
Deelconclusie 5: Samenhang tussen doelen en aanpak verkeersveiligheid is onvoldoende duidelijk.....	15
Deelconclusie 6: Mate van doeltreffendheid van projecten is lastig vast te stellen	16
Aanbevelingen	17
Aanbeveling 1: Bepaal een gezamenlijke visie en duidelijke positionering op verkeersveiligheid	17
Aanbeveling 2: Breng meer samenhang aan tussen doelen, aanpak en uitvoering op verkeersveiligheid	17
Aanbeveling 3: Breng meer balans aan tussen de ambities op verkeersveiligheid en de hiervoor benodigde middelen	17
Aanbeveling 4: Besteed aandacht aan het managen van verwachtingen bij de mate van invloed van de gemeente op verkeersveiligheid	18
Aanbeveling 5: Zorg voor een structurele cyclus van evalueren, leren en verbeteren.....	19
Bestuurlijke reactie college van B&W.....	19
Nawoord	25

Deel II Nota van bevindingen	28
1 Inleiding	28
1.1 Aanleiding.....	28
1.2 Doel en onderzoeksvragen	28
1.3 Werkwijze en afbakening	29
1.4 Leeswijzer	32
2 Beleid en aanpak	34
2.1 Verkeersveiligheid is onderdeel van Utrechtse mobiliteitsplannen maar is geen veiligheidsprioriteit meer	36
2.2 Programma Verkeersveiligheid wil objectieve en subjectieve verkeersveiligheid verbeteren, koppeling tussen doelen en aanpak niet duidelijk	45
2.3 Heldere keuze voor verschillende typen verkeersveiligheidsprojecten gericht op bestaande risico's, individuele projecten niet altijd helder onderbouwd	48
2.4 Prioritering en programmering projecten in de praktijk niet altijd navolgbaar, koppeling met beleidsdoelen ontbreekt	56
3 Middelen en instrumenten	63
3.1 Middelen voor verkeersveiligheid afkomstig uit verschillende budgetten en beperkt inzichtelijk	65
3.2 Onderdelen budget programma verkeersveiligheid inzichtelijk, maar besteding daarvan niet goed navolgbaar	73
3.3 Inzet van middelen sluit beter aan op de aanpak van verkeersveiligheid dan op de doelen ..	78
4 Organisatie, samenwerking en rolverdeling	80
4.1 Klein team werkt aan veel taken, met wisselende plek in de organisatie	82
4.2 Interne afstemming op basis van diverse plannen en procedures, maar niet vanuit één strategische koers.....	84
4.3 Vaste externe partners, wisselende ervaringen	90
5 Planning en uitvoering	96
5.1 Inzicht in plannings en bijstellingen daarvan bij verkeersveiligheidsprojecten lastig te doorgronden	97
5.2 Regelmatig sprake van afwijkingen bij de uitvoering ten opzichte van de planning	101

6	Doeltreffendheid aanpak	105
6.1	Gemeente werkt met effectindicatoren, maar de koppeling aan de inzet van de gemeente is moeilijk te maken	107
6.2	Projecten zijn gericht op verbetering van verkeersveiligheid maar totale uitkomst is onbekend.....	110
6.3	Hoe projecten bijdragen aan hoofddoelstellingen is niet te beoordelen.....	113
7	Leren en verbeteren.....	114
7.1	Signalering van verkeers(on)veiligheid is de afgelopen jaren verbeterd, interne kennisdeling over verkeersveiligheid is niet structureel ingebed	116
7.2	Gemeente benut kennis en inbreng van externe samenwerkingspartners en bewoners ..	119
7.3	Evaluaties van projecten leiden tot aanpassingen, maar leren en ontwikkelen is niet structureel ingebed	122
7.4	Programmabrede aanpak is meermaals geëvalueerd en bijgesteld	126
Bijlage 1	Lijst afkortingen en definities	129
Bijlage 2	Onderzoeksverantwoording.....	131
Bijlage 3	Casusbeschrijvingen	144
1.	Vorrangsplein 't Goylaan	146
2.	Theemsdreef – Neckardreef	156
3.	Kanaalstraat – Damstraat	168
4.	Eisenhowerlaan	182
5.	Parkzichtlaan – Crouweldijk.....	191

I Deel I Bestuurlijk rapport



DEEL I BESTUURLIJK RAPPORT

ONDERZOEK: GEEFT DE GEMEENTE UTRECHT EEN DOELTREFFENDE INVULLING AAN VERKEERSVEILIGHEID?

Aanleiding

Of je nu naar school fietst, met de auto naar het werk gaat, of een wandeling door de stad maakt; verkeersveiligheid gaat elke inwoner en bezoeker van Utrecht aan. Al jaren is verkeersproblematiek het door inwoners meest genoemde buurtprobleem.¹ Hoewel het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren afneemt, blijkt ook de tevredenheid over de verkeersveiligheid te zijn afgenomen. En is de mate waarin men aangeeft last te hebben van gevaarlijk verkeersgedrag toegenomen.²

Het aantal verkeersdeelnemers in de stad neemt toe, maar de ruimte groeit niet mee. De toenemende drukte in een gelimiteerde ruimte brengt knelpunten rondom verkeersveiligheid met zich mee. Zo is er in een oudere stad als Utrecht sprake van ‘verouderde’ infrastructuur gericht op de auto, terwijl andere weggebruikers in aantal sterk zijn toegenomen. Bovendien brengt de opkomst van nieuwe vervoersmiddelen, zoals e-bikes en fatbikes, met zich mee dat de snelheden en het verkeersgedrag van verschillende weggebruikers sterk variëren. Door aanpassingen aan de ruimtelijke inrichting te doen wordt beoogd dat de beschikbare ruimte beter en veiliger wordt benut.

In het coalitieakkoord 2022-2026³ heeft verkeersveiligheid in samenhang met leefbaarheid en duurzaamheid een belangrijke plaats gekregen. Bijvoorbeeld door veel aandacht voor fietsers en voetgangers en het invoeren van 30km per uur voor woonstraten.

Raadsleden stellen met enige regelmaat vragen over de veiligheid van bijvoorbeeld een bepaald kruispunt, een weg of een oversteekplaats. In onze gesprekken met raadsfracties is verkeersveiligheid ook meermaals genoemd als relevant onderzoeksonderwerp voor de rekenkamer. Verkeersveiligheid blijft een urgent vraagstuk, dat aandacht en sturing rechtvaardigt.

¹ Gemeente Utrecht (2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

² Gemeente Utrecht (2026). [Verkeersveiligheid | Utrecht Monitor](#). In deze tweejaarlijkse monitor worden de cijfers over 2025 gepresenteerd in relatie tot cijfers over 2023 en eerder.

³ Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026 (juni 2022). *Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat*.

Doel en centrale vraag

Het doel van dit onderzoek is om de Utrechtse gemeenteraad inzicht te geven in de effecten van de inzet van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. We kijken daarbij zowel naar het programma verkeersveiligheid als naar vijf uiteenlopende projecten die de afgelopen jaren zijn uitgevoerd onder dit programma.

De centrale vraag van het onderzoek luidt:

Hoe geeft de gemeente Utrecht invulling aan de aanpak voor verkeersveiligheid en in hoeverre zijn de aanpak en de concrete verkeersveiligheidsprojecten in de stad doeltreffend?

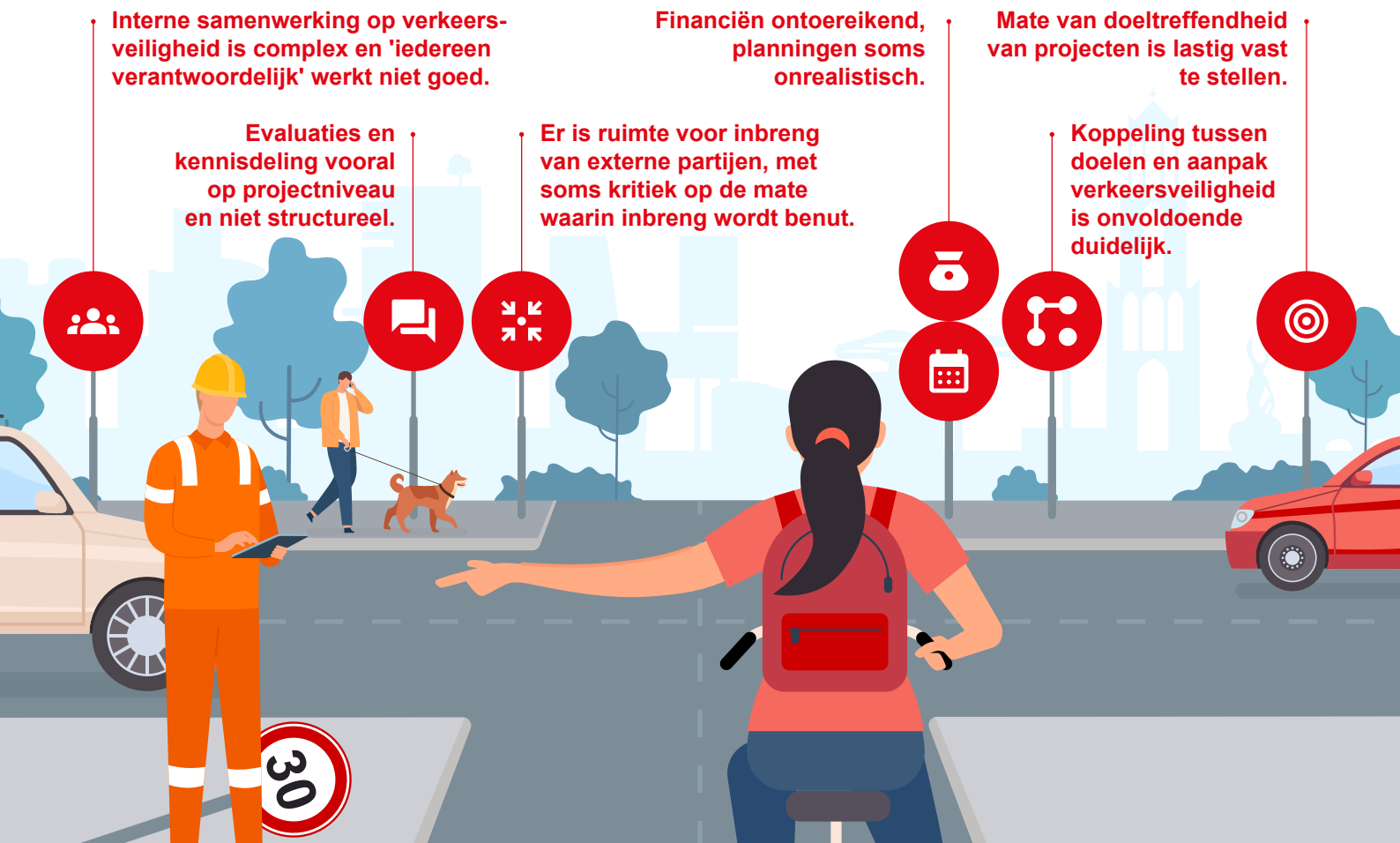
Werkwijze

Het onderzoek is uitgevoerd in de periode mei 2025 tot en met mei 2026. We voerden een documentstudie uit aan de hand van openbare en interne documenten over het beleid en de aanpak van verkeersveiligheid in Utrecht. Bij dit onderzoek zijn vijf casussen onderzocht. Deze zijn geselecteerd op basis van de diverse praktijken van de aanpak van verkeersonveiligheid. Dat zijn: (1) Voorrangspolein t Goylaan (Hoograven), (2) Theemsdreef – Neckardreef (Overvecht), (3) Kanaalstraat – Damstraat (Lombok), (4) Eisenhowerlaan (Kanaleneiland) en (5) Parkzichtlaan – Crouweldijk (Leidsche Rijn). Aan deze casussen wordt in het bestuurlijk rapport en in de nota van bevindingen gerefereerd. Beschrijvingen van de casussen zijn opgenomen in bijlage 3.

Aan dit onderzoek is bijgedragen door een aantal personen en organisaties, zowel binnen als buiten de gemeente. Wij danken alle betrokkenen hartelijk voor hun bijdrage.

Verkeersveiligheid staat onder druk, meer richting nodig in de aanpak

Utrecht groeit en het verkeer wordt steeds drukker en ook ingewikkelder. Dat heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid van de stad. Het aantal slachtoffers neemt af, maar de tevredenheid over de veiligheid van het verkeer gaat achteruit. De aanpak van de gemeente om de verkeersveiligheid te verbeteren kan beter. Dit heeft zes oorzaken:



Aanbevelingen om de aanpak van verkeersveiligheid te verbeteren

- 1** Bepaal een gezamenlijke visie en duidelijke plek van verkeersveiligheid binnen mobiliteit.
- 2** Breng meer samenhang aan tussen doelen, aanpak en uitvoering van verkeersveiligheid.
- 3** Breng meer balans aan tussen de ambities op verkeersveiligheid en de hiervoor benodigde middelen.
- 4** Besteed aandacht aan verwachtingen van inwoners en organisaties over hoeveel invloed de gemeente heeft op verkeersveiligheid.
- 5** Zorg voor een structurele cyclus van evalueren, leren en verbeteren.

CONCLUSIES

Op basis van de bevindingen van dit onderzoek komen we tot de volgende hoofdconclusie en zes deelconclusies. Wij formuleren hierbij vervolgens vijf aanbevelingen.

HOOFDCONCLUSIE

De verkeersveiligheid in Utrecht staat onder druk, maar de aanpak van verkeersveiligheid in Utrecht is onvoldoende consequent en structureel. Verkeersveiligheid is 'van iedereen' en raakt iedereen, zeker in een groeiende en steeds drukker wordende stad met complexer geworden verkeer. Hoewel het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren is gedaald, is de tevredenheid over verkeersveiligheid verslechterd.

De gemeente Utrecht werkt al jaren aan verkeersveiligheid, door middel van een breed pakket aan maatregelen en een aanpak die steeds meer proactief risicogestuurd is in plaats van reactief. Het signaleren van verkeers(on)veiligheid is stadsbreed verbeterd. Toch ziet de Rekenkamer Utrecht dat de gemeente meer richting zou kunnen geven aan de positionering van het programma Verkeersveiligheid binnen de organisatie en de uitvoering van dit programma, om de doeltreffendheid van de aanpak op verkeersveiligheid te vergroten.

Binnen Mobiliteit moeten medewerkers verkeersveiligheid integraal meenemen in hun werk, maar in de praktijk ligt de verantwoordelijkheid voor dit thema vooral bij het kleine programmateam Verkeersveiligheid. Dit team werkt met beperkte middelen (geld, capaciteit), en moet daarbij regelmatig concurreren met conflicterende mobiliteitsbelangen. De rekenkamer vindt dat verkeersveiligheid een duidelijke plek moet hebben binnen de organisatie waar verschillende belangen spelen.

Binnen projecten is ruimte voor expertise en inbreng van belanghebbenden (zoals de Fietzersbond en Solgu), maar zij zijn soms kritisch over projectresultaten of ervaren gebrek aan projectoverstijgende lessen uit evaluaties van projecten. Binnen programma Verkeersveiligheid zijn intern kennisdelen, leren en ontwikkelen onvoldoende structureel ingebed en worden geleerde lessen niet structureel vastgelegd. Dat beperkt de mogelijkheden om vanuit opgedane kennis en ervaringen aan de verkeersveiligheidsaanpak op een structurele wijze verder richting te geven.

Hoewel het signaleren van verkeers(on)veiligheid stadsbreed is verbeterd, is het niet altijd helder onderbouwd waarom bepaalde locaties worden aangepakt en andere niet. Daarin speelt mee dat politiek-maatschappelijke druk na ernstige ongevallen de gewenste risicogestuurde aanpak bemoeilijkt, omdat er soms onvermijdelijk ad hoc gehandeld wordt op maatschappelijke onrust. Daarbij signaleert de rekenkamer dat het huidige budget ontoereikend is voor de totale verkeersveiligheidsopgave. Dit beperkt onder meer de inzet van handhaving en het aantal aangepakte locaties. Om tekorten op te vangen, is de afgelopen jaren meermaals geld uit de toekomst naar voren gehaald.

Op het niveau van de gestelde beleidsdoelen om de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid (respectievelijk minder ongevallen c.q. slachtoffers en een betere beleving van de verkeersveiligheid) te verbeteren zien we geen duidelijke koppeling met de gevolgde risicogestuurde aanpak. Doordat deze koppeling niet helder wordt gelegd, is onduidelijk hoe de prioritering en programmering van projecten en de inzet van de beschikbare middelen moeten bijdragen aan deze doelen.

DEELCONCLUSIE 1: INTERNE SAMENWERKING OP VERKEERSVEILIGHEID IS COMPLEX EN EEN STRATEGISCHE POSITIONERING ONTBREEKT

Programma Verkeersveiligheid werkt als klein team (circa 5 fte) – met meerdere rollen en diverse werkzaamheden – met veel verschillende interne en externe partijen samen. Binnen de gemeente is de organisatie van de samenwerking tussen betrokken afdelingen en teams bij het programmeren, ontwerpen en uitvoeren van projecten voor verkeersveiligheid complex. Elke medewerker binnen de afdeling Mobiliteit draagt in principe de verantwoordelijkheid om het aspect verkeersveiligheid bij projecten mee te nemen, bijvoorbeeld bij grote ruimtelijke projecten. Daarnaast werkt het kleine programmteam Verkeersveiligheid op diverse wijzen aan dit thema, bijvoorbeeld aan kleine verkeersveiligheidsprojecten. In de praktijk zien we dat verkeersveiligheid voornamelijk bij dit programmteam centraal staat, maar verkeersveiligheid stadsbreed nog niet structureel in integrale werkzaamheden wordt meegenomen.

Het programmteam Verkeersveiligheid is zowel qua capaciteit als budget klein, en moet vanuit die positie regelmatig concurreren met andere mobiliteitsbelangen binnen projecten. Belangen en wensen van betrokkenen staan soms haaks op elkaar. Dat geldt zowel binnen de gemeente, alsook in de samenwerking met externe partijen. Denk aan het belang van nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer dat plekken goed en snel bereikbaar zijn. Dit ten opzichte van belangen van bijvoorbeeld bewoners en programma Verkeersveiligheid om met drempels en smallere straten de snelheid van het verkeer te laten afnemen. Of binnen de gemeente aan het belang voor de verkeersveiligheid om veilige oversteken te realiseren, en het belang van programma Fiets om fietsers altijd voorrang te geven. Opschaling van opgaven en oplossingen naar ‘stedelijk’ of ‘strategisch’ niveau is al jaren een wens van het programmteam en partners, maar vindt nog weinig plaats.

Uiteenlopende belangen worden veelal per project afgewogen. Dat gebeurt vervolgens niet altijd op een structurele, integrale manier. Het programmteam Verkeersveiligheid heeft continu afstemming over verkeersveiligheid met andere mobiliteitsteams, maar de manier waarop, met wie en op welk moment afstemming plaatsvindt verschilt per (type) project. De

overdracht van ontwerp naar beheer verloopt ook regelmatig niet optimaal. We zien bijvoorbeeld toetsingsprocedures⁴ die niet consequent worden gevolgd.

Daarnaast maakt capaciteitsgebrek bij de politie de samenwerking op het gebied van handhaving lastig. Verkeersveiligheid was eerder als prioriteit opgenomen in de meerjarige Integraal Veiligheidsplannen 2015-2018 en 2019-2022. Dat is in de huidige Veiligheidsagenda 2023-2026 niet meer het geval, waarbij afwegingen rond beschikbare capaciteit en middelen een rol hebben gespeeld. Voor verkeersveiligheid heeft dit negatieve gevolgen voor de beschikbare inzet van handhaving door de gemeente, politie en Openbaar Ministerie.

DEELCONCLUSIE 2: ER IS RUIMTE VOOR INBRENG VAN EXTERNE PARTIJEN, MET SOMS KRITIEK OP DE MATE WAARIN INBRENG WORDT BENUT

Er wordt veel kennis gedeeld met en geleerd van externe partijen als gemeenten, provincie, politie, Openbaar Ministerie (onderdeel CVOM)⁵, verkeersveiligheidsexperts en belangenorganisaties als de Fietzersbond en Solgu.⁶ Programma Verkeersveiligheid heeft goede ervaringen met kennisuitwisseling en lobby, met andere gemeenten en met landelijke (kennis)organisaties. Ook worden bewoners op meerdere manieren betrokken bij verkeersveiligheidsprojecten en wordt hun inbreng benut voor deze projecten. In het bijzonder de provincie waardeert de samenwerking met het programmateam als positief: de gemeente Utrecht is 'koploper' in samenwerking, met bijvoorbeeld goede inbreng bij overleggen en projectaanvragen.

Belangenorganisaties als Solgu en de Fietzersbond geven regelmatig input op verkeersveiligheid, vooral op projectniveau. Ze kunnen echter niet bij elk project bijdragen. Deze externe organisaties zijn daarbij kritisch over de mate waarin de gemeente overkoepelende kennis consequent en goed benut. Bijdragen en belangen van externe partners worden vooral per project meegenomen en afgewogen, en worden niet altijd opgetild om er in volgende projecten direct zo goed mogelijk rekening mee te houden.

DEELCONCLUSIE 3: EVALUATIES EN KENNISDELING ZIJN NIET STRUCTUREEL INGEBED

Het evalueren van verkeersveiligheidsprojecten gebeurt in de praktijk niet altijd, hoewel dit voor fysieke projecten wel de afspraak is. Er vindt intern kennisdeling plaats tussen

⁴ De Commissie BlnG (Beheer, Inrichting, Gebruik) toetst vooraf alle grote en kleine projecten in de openbare ruimte. In de Commissie BlnG zitten medewerkers vanuit verschillende gemeentelijke afdelingen voor inrichting en beheer van de openbare ruimte.

⁵ Onderdeel CVOM: Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie.

⁶ Solgu is de belangenbehartiger van Utrechters met een lichamelijke of zintuiglijke functiebeperking en/of chronische ziekte,

verschillende gemeentelijke organisatieonderdelen op het gebied van verkeersveiligheid. Dat gebeurt echter voornamelijk op projectniveau.

De kennis uit evaluaties van projecten wordt niet op een duidelijke locatie vastgelegd om hier overkoepelend van te leren en deze kennis te borgen bij eventueel verloop van medewerkers. Geleerde lessen zitten voornamelijk in de hoofden van medewerkers en dat is kwetsbaar. Gestructureerde kennisdeling over overkoepelende lessen ontbreekt. Het bredere verkeersveiligheidsprogramma is in de afgelopen jaren wel meermaals geëvalueerd en op onderdelen bijgesteld.

DEELCONCLUSIE 4: FINANCIËN ONTOEREIKEND, PLANNINGEN SOMS ONREALISTISCH

De complexe organisatiestructuur rond verkeersveiligheid komt ook tot uiting bij de financiën en de planning. Het blijkt lastig om een goed inzicht te verkrijgen in de middelen voor Verkeersveiligheid. En verkeersveiligheidsprojecten zijn soms afhankelijk van planningen van andere projecten, wat maakt dat met enige regelmaat sprake is van afwijkingen.

Binnen de gemeente wordt vanuit verschillende programma's en projecten in verkeersveiligheid geïnvesteerd. De hoofdmoot van de middelen gaat naar het programma Verkeersveiligheid, dat deel uitmaakt van het programma Duurzame mobiliteit. Waar mogelijk worden de beschikbare middelen aangevuld met subsidies van het Rijk en de provincie Utrecht. Dat levert in cijfers voor de periode vanaf 2020 een fluctuerend beeld van de bestede middelen op, variërend van ruim € 2 mln. tot € 5 mln., jaarlijks gemiddeld circa € 3,3 mln. Voor verkeersveiligheidsprojecten worden met enige regelmaat ook incidenteel middelen (financiën, capaciteit) vanuit andere beleidsprogramma's beschikbaar gesteld. Verkeersveiligheid is soms ook een onderdeel van integrale ruimtelijke projecten of in het kader van koppelkansen om werk-met-werk te maken. Hierdoor is onduidelijk welke middelen buiten het programma Verkeersveiligheid in bredere zin worden ingezet voor de verbetering van de verkeersveiligheid.

Door de jaren heen blijkt het structureel beschikbare budget van programma Verkeersveiligheid ontoereikend voor de voorliggende opgaven en zijn incidenteel extra budgetten toegevoegd. Dit betekent dat continu keuzes gemaakt moeten worden tussen verkeersveiligheidsopgaven. Dat geldt voor fysieke projecten, maar ook voor de inzet van capaciteit voor handhaving en gedragsbeïnvloeding. Ook blijkt dat budgetten voor komende jaren al naar voren worden gehaald om financiële knelpunten op te vangen. De rekenkamer is hier kritisch op, want daarmee wordt het onderliggende probleem en spanningsveld naar de toekomst verschoven.

Ondanks projectplanningen en jaarlijks inzicht in verkeersveiligheidsprojecten in voortgangsrapportages, ontbreekt inzicht in de (mate van) realisatie ten opzichte van de planning. Het blijkt voor verkeersveiligheidsprojecten vaak lastig om een heldere en

realistische planning op te stellen. Dat is vooral het geval voor fysieke projecten. Regelmatig is bij de uitvoering sprake van afwijkingen ten opzichte van de beoogde planning. Grote(re) projecten blijken hiervoor vanwege de complexiteit gevoeliger te zijn dan kleine(re) projecten. De mate van benodigde afstemming met belanghebbenden, en budgettaire en capacitaire knelpunten zijn factoren die het verloop van de uitvoering conform planning negatief kunnen beïnvloeden. Maatschappelijke druk en politieke aandacht blijken daarentegen, bijvoorbeeld na ernstige verkeersongevallen, een meer voortvarende start en uitvoering te bevorderen. Keerzijde hiervan is dat dit gevolgen heeft voor de start van de uitvoering van andere projecten.

DEELCONCLUSIE 5: SAMENHANG TUSSEN DOELEN EN AANPAK VERKEERSVEILIGHEID IS ONVOLDOENDE DUIDELIJK

Vanuit het Mobiliteitsplan werkt programma Verkeersveiligheid aan twee beleidsdoelen: het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid (aantal verkeersslachtoffers) en van de subjectieve verkeersveiligheid (beleving). De rekenkamer ziet echter geen duidelijke koppeling tussen deze beleidsdoelen, en de gekozen aanpak en concrete projecten van programma Verkeersveiligheid.

De aanpak van programma Verkeersveiligheid zet in op een breed palet aan maatregelen en projecten, volgens de drie E's: *engineering*, *education* en *enforcement* (infrastructuur, educatie en handhaving). Ook wordt steeds meer gewerkt volgens een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Dit betekent dat de gemeente meer wil focussen op het voorkomen van ongevallen, in plaats van uitsluitend handelen ná ongevallen. Daarbij is er aandacht voor risicogroepen en -gedragingen. Voornamelijk (schoolgaande) kinderen zijn onderdeel van deze 'risicogroepen'. Verkeersdeelnemers met een beperking zijn geen expliciete doelgroep in gemeentelijk beleid. Over de verkeersveiligheid van dieren wordt gerapporteerd sinds een motie medio 2023 hierover.

Zowel de brede inzet op de drie E's als de risicogestuurde aanpak zijn (wetenschappelijk) onderbouwde keuzes vanuit het programma. De koppeling tussen deze aanpak en de doelen op subjectieve en objectieve verkeersveiligheid ziet de rekenkamer echter niet duidelijk terug. Dat maakt het lastig om te beoordelen of deze doelen realistisch geformuleerd zijn.

Ook bij individuele projecten binnen de aanpak van programma Verkeersveiligheid, zien we geen duidelijke koppeling met de doelen van subjectieve en/of objectieve verkeersveiligheid. Bij niet-fysieke projecten, zoals educatie en handhaving, is in wisselende mate onderbouwd op welke manier dit bij zou dragen aan de objectieve en/of subjectieve verkeersveiligheid. Van fysieke (infrastructurele) projecten is soms niet helder waarom deze locaties worden aangepakt.

DEELCONCLUSIE 6: MATE VAN DOELTREFFENDHEID VAN PROJECTEN IS LASTIG VAST TE STELLEN

Het is ingewikkeld om de doeltreffendheid van verkeersveiligheidsprojecten en de overkoepelende verkeersveiligheidsaanpak te beoordelen. Dit heeft meerdere redenen.

Ten eerste zijn er kanttekeningen te plaatsen bij de beschikbare data over verkeersveiligheid. Om de beleidsdoelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te meten, gebruikt de gemeente twee effectindicatoren: een voor het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid (aantal slachtoffers) en een voor het verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid (inwonerstevredenheid). Het doel op subjectieve verkeersveiligheid wordt op basis van data over 2025 niet behaald. Het doel voor objectieve verkeersveiligheid wordt in 2025 wel behaald, maar is door een verbetering van de dataverzameling (en daarmee meer geregistreerde ongevallen en slachtoffers) lastig vergelijkbaar met andere jaren. Ook worden niet alle verkeersongevallen geregistreerd, en is het beeld van de objectieve verkeersveiligheid dus niet compleet.

Ten tweede maakt de invloed van meerdere externe factoren het lastig om te bepalen wat de inzet van de gemeente precies bijdraagt aan de beleidsdoelen. Er spelen namelijk ook externe factoren mee die hierop invloed hebben, zoals toenemende drukte in de stad en een toename aan verschillende en snelle typen fietsen (o.a. elektrische bakfietsen, fatbikes, speed pedelecs). Dat heeft effect op zowel het aantal ongevallen, als de ervaring van verkeersdeelnemers van hoe veilig het verkeer is.

Daarnaast zien we niet altijd terug wat de resultaten en effecten van individuele verkeersveiligheidsprojecten zijn. Bij niet-fysieke projecten, zoals fietslessen, handhavingsacties en schoolzones, is het aannemelijk dat ze bijdragen aan verkeersveiligheid vanuit een risicogestuurde aanpak, maar we zien niet expliciet terugkomen hoe doeltreffend deze projecten zijn. Het programma Verkeersveiligheid rapporteert niet over de mate waarin deze projecten bijdragen aan de objectieve en/of subjectieve verkeersveiligheid. Voor de invoering van de 30km-aanpak is de verwachte doeltreffendheid van het project wetenschappelijk onderbouwd, maar is het op moment van schrijven nog te vroeg om iets te zeggen over de uitwerking van de aanpak.

In onze vijf casestudy's van fysieke (infrastructurele) projecten rapporteert de gemeente dat de verkeerssituatie na herinrichting ter plekke is verbeterd. Toch is onduidelijk op welke manier de projectresultaten bijdragen aan de beleidsdoelen van (stadsbrede) objectieve en/of (lange termijn) subjectieve verkeersveiligheid. Zo zijn er soms negatieve neveneffecten van projecten, zoals drukker zijstraten. En regelmatig hebben inwoners blijvende zorg over gevaarlijk en asociaal verkeersgedrag, met (daardoor) blijvende ontevredenheid van inwoners over de veiligheid in hun omgeving.

AANBEVELINGEN

Op basis van de hiervoor toegelichte hoofdconclusie en deelconclusies doen we in samenhang de volgende vijf aanbevelingen aan het college van B&W.

AANBEVELING 1: BEPAAL EEN GEZAMENLIJKE VISIE EN DUIDELIJKE POSITIONERING OP VERKEERSVEILIGHEID

Verkeersveiligheid is niet alleen de verantwoordelijkheid van een klein team, maar een stadsbrede verantwoordelijkheid van alle mobiliteitsteams. Dit vraagt om een duidelijkere positionering van verkeersveiligheid binnen mobiliteit, bijvoorbeeld hoe verkeersveiligheid samenhangt met (fiets)bereikbaarheid. Ook de rol van handhaving op verkeersveiligheid en de hierbij betrokken organisatieonderdelen mogen bij deze positiebepaling niet ontbreken. Een gezamenlijke visie kan ook bijdragen aan het 'opschalen' van losse lessen uit de organisatie en ervaringen van externe partijen op projectniveau. Dit kan vervolgens dienen als leidraad voor keuzes en beslissingen op tactisch en operationeel niveau. Met als voordeel dat hetzelfde type discussie en/of belangenafweging niet bij elk individueel project een steeds terugkerend punt hoeft te worden.

In samenhang met deze eerste aanbeveling doen we hierna de volgende aanbevelingen.

AANBEVELING 2: BRENG MEER SAMENHANG AAN TUSSEN DOELEN, AANPAK EN UITVOERING OP VERKEERSVEILIGHEID

Om de sturing op de beide centrale doelen voor objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te versterken is het noodzakelijk om – in bredere zin – meer samenhang aan te brengen tussen de beleidsdoelen voor verkeersveiligheid, de gekozen risicogestuurde aanpak en het programmeren en prioriteren van verkeersveiligheidsprojecten in het kader van deze aanpak. Daarbij moet ook in beeld worden gebracht wat dit betekent voor de (mate van) tevredenheid van inwoners. Voor zowel de objectieve als subjectieve verkeersveiligheid kan de koppeling met fysieke en niet-fysieke projecten (zoals fysieke maatregelen en herinrichtingen resp. gedragsbeïnvloeding met campagnes en handhaving) veel explicieter worden gemaakt, om de doeltreffendheid van deze projecten beter inzichtelijk te krijgen.

AANBEVELING 3: BRENG MEER BALANS AAN TUSSEN DE AMBITIES OP VERKEERSVEILIGHEID EN DE HIERVOOR BENODIGDE MIDDELEN

Uit het onderzoek is gebleken dat op diverse punten sprake is van een onbalans tussen de beschikbare middelen voor verkeersveiligheid, en de werkelijk benodigde middelen om maatregelen en projecten uit te voeren. De rekenkamer is kritisch over dat middelen

bestemd voor de toekomst worden benut om de huidige tekorten op te vangen. Financiële tekortkomingen blijven daarmee langer onzichtbaar en worden verder verergerd. Zeker in de context van de beoogde risicogestuurde aanpak is het van belang om ook bij de besteding van de beschikbare middelen duidelijk te prioriteren welke projecten wel en welke (nog) niet opgepakt kunnen worden. Een randvoorwaarde is dat er vervolgens ook middelen beschikbaar zijn om aan elk van deze projecten invulling te geven.

Op 23 juni 2026 is het Coalitieakkoord 2026-2030 'Voor Uuuu' gepresenteerd. Verkeersveiligheid krijgt in dit akkoord ook aandacht. Dat gebeurt onder meer in de context van gebiedsontwikkeling door met maatregelen zoals 'knippen' (afsluiten) en 'knippen' (vernauwen) van straten gebieden verkeersveiliger en aantrekkelijker te maken. Qua financiën wordt aangegeven in de investeringsstrategie € 0,5 mln. vrij te maken voor verkeersveiligheid, in het bijzonder bedoeld voor snelle inzet op kleinere maatregelen. Tegelijkertijd gaat het akkoord over grotere bezuinigingen op 'verlagen mobiliteitsbudget' en 'verlagen beleidsinzet mobiliteit'; hier wordt aangegeven dat fietsers, voetgangers en verkeersveiligheid(beleid) zoveel mogelijk zullen worden ontzien. Gelet op mogelijke bezuinigingen op verkeersveiligheid, constateert de rekenkamer dat er onvoldoende balans is tussen de verkeersveiligheidsambities en middelen en door deze bezuinigingen nog verder uit balans raken. Te meer daar ook de landelijke subsidie in het kader van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid na 2026 wordt beëindigd. Wij adviseren daarom om meer balans aan te brengen tussen de ambities voor verkeersveiligheid en de middelen die daarvoor beschikbaar worden gesteld.

AANBEVELING 4: BESTEED AANDACHT AAN HET MANAGEN VAN VERWACHTINGEN BIJ DE MATE VAN INVLOED VAN DE GEMEENTE OP VERKEERSVEILIGHEID

Het is cruciaal om goed in het oog te houden wat haalbaar en beïnvloedbaar is op het gebied van verkeersveiligheid, gegeven veel externe invloeden, waaronder gedrag, waarop weinig grip bestaat, en het beperkte budget. Bij het bepalen van de mate van invloed van de gemeente is het behulpzaam om de cirkel van invloed als denkkader te hanteren: waarbij is sprake van directe invloed en waarbij is sprake van bevoegdheden en betrokkenheid en kan – in meer of mindere mate – invloed worden uitgeoefend en wat valt daarbuiten? Dit raakt zowel aan de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid. Veilig ingerichte infrastructuur, veilig gedrag in het verkeer en handhaving daarop gaan ons allemaal aan.

Het feit dat verkeersveiligheid iedereen aangaat, vraagt om heldere communicatie en uitleg over (on)mogelijkheden bij de inzet van middelen en instrumenten. Dat is eens te meer van belang wanneer de aanpak gericht is op een meer proactieve dan reactieve benadering van verkeersveiligheid. Dit kan alleen wanneer deze aanpak door allen wordt onderschreven. Bij het managen van verwachtingen rond concrete locaties met risico's voor de verkeersveiligheid ligt een spanningsveld tussen wat de gemeente en betrokken actoren kunnen doen en de gewenste sturing op tevredenheid van inwoners en specifieke groepen.

Daarbij spelen betrokkenheid en participatie in het kader van 'Samen Stad Maken' ook een rol. Realisme en transparantie over de plek en invloed van betrokkenen in de verschillende fasen van de aanpak van verkeers(on)veiligheid zijn nodig om geen onrealistische verwachtingen te wekken.

AANBEVELING 5: ZORG VOOR EEN STRUCTURELE CYCLUS VAN EVALUEREN, LEREN EN VERBETEREN

Een lerende organisatie is een belangrijke voorwaarde voor het doorontwikkelen van de aanpak en uitvoering van verkeersveiligheid. Dat is een cyclisch proces waarbij van meet af aan helder moet zijn dat evalueren en leren daarvan deel uitmaken. Aandachtspunten daarbij zijn het consequent voorbereiden en uitvoeren van evaluaties, periodiek de uitkomsten daarvan optillen om hiervan overkoepelend te leren, en opgedane kennis vastleggen en delen met interne én externe samenwerkingspartners. Op basis van de uitkomsten en geleerde lessen kunnen, indien wenselijk, de gevolgde strategie en de aanpak van projecten en onderdelen van het beleid worden heroverwogen. Dit kan ook een positief bijdragen aan de doeltreffendheid van de aanpak.

BESTUURLIJKE REACTIE COLLEGE VAN B&W

Geachte leden van de rekenkamer,

Allereerst willen wij u bedanken voor uw onderzoek. Wij hebben kennisgenomen van uw rapport 'Richting aangeven: Een onderzoek naar de aanpak van verkeersveiligheid in de gemeente Utrecht'.

Wij waarderen het werk van de Rekenkamer en de inzichten die het onderzoek biedt. Het rapport helpt ons om kritisch te kijken naar onze aanpak en te leren waar we verkeersveiligheid nog beter en structureler kunnen verankeren in onze keuzes.

Verkeersveiligheid gaat daarbij voor ons in de eerste plaats over mensen: over veilig naar school kunnen fietsen, veilig kunnen oversteken en prettig door de stad kunnen bewegen. Juist daarom nemen wij uw bevindingen en aanbevelingen serieus.

In deze brief vindt u onze bestuurlijke reactie op dit onderzoek.

Uw rapport geeft op basis van uw bevindingen een hoofdconclusie, die gebaseerd is op vijf deelconclusies.

Hoofdconclusie

Uw hoofdconclusie is dat de verkeersveiligheid in Utrecht onder druk staat, maar dat de aanpak van verkeersveiligheid in Utrecht onvoldoende consequent en structureel is.

Verkeersveiligheid is volgens u 'van iedereen' en raakt iedereen, zeker in een groeiende en steeds drukker wordende stad met complexer geworden verkeer.

We herkennen de zorg die uit de hoofdconclusie spreekt en onderschrijven de deelconclusies. Verkeersveiligheid staat onder druk in een groeiende en steeds drukker stad. Inwoners merken dat op straat, op fietspaden en bij oversteekplaatsen. Dat maakt verkeersveiligheid voor ons een belangrijke maatschappelijke opgave. Tegelijkertijd zien wij in het rapport waardevolle lessen die ons helpen om onze aanpak verder te versterken.

Het aantal mensen dat gewond raakt in het Utrechtse verkeer is de afgelopen jaren gedaald. Landelijk stijgt het aantal verkeersslachtoffers juist. Tegelijkertijd is elk verkeersslachtoffer er wel één te veel. De afgelopen jaren maakten we plekken verkeersveiliger met fysieke maatregelen, verlaagden we op tientallen straten de snelheid en werkten we aan veilig gedrag door educatie en handhaving.

De opgave blijft, in een drukker wordende stad, onverminderd groot. De financiële middelen en capaciteit zijn onvoldoende om alle knelpunten aan te pakken. Ook zijn niet alle plekken veiliger te maken met alleen fysieke maatregelen. Vaak speelt gedrag ook een rol bij onveilige verkeerssituaties. Verkeersdeelnemers hebben hierin zelf ook een belangrijke verantwoordelijkheid. Samen zorgen we voor een verkeersveiliger Utrecht.

We zien ook dat de tevredenheid over verkeersveiligheid daalt. Wij vinden het belangrijk om juist deze signalen serieus te nemen. Het gaat daarbij niet alleen om cijfers, maar ook om hoe inwoners de verkeersveiligheid ervaren. Wanneer mensen zich minder veilig voelen in het verkeer, vraagt dat om blijvende aandacht en verbetering van onze aanpak.

De conclusie opent met de zin dat de aanpak onvoldoende consequent en structureel is. Wij zien op dit punt nuanceverschillen tussen onze duiding en die van de Rekenkamer. Tegelijkertijd begrijpen wij de onderliggende boodschap van het rapport: verkeersveiligheid kan nog zichtbaarder, steviger en meer samenhangend onderdeel zijn van de afwegingen die wij als gemeente maken. Die boodschap nemen wij ter harte.

Tegelijkertijd werken we al sinds 2019 vanuit een programmatische aanpak met een vast budget aan een veiligere stad. Wij zetten al die jaren in op een combinatie van verbetermaatregelen op straat, invoering van 30 km/u, educatie, voorlichting, gedragsmaatregelen en handhaving. Dat doen we consequent en structureel, dit benoemt de rekenkamer ook in haar Nota van bevindingen. De aanpak stellen we wel bij op basis van ontwikkelingen op straat. De conclusie dat de aanpak onvoldoende consequent is slaat mogelijk ook op financiën, maar dat is niet duidelijk. Naast het vaste budget wordt regelmatig wel extra budget vrijgemaakt in de Voorjaarsnota of het MPB. Dat is vaak extra geld voor een locatie waar een ernstig ongeval is gebeurd, zoals de Vleutenseweg, Biltse Rading of Draaiweg. Deze duiding ontbreekt echter in de hoofdconclusie.

Deelconclusies en aanbevelingen

In de conclusies en aanbevelingen uit uw onderzoeksrapport komen 3 thema's naar voren. We gaan hieronder op deze thema's in:

- Complexe samenwerking en strategische positionering;
- Samenhang tussen doelen, aanpak en doeltreffendheid;
- Evalueren, leren en verbeteren.

Na bespreking van dit rekenkameronderzoek met de raad schrijven we een plan van aanpak. Verkeersveiligheid vraagt om gezamenlijke keuzes van college en raad. Wij willen de aanbevelingen uit het rapport benutten om die keuzes nog beter te onderbouwen en de aanpak verder te versterken. In het plan van aanpak beschrijven wij hoe wij hier invulling aan geven. Dit plan van aanpak versturen we vervolgens naar de raad.

Complexe samenwerking en strategische positionering

- Deelconclusie 1: Interne samenwerking op verkeersveiligheid is complex en een strategische positionering ontbreekt;
- Deelconclusie 2: Er is ruimte voor inbreng van externe partijen, met soms kritiek op de mate waarin inbreng wordt benut;
- *Aanbeveling 1: Bepaal een gezamenlijke visie en duidelijke positionering op verkeersveiligheid.*

We onderschrijven deze deelconclusies en nemen deze aanbeveling over. We herkennen dat verkeersveiligheid in een integrale mobiliteitsaanpak soms minder zichtbaar wordt als afzonderlijk thema. Tegelijkertijd raakt verkeersveiligheid juist direct aan het dagelijks leven van inwoners. Daarom vinden wij het belangrijk dat het belang van verkeersveiligheid in afwegingen binnen de organisatie nadrukkelijk herkenbaar en geborgd is.

Bepaal een gezamenlijke visie en duidelijke positionering op verkeersveiligheid

Wij herkennen dat veel discussies / afwegingen tussen mobiliteitsbelangen bij elk individueel project opnieuw terugkomen. In ons plan van aanpak werken we uit hoe wij deze aanbeveling oppakken en hoe we hier op stedelijk strategisch en tactisch niveau invulling aan gaan geven.

De gemeente heeft in haar Mobiliteitsplan 2040 de visie beschreven op het mobiliteitsbeleid in Utrecht. Verkeersveiligheid is stevig verankerd binnen het Mobiliteitsplan. Voorbeelden hiervan zijn het versterken van de positie van de voetganger en de fietser in de openbare ruimte en de 30 km-uur aanpak, waarin we de snelheid op veel wegen verlagen en daarmee de verkeersveiligheid verhogen. Vanwege deze integrale aanpak is verkeersveiligheid als sectoraal thema dus minder goed zichtbaar.

Verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van alle mobiliteitsteams en komt terug in de meeste gebiedsontwikkelingen en herinrichtingen.

Er is ook een vastgestelde Regionale Intentieverklaring en Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid van provincie, gemeenten (waaronder Utrecht), politie en CVOM. Deze regionale visie werkt ook door in ons gemeentelijke programmasturing op verkeersveiligheid.

Het belang van verkeersveiligheid kan steviger worden verankerd in bijvoorbeeld de actualisatie van het beleid voor de openbare ruimte en het Handboek Openbare Ruimte, in de gemeentelijke toetsing (BING) van plannen voor de openbare ruimte en in nieuwe omgevingsvisies. In het plan van aanpak werken we uit hoe we hier invulling aan geven.

Samenhang tussen doelen, aanpak en doeltreffendheid

- Deelconclusie 4: Financiën ontoereikend, planningen soms onrealistisch;
- Deelconclusie 5: Samenhang tussen doelen en aanpak verkeersveiligheid is onvoldoende duidelijk;
- Deelconclusie 6: Mate van doeltreffendheid van projecten is lastig vast te stellen;
- *Aanbeveling 2: Breng meer samenhang aan tussen doelen, aanpak en uitvoering op verkeersveiligheid;*
- *Aanbeveling 3: Breng meer balans aan tussen de ambities op verkeersveiligheid en de hiervoor benodigde middelen;*
- *Aanbeveling 4: Besteed aandacht aan het managen van verwachtingen bij de mate van invloed van de gemeente op verkeersveiligheid.*

Wij onderschrijven deze deelconclusies en nemen deze aanbevelingen over. Het rekenkamerrapport maakt inzichtelijk dat we niet alleen moeten werken aan verkeersveiligheid, maar ook beter zichtbaar moeten maken hoe onze keuzes bijdragen aan onze doelen en wat inwoners daarvan mogen verwachten.

Meer samenhang tussen doelen, aanpak en uitvoering

Het programma verkeersveiligheid werkt aan twee doelen: minder verkeersslachtoffers en een verbetering van de verkeersveiligheidsbeleving. De samenhang tussen onze keuzes en activiteiten en deze doelen kan beter en explicieter, dit werken wij uit in het plan van aanpak. Het is goed om explicieter aan te geven waarom we een project starten, hoe dat bijdraagt aan de doelen en te evalueren of dit is gelukt. Tegelijkertijd is het succes van onze activiteiten niet volledig te meten met deze twee doelen. Bijvoorbeeld of en in welke mate een fietsles voor ouderen, een smileydisplay of een handhavingsactie bijdraagt aan minder slachtoffers of een betere verkeersveiligheidsbeleving. Bij maatregelen op straat zoals een drempel, wordt gemeten of de snelheid daalt. Bij kleine, gerichte maatregelen zeggen aantallen verkeersslachtoffers vaak weinig over de effectiviteit van die maatregel, omdat het aantal slachtoffers op een specifieke locatie doorgaans zeer beperkt is.

Meer balans tussen ambities en benodigde financiële middelen

De ambities en middelen zijn niet in balans. Wij delen de aanbeveling dat we beter kunnen prioriteren en kunnen aangeven waarvoor wel en geen geld beschikbaar is. Die keuze is

belangrijk, omdat we de beschikbare middelen willen inzetten waar zij voor inwoners het meeste verschil maken. Het rapport helpt ons om die afwegingen explicieter en transparanter te maken.

De stad wordt drukker terwijl de ruimte niet meegroeit. Dit levert allerlei uitdagingen op waaronder hoe je het verkeersveilig houdt. Daarnaast spelen ook ontwikkelingen zoals vergrijzing en hogere snelheden door de ontwikkeling van licht elektrische voertuigen en bromfietsen een rol. Het doel (10% minder slachtoffers in 3 jaar tijd) haalden we de laatste jaren vaak, maar dit wordt steeds lastiger. Landelijk stijgt het aantal slachtoffers al een aantal jaren. Tegelijkertijd is het budget in de afgelopen jaren niet structureel verhoogd of geïndexeerd en kunnen we met hetzelfde geld tegenwoordig minder plekken aanpakken. De subsidie van het Rijk voor verkeersveiligheidsmaatregelen verdwijnt bovendien na dit jaar. Er zijn nog veel onveilige oversteken, brede straten waar de inrichting zorgt voor hoge snelheden, en te smalle en onveilig ingerichte fietspaden. Het wordt dus steeds moeilijker om de ambitieuze doelen te halen. Waarbij het college veel ambities integraal moet afwegen bij de gemeentebrede verdeling van middelen.

Incidenteel zijn middelen naar voren gehaald. Dat komt omdat verbetermaatregelen en activiteiten waren geprogrammeerd en er vervolgens een ernstig ongeval gebeurde, waar de gemeente op moest reageren. Andersom werd soms minder geld uitgegeven dan beschikbaar, bijvoorbeeld omdat een groot project vertraagt.

De afgelopen jaren is er regelmatig extra geld beschikbaar gesteld voor verkeersveiligheidsprojecten vanuit het MPB en de Voorjaarsnota. En in de nog vast te stellen programmabegroting 2027 (besluitvorming raad op 12 november) is er voor de komende jaren structureel €500.000,-- gereserveerd voor een snelle inzet van kleine(re) verkeersveiligheidsmaatregelen om de stad verkeersveiliger te maken, maar desondanks blijft er een disbalans tussen de ambities en de middelen. Meer balans tussen ambities en middelen is dus gewenst.

Managen van verwachtingen bij de mate van invloed van de gemeente op verkeersveiligheid

De aanbeveling om meer aandacht te besteden aan het managen van verwachtingen bij de mate van invloed van de gemeente op verkeersveiligheid wordt overgenomen.

Bij veel (ernstige) ongevallen speelt gedrag een grote rol. De gemeente heeft daar invloed op met campagnes, communicatie, gedragsmaatregelen en educatie. Maar de invloed is beperkt. Verkeersdeelnemers hebben zelf een belangrijke verantwoordelijkheid in veilig verkeersgedrag. Met diverse gedragsbeïnvloedingsmaatregelen wordt geprobeerd veilig gedrag in het verkeer te bevorderen.

Handhaving is verder ook belangrijk bij het tegengaan van onveilig gedrag, maar hierbij is de gemeente afhankelijk van prioriteit en capaciteit bij politie en voor digitale handhaving zijn we afhankelijk van het CVOM. Gemeentelijke handhavers mogen op maar een paar feiten

handhaven. Wet- en regelgeving over toelating van voertuigen op de weg of de plaats op de weg ligt bij het Rijk. De gemeente probeert hier invloed op uit te oefenen, waarbij we vaak samen optrekken met andere steden, maar uiteindelijk is dit niet aan ons.

Uit monitoring blijkt dat de tevredenheid over verkeersveiligheid daalt. Dit hangt samen met een breder gevoel van onveiligheid. Verkeersveiligheidsbeleving hangt van veel (soms persoonlijke) factoren af. De inzet van de gemeente speelt hierin een belangrijke rol, maar is niet de enige factor die van invloed is op hoe mensen de verkeersveiligheid ervaren. Dat neemt niet weg dat wij deze signalen serieus nemen en ons blijven inzetten om de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel van inwoners te verbeteren.

De verwachtingen van de Raad en inwoners zijn begrijpelijkerwijs hoog, omdat verkeersveiligheid direct raakt aan de leefwereld van mensen. Juist daarom vinden wij het belangrijk om duidelijk te zijn over wat de gemeente wel en niet kan beïnvloeden, welke keuzes wij maken en welke resultaten inwoners daarvan mogen verwachten.

Evalueren, leren en verbeteren

- Deelconclusie 3: Evaluaties en kennisdeling zijn niet structureel ingebed;
- *Aanbeveling 5: Zorg voor een structurele cyclus van evalueren, leren en verbeteren.*

We herkennen het belang van deze aanbeveling. Zij biedt aanknopingspunten om evaluaties beter te borgen en geleerde lessen breder binnen de organisatie te benutten.

Het belang om systematisch en structureel de projecten en inspanningen binnen het programma verkeersveiligheid te evalueren en daarvan te leren onderschrijven we. Het borgen van de evaluaties en het breder delen van de geleerde lessen binnen de organisatie kan beter. Deze aanbeveling sluit aan bij de stappen die we de afgelopen jaren hebben gezet om evaluaties beter te benutten en lessen toe te passen in nieuwe projecten. Zo is in de afgelopen jaren het bredere verkeersveiligheidsprogramma diverse keren geëvalueerd en zijn op basis daarvan onderdelen van de aanpak aangepast. Ook hebben wij de afgelopen jaren regelmatig uitgevoerde verkeersveiligheidsprojecten geëvalueerd. Dit zodat de effectiviteit van de gerealiseerde maatregelen en nut en noodzaak van eventuele aanvullende verbetermaatregelen kan worden bepaald en de geleerde lessen ook kunnen worden toegepast bij andere projecten. In het plan van aanpak beschrijven we op welke wijze we deze cyclus van evalueren en leren structureel inbedden voor de projecten in ons programma verkeersveiligheid. En hoe invulling wordt gegeven aan deze cyclus voor integrale mobiliteitsprojecten, waarbij het verbeteren van de verkeersveiligheid één van de projectdoelen is.

Tot slot

Wij waarderen het onderzoek van de Rekenkamer en de lessen die daarin worden aangereikt. Verkeersveiligheid blijft een belangrijke opgave in een groeiende en steeds

drukkere stad. Daarbij proberen wij steeds de mens voorop te stellen: inwoners moeten zich veilig kunnen verplaatsen, of zij nu lopen, fietsen of autorijden. De aanbevelingen uit uw rapport helpen ons om die ambitie verder waar te maken.

Wij betrekken deze aanbevelingen ook bij het doen van voorstellen om de in de programmabegroting voor de komende jaren structureel beschikbaar gestelde €500.000,-- in overleg met de raad te besteden aan een snelle inzet van kleine(re) verkeersveiligheidsmaatregelen.

We willen u nogmaals bedanken voor uw bijdrage.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Utrecht

8 oktober 2026

NAWOORD

Rekenkamer Utrecht dankt het college voor de reactie op het rapport. Wij zien dat het college onze (deel)conclusies onderschrijft en al onze aanbevelingen overneemt. Het college erkent dat de aanpak van verkeersveiligheid gebaat zal zijn bij meer ‘richting aangeven’:
“verkeersveiligheid kan nog zichtbaarder, steviger en meer samenhangend onderdeel zijn van de afwegingen die wij als gemeente maken.” Tegelijkertijd heeft de Rekenkamer enkele aandachtspunten bij de reactie van het college.

Het college geeft in reactie op de hoofdconclusie aan dat zij niet helemaal kan duiden wat de betekenis is van onze conclusie dat de aanpak van verkeersveiligheid ‘niet consequent en structureel’ is. Het college veronderstelt dat daarbij mogelijk ook wordt gewezen op de financiën. De bevindingen en deelconclusies van de Rekenkamer gaan echter vooral over de brede aanpak van verkeersveiligheid. De bevindingen en deelconclusie over de financiën zijn uiteraard ook relevant, maar eerder verbonden met de termen ‘structureel versus incidenteel’. Onze aandachtspunten geven enkele voorbeelden van onderdelen waarop de aanpak niet-consequent of niet-structureel is.

Het college geeft aan dat verkeersveiligheid “stevig verankerd” is binnen het Mobiliteitsplan 2040 en geeft daarvoor enkele voorbeelden. Daarbij wordt erop gewezen dat vanwege de integrale aanpak verkeersveiligheid als sectoraal thema minder goed zichtbaar is. De Rekenkamer constateert in haar bevindingen iets anders: verkeersveiligheid is *niet* “stevig verankerd” en heeft een bescheiden plek in het Mobiliteitsplan 2040. Verkeersveiligheid blijft beperkt tot een los (sectoraal) thema en heeft weinig positie in de vijf hoofdstappen van de

(integrale) 'Utrechtse mobiliteitsaanpak'. Dit zien wij terug in de samenwerkingen binnen de organisatie: het is al jaren een uitdaging om het continue afwegen van mobiliteitsbelangen op te schalen naar een structurele aanpak met een duidelijke positie voor verkeersveiligheid.

Het college geeft aan dat zij bij handhaving afhankelijk is van prioriteit en capaciteit bij de politie. In onze bevindingen constateert de Rekenkamer dat de gemeente hier zelf wel degelijk invloed op heeft. Omdat verkeersveiligheid geen onderdeel meer is van de Veiligheidsagenda 2023-2026 is de inzet van de politie voor verkeershandhaving beperkter geworden. Het is aan de raad om te overwegen of het weer opnemen van verkeersveiligheid in de Veiligheidsagenda helpend kan zijn om de inzet op verkeershandhaving door politie en boa's te optimaliseren. Daarmee zou ook meer recht gedaan kunnen worden aan de risicogestuurde aanpak op verkeersveiligheid conform de drie E's (engineering, education, enforcement). Na eerst inrichting en educatie vormt handhaving daarbij het noodzakelijke sluitstuk.

Wij zien de behandeling van het rapport en de verdere uitwerking in het plan van aanpak met belangstelling tegemoet.

II

Deel II

Nota van
bevindingen



DEEL II NOTA VAN BEVINDINGEN

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Of je nu naar school fietst, met de auto naar het werk gaat, of een wandeling door de stad maakt; verkeersveiligheid gaat elke inwoner van Utrecht aan. Al jaren is verkeersproblematiek het door inwoners meest genoemde buurtprobleem.⁷ Ook groeit het aantal verkeersdeelnemers in de stad, maar de ruimte groeit niet mee. Deze toenemende drukte in een beperkte ruimte brengt vragen rondom verkeersveiligheid met zich mee. Zo is er in een oudere stad als Utrecht sprake van ‘verouderde’ infrastructuur, die van oudsher meer gericht is op de auto. Andere weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, zijn in aantal sterk zijn toegenomen. Door aanpassingen aan de inrichting te doen zou gesteld kunnen worden dat de beschikbare ruimte beter en veiliger wordt benut.

Het onderwerp verkeersveiligheid keert de afgelopen tien jaar regelmatig terug in beleidsplannen van de gemeente Utrecht. Zo was het bevorderen van de verkeersveiligheid een van de doelen in de Integraal Veiligheidsplannen 2015-2018 en 2019-2022. Tussen 2015 en 2020 is gewerkt met een Actieplan Verkeersveiligheid en sindsdien met een programma Verkeersveiligheid.

In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft verkeersveiligheid een belangrijke plaats gekregen.⁸ Raadsleden stellen met enige regelmaat vragen over de veiligheid van bijvoorbeeld een bepaald kruispunt, een weg of een oversteekplaats. In onze gesprekken met raadsfracties is verkeersveiligheid ook meermaals genoemd als interessant onderzoeksonderwerp voor de rekenkamer. In 2025 hebben we het onderwerp opgepakt, met voorliggend resultaat.

1.2 DOEL EN ONDERZOEKSVRAGEN

Het doel van dit onderzoek is om de Utrechtse gemeenteraad inzicht te geven in de effecten van de inzet van de gemeente op het gebied van verkeersveiligheid. We kijken daarbij naar activiteiten binnen het programma (beleid en projecten) én verkeersveiligheidsprojecten die niet binnen het programma vielen. Dit onderzoek richt zich op de aanpak van de verkeersveiligheid in de gemeente Utrecht van 2015 tot en met 2025.

⁷ Gemeente Utrecht (2021). *Mobiliteitsplan 2040*, p. 26 Zie ook de *Utrecht Monitor met uitkomsten van de periodieke Inwonersenquête*: [Verkeersveiligheid | Utrecht Monitor](#).

⁸ GroenLinks, D66, PvdA, Student & Starter en ChristenUnie (1 juni 2022). *Coalitieakkoord Utrecht 2022 – 2026 Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat*, p. 37 en verder.

De centrale vraag van het onderzoek luidt:

Hoe geeft de gemeente Utrecht invulling aan de aanpak voor verkeersveiligheid en in hoeverre zijn de aanpak en de concrete verkeersveiligheidsprojecten in de stad doeltreffend?

Deze centrale vraag werken we uit aan de hand van zes onderzoeksvragen:

- 1) Op welke manier is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Utrecht onderbouwd en hoe worden de projecten geselecteerd en geprioriteerd?
- 2) Welke (financiële) middelen en instrumenten worden ingezet voor het programma Verkeersveiligheid en de specifieke projecten?
- 3) Op welke manier worden de rolverdeling binnen de gemeente en de samenwerking met externe partijen vormgegeven binnen het programma Verkeersveiligheid en bij verkeersveiligheidsprojecten?
- 4) Volgen verkeersveiligheidsprojecten een heldere en realistische planning, en verloopt de uitvoering volgens planning?
- 5) In hoeverre zijn het programma Verkeersveiligheid en de aanpak van verkeersveiligheidsprojecten doeltreffend?
- 6) In hoeverre slaagt de gemeente erin om binnen het programma Verkeersveiligheid en bij projecten te leren en haar aanpak te verbeteren?

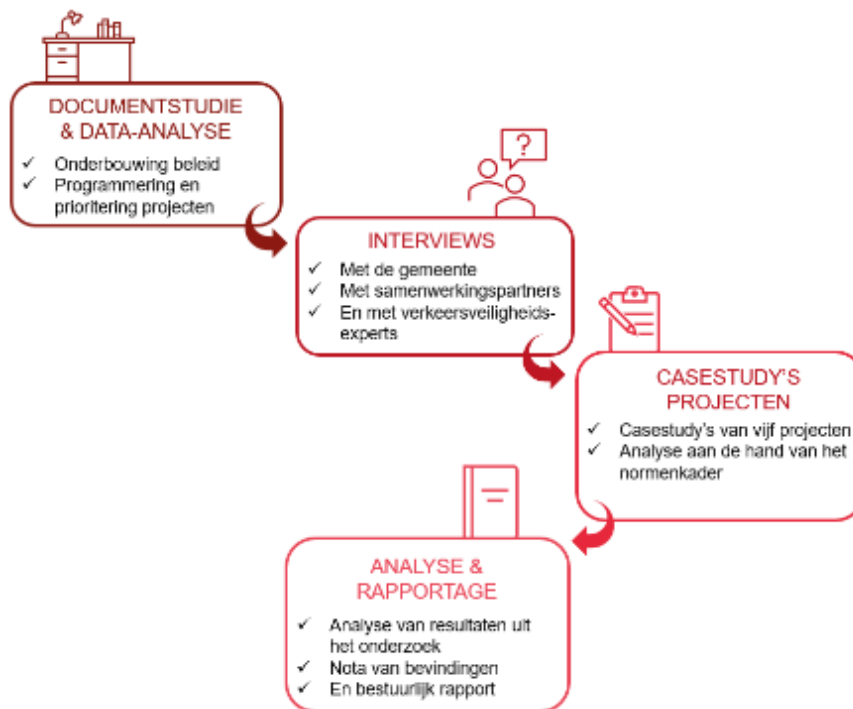
Aan het begin van de hoofdstukken zijn per onderzoeksvraag de bijbehorende normen en criteria opgenomen, met daarbij een beoordeling naar de mate waarin hieraan wordt voldaan (rood, oranje, groen, grijs). Een rood vlak betekent dat niet aan de norm wordt voldaan. Oranje wijst erop dat deels aan de norm wordt voldaan en groen wil zeggen dat (grotendeels) aan de norm is voldaan. Met grijs wordt aangegeven dat de realisatie ten opzichte van de norm niet door de rekenkamer te beoordelen is.

1.3 WERKWIJZE EN AFBAKENING

Werkwijze

Het onderzoek voerden wij uit aan de hand van onderstaande vier stappen (figuur 1.1). De werkwijze in het onderzoek lichten wij nader toe in de onderzoeksverantwoording (bijlage 2).

Figuur 1.1 Onderscheiden stappen in het onderzoek



Casussen als onderdeel van het onderzoek

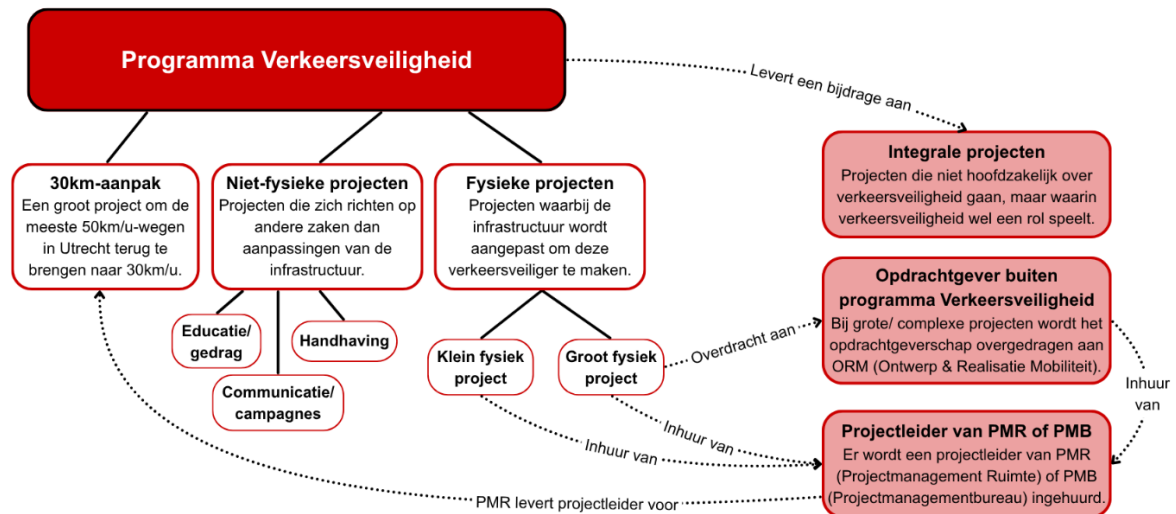
Bij dit onderzoek zijn vijf casussen onderzocht gericht op de praktijk van de aanpak van verkeersonveiligheid. Deze casussen gaan over fysieke projecten. Het programma verkeersveiligheid focust zich ook op andere activiteiten zoals handhaving, gedragsmaatregelen, educatie, onderzoek en lobby. Voor dit onderzoek hebben we de focus gelegd op een aantal specifieke locaties en fysieke projecten, die zijn geanalyseerd en beoordeeld vanuit verschillende perspectieven (gemeente, inwoners, belangenorganisaties, etc.). Voor de selectie van de casussen hebben we verschillende criteria gehanteerd met als doel om met deze casussen zo veel mogelijk een afspiegeling te geven van de diversiteit aan fysieke projecten die bestaat binnen programma Verkeersveiligheid. Deze criteria zijn: tijd (spreiding in de tijd), trajectstatus (afgeronde casussen, i.c. omvattend voorbereiding, uitvoering en evaluatie), locatie (spreiding over de stad), typen genomen maatregelen (focus op casussen met genomen fysieke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid) en verantwoordelijkheid (casussen onder verantwoordelijkheid van de gemeente en geïnitieerd vanuit programma Verkeersveiligheid waarbij de eindverantwoordelijkheid ligt bij een afdeling van de gemeente). De geselecteerde casussen zijn: (1) Voorrangsplein 't Goylaan, (2) Theemsdreef - Neckardreef, (3) Kanaalstraat - Damstraat, (4) Eisenhowerlaan en (5) Parkzichtlaan - Crouweldijk. De locaties van deze casussen zijn weergegeven in figuur 1.3. Zie verder ook bijlage 2 en 3.

Afbakening

Wij hebben verschillende keuzes gemaakt om het onderzoek af te bakenen. Hierna beschrijven we de keuzes puntsgewijs:

- Periode. In dit onderzoek bekijken we het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente en de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten. We focussen ons beleidsmatig op de periode vanaf 2017, omdat vanaf dat jaar na een interne evaluatie het programmamanagement is aangepast. Vanaf dat moment is ook gestart met het uitbrengen van halfjaarlijkse voortgangsrapportages aan de gemeenteraad. De casussen die we analyseren kunnen wel vóór 2017 zijn gestart, gezien de benodigde doorlooptijd van deze projecten.
- Reikwijdte gevoerde gesprekken algemeen en casusspecifiek. We bekijken bij dit onderzoek alle typen maatregelen die de gemeente neemt om de verkeersveiligheid in de stad of op een specifieke locatie te vergroten (educatie, gedrag, infrastructuur en handhaving). In onze beoordeling nemen we alle verkeersdeelnemers mee. Dit betekent dat we ook aandacht hebben voor specifieke, kwetsbare doelgroepen zoals inwoners met een (visuele) beperking en dieren.
- Beoordeling (normen en criteria). Onze beoordeling van het verkeersveiligheidsbeleid en de verschillende projecten is overwegend kwalitatief van aard. We betrekken in het onderzoek echter ook beschikbare kwantitatieve data over bijvoorbeeld het aantal ongevallen op de verschillende locaties en de ingezette (financiële) middelen en instrumenten. Het beoordelingskader is als geheel in de onderzoeksverantwoording (bijlage 2) opgenomen.
- Focus op Utrecht. In dit onderzoek richten we ons uitsluitend op de gemeente Utrecht. We hebben geen benchmark uitgevoerd waarbij we de aanpak van de gemeente Utrecht met andere gemeenten vergelijken.
- De focus van dit onderzoek ligt op het programma Verkeersveiligheid en de projecten die daaronder vallen (zie figuur 1.2). Er zijn ook integrale projecten en projecten die door projectleiders buiten programma Verkeersveiligheid worden gedraaid, en zo buiten programma Verkeersveiligheid vallen. Deze projecten komen zijdelings terug in dit onderzoek, maar zijn niet de focus ervan.

Figuur 1.2 Programma Verkeersveiligheid werkt aan verschillende verkeersveiligheidsprojecten. Daarnaast bestaan andere projecten die (mede) over verkeersveiligheid gaan, maar niet onder het programma vallen.

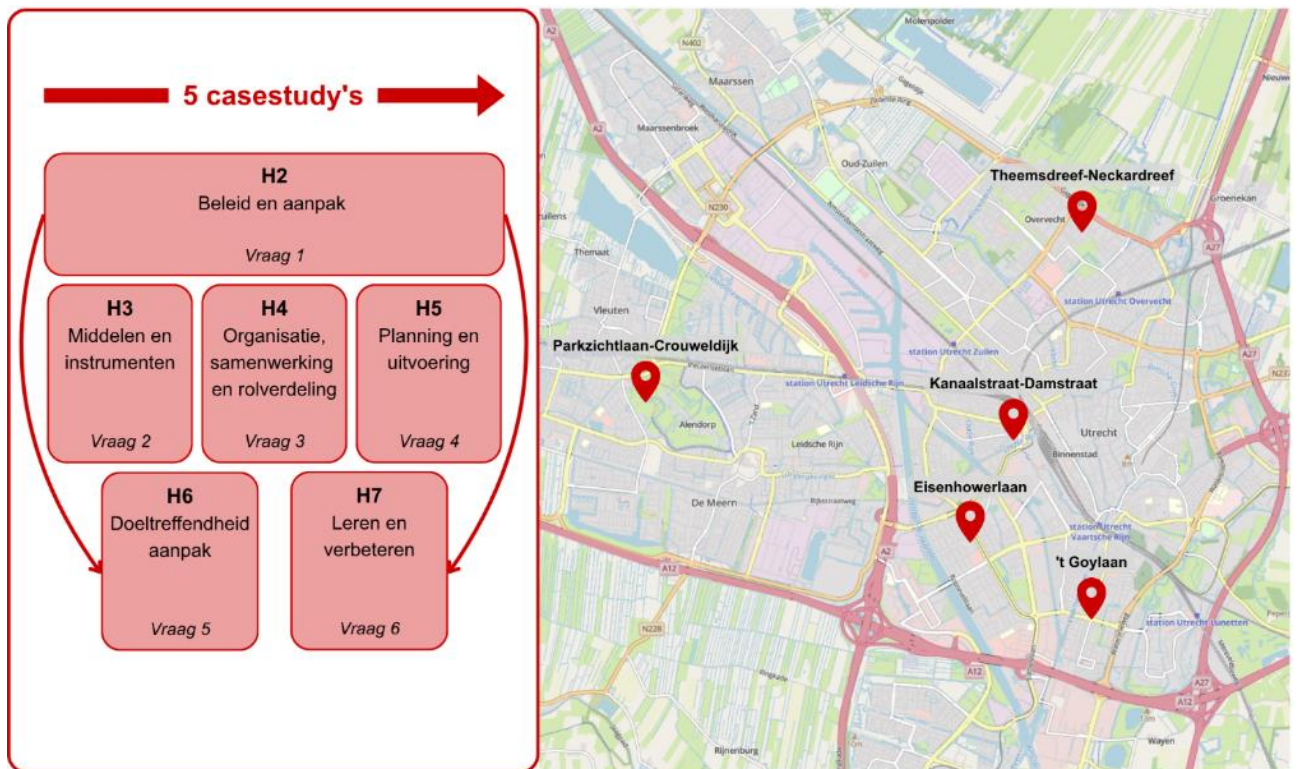


Bron: Rekenkamer Utrecht (2026).

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 beschrijven we het beleid voor verkeersveiligheid van de gemeente Utrecht en hoe de aanpak daarvan is vormgegeven. In de hoofdstukken daarna behandelen we achtereenvolgens: Middelen en instrumenten (hoofdstuk 3), Organisatie, samenwerking en rolverdeling (hoofdstuk 4), en Planning en uitvoering (hoofdstuk 5). In hoofdstuk 6 staat de doeltreffendheid van de aanpak centraal. Hoofdstuk 7 ten slotte gaat – in het perspectief van het voorgaande – over leren en verbeteren.

Figuur 1.3 Een overzicht van de hoofdstukken in dit rapport en de locaties van de vijf casussen die onderdeel zijn van dit onderzoek.



Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) met gebruik van OpenStreetMap.

In bijlage 1 is een lijst met afkortingen en definities opgenomen. In bijlage 2 leggen we verantwoording af over het onderzoek en is een lijst opgenomen van de geraadpleegde personen en documenten. In bijlage 3 zijn de vijf casusbeschrijvingen opgenomen. Waar toepasselijk hebben wij ook aspecten van de vijf onderzochte casussen in de hoofdstukken 2 t/m 7 verwerkt.

2 BELEID EN AANPAK

De gemeente voert al jaren een consistent beleid op het verbeteren van de verkeersveiligheid in Utrecht, waarbij zo veel mogelijk wegen 30km/u worden. Vanuit het Mobiliteitsplan werkt programma Verkeersveiligheid aan het verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid (ervaring) en objectieve verkeersveiligheid (aantal verkeersslachtoffers).

Het programma zet in op een breed palet aan maatregelen en projecten, volgens de drie E's van verkeersveiligheid: *engineering*, *education* en *enforcement* (infrastructuur, educatie en handhaving). Ook beweegt de gemeente, in lijn met landelijke en regionale ontwikkelingen, richting een meer risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Dit betekent dat ze meer wil focussen op het voorkomen van ongevallen, in plaats van uitsluitend handelen ná ongevallen. Daarbij is er aandacht voor risicogroepen en -gedragingen. Zowel de brede inzet op de drie E's als de risicogestuurde aanpak zijn (wetenschappelijk) onderbouwde keuzes vanuit het programma. De koppeling tussen deze aanpak en de beleidsdoelen op subjectieve en objectieve verkeersveiligheid ontbreekt echter, waardoor we niet kunnen beoordelen of deze beleidsdoelen realistisch geformuleerd zijn.

De prioritering van projecten sluit aan bij de brede, risicogestuurde aanpak die programma Verkeersveiligheid nastreeft. Dat begint met een aanpak van risicovolle oversteken in Utrecht, en betekent ook een andere manier van prioriteren van mogelijke locaties om aan te pakken. In de praktijk blijkt echter dat er nog vaak locaties reactief worden aangepakt na (ernstige) ongevallen, mede vanwege politiek-maatschappelijke druk. Het is daarnaast niet altijd helder waarom de ene locatie prioriteit krijgt boven een ander. En omdat de projecten niet gekoppeld worden aan de doelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, is niet te zeggen in hoeverre de prioritering van projecten in lijn is met deze doelen.

In dit hoofdstuk beschrijven we het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Utrecht. Voor het beoordelen van het beleid en de aanpak voor verkeersveiligheid hebben we gekeken naar openbare beleidsdocumenten en openbare en interne informatie over programma Verkeersveiligheid. Ook hebben we gesprekken gevoerd met interne en externe betrokken partijen (zie bijlage 2) over het verkeersveiligheidsbeleid en de aanpak van het programma. We beschouwen de plaats van verkeersveiligheid in overkoepelende visies op mobiliteit en veiligheid, en zoomen in op de concrete aanpak en doelstellingen van programma Verkeersveiligheid. Hiermee beantwoorden we onderzoeksvraag 1: *Op welke manier is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Utrecht onderbouwd en hoe worden de projecten geselecteerd en geprioriteerd?*

Aan deze deelvraag zijn twee normen met enkele criteria gekoppeld. Dat leidt in figuur 2.1 tot onze bevindingen.

Figuur 2.1 Norm, criteria en beoordeling "Beleid en aanpak"

Onderzoeksvraag 1: Op welke manier is het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Utrecht onderbouwd en hoe worden de projecten geselecteerd en geprioriteerd?		
Norm	Criterium	Beoordeling
Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente is gebaseerd op een onderbouwde visie en is doelgericht.	De gemeente heeft een duidelijke visie op verkeersveiligheid.	De gemeente streeft al jaren naar een verkeersveilig Utrecht, met zo veel mogelijk 30km/u-wegen. Deze visie is onderdeel van het bredere mobiliteitsplan en is uitgewerkt in het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020. Ook in de jaren na 2020 blijft de visie op verkeersveiligheid consistent en duidelijk focussen op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugbrengen van wegen naar 30km/u.
	Beleidsdoelen zijn inhoudelijk onderbouwd en realistisch geformuleerd.	Het beleidsdoel is om verkeersveiligheid te verbeteren, en dit is opgesplitst in verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid (verkeersslachtoffers) en de subjectieve verkeersveiligheid (beleving). De aanpak van programma Verkeersveiligheid is onderbouwd met landelijke, regionale en wetenschappelijke inzichten, maar is niet expliciet gekoppeld aan de beleidsdoelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De beleidsdoelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zijn verder niet onderbouwd, en het is door het ontbreken van de koppeling met de aanpak niet te beoordelen of deze doelen realistisch geformuleerd zijn.
	Het verkeersveiligheidsbeleid houdt rekening met kwetsbare groepen.	Bij de aanpak van verkeers(on)veiligheid houdt de gemeente rekening met kwetsbare verkeersdeelnemers, en sluit daarbij aan op de regionaal gesignaleerde risicogroepen. Dit gaat voornamelijk om (schoolgaande) kinderen en ouderen. Over de verkeersveiligheid van dieren wordt sinds een motie hierover gerapporteerd.
		Verkeersdeelnemers met een beperking zijn geen aparte doelgroep waarmee expliciet rekening wordt gehouden in het verkeersveiligheidsbeleid. We constateren dat dit knelt met het streven naar een inclusieve stad, volgens het principe 'gezond stedelijk leven voor iedereen'.

Norm	Criterium	Beoordeling
Verkeersveiligheidsprojecten worden geselecteerd en geprioriteerd op een manier die aansluit bij het verkeersveiligheidsbeleid	De keuze voor verkeersveiligheidsprojecten wordt helder onderbouwd.	Het type projecten dat programma Verkeersveiligheid uitvoert past bij de gekozen, onderbouwde aanpak (risicogestuurd en met een brede inzet). Op projectniveau wordt echter in wisselende mate onderbouwd waarom deze projecten worden uitgevoerd en op welke wijze dit moet bijdragen aan de verkeersveiligheid. Van fysieke projecten is niet altijd helder waarom deze locaties worden aangepakt, en bij niet-fysieke projecten zoals educatie en handhaving is in wisselende mate onderbouwd op welke manier dit bij zou dragen aan de verkeersveiligheid.
	De prioritering van verkeersveiligheidsprojecten is in lijn met de doelen uit het verkeersveiligheidsbeleid	De prioritering van fysieke projecten verschuift in lijn met de doorontwikkelde visie van de gemeente richting een meer risicogestuurde aanpak. Tegelijkertijd wordt nog veel reactief gehandeld na ongevallen, mede vanwege politiek-maatschappelijke druk. We zien wel een koppeling tussen de prioritering van projecten en de beoogde risicogestuurde aanpak, maar omdat deze aanpak niet gekoppeld is aan de beleidsdoelen van objectieve en/of subjectieve verkeersveiligheid kunnen we niet oordelen over de mate waarin concrete projecten in lijn zijn met deze doelen.

Toelichting op het normenkader

De gemeente Utrecht streeft naar een verbetering van de verkeersveiligheid. Om dit te realiseren is het belangrijk om beleid te voeren met heldere doelen, die de uitvoering richting geven. Door de doelen te koppelen aan de uitvoering is het navolgbaar waarom de gemeente de dingen doet die ze doet en op welke manier dit bijdraagt aan de gestelde doelen. Daarbij hebben we aandacht voor kwetsbare groepen vanuit het principe 'gezond stedelijk leven voor iedereen' en omdat verschillende belangengroepen bij de gemeente aandacht vragen voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

2.1 VERKEERSVEILIGHEID IS ONDERDEEL VAN UTRECHTSE MOBILITEITSPANNEN MAAR IS GEEN VEILIGHEIDSPRIORITEIT MEER

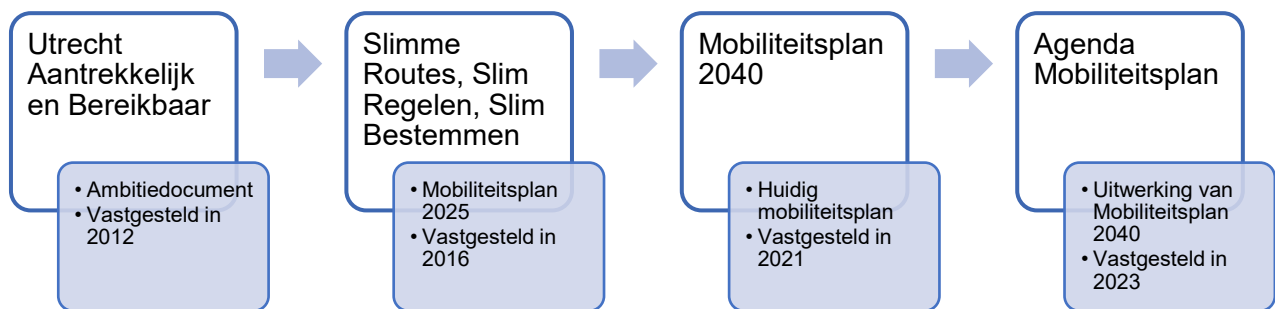
Verkeersveiligheid is al jaren onderdeel van Utrechtse visie op mobiliteit

De gemeente Utrecht heeft al jaren aandacht voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van de stad, als onderdeel van haar mobiliteitsplannen. Zo werd in 2012 verkeersveiligheid onderdeel van de koers naar een duurzaam en aantrekkelijk mobiliteitssysteem, vanuit de ambitie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.⁹ Deze ambitie is vervolgens uitgewerkt in

⁹ Gemeente Utrecht (april 2012). Ambitiedocument *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar*.

mobilityplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)¹⁰, de opvolger van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Eén van de tien doelen uit SRSRSB is een “Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 km/u-regime.”¹¹

Figuur 2.2 Overzicht van de mobilityplannen van de gemeente Utrecht tussen 2012 en 2025



Bron: Rekenkamer Utrecht (2025) o.b.v. openbare beleidsdocumenten gemeente Utrecht.

In 2021 is het mobilityplan SRSRSB geactualiseerd met het Mobilityplan 2040 (zie figuur 2.2).¹² Dit mobilityplan speelt in op de groei die Utrecht doormaakt, want de verwachting is dat tussen 2000 en 2040 het aantal inwoners van de stad zal verdubbelen. In de drukker wordende stad waarin de ruimte niet meegroeit, is het doel om Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Het mobilityplan geeft daarmee invulling aan de bredere ambitie van ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ op het gebied van mobiliteit. Net als in het vorige mobilityplan is één van de tien doelen een “Verkeersveilige stad, zo veel mogelijk inrichten met een 30 kilometer per uur-regime.”¹³ In de Agenda Mobilityplan 2023 is vervolgens uitgewerkt hoe de gemeente werkt aan de doelen uit het Mobilityplan 2040.¹⁴ Dit gaat volgens vijf gelijktijdige stappen:¹⁵

1. Slim bestemmen: waar en hoe verstedelijken?
2. Anders reizen: mobilitymanagement.
3. Netwerken op orde: voetgangers, fiets, openbaar vervoer, P+R.
4. Slim parkeren: sturen met maximum aantal parkeerplaatsen en prijs.
5. Slim sturen: verkeersmanagement, integrale keuzes.

Voornamelijk binnen stap drie (Netwerken op orde) wordt gewerkt aan verkeersveiligheid.¹⁶ Denk aan een veilig voetgangersnetwerk in de stad, en werken aan de verkeersveiligheid van fietsers in de drukker wordende stad. Verkeersveiligheid krijgt voornamelijk binnen stap

¹⁰ Gemeente Utrecht (maart 2016). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen: Mobilityplan Utrecht 2025*.

¹¹ Gemeente Utrecht (maart 2016). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen: Mobilityplan Utrecht 2025*, p.12.

¹² Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobilityplan 2040*.

¹³ Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobilityplan 2040*, p.32.

¹⁴ Gemeente Utrecht (14 februari 2023). *Agenda Mobilityplan 2023*.

¹⁵ Gemeente Utrecht (14 februari 2023). *Agenda Mobilityplan 2023*, p.8.

¹⁶ Gemeente Utrecht (14 februari 2023). *Agenda Mobilityplan 2023*.

drie bij onderdeel 'Auto' aandacht, waar de nadruk ligt op het verlagen van snelheden van 50km/u naar 30km/u, het aanpakken van de vijftien meest verkeersonveilige locaties, en inzetten op het realiseren van schoolstraten en schoolzones (meer hierover in paragraaf 2.3).

Verkeersveiligheid is geen veiligheidsprioriteit meer

Ook in Integraal Veiligheidsplannen kreeg verkeersveiligheid de afgelopen jaren aandacht. Een integraal veiligheidsplan is het kader voor het veiligheidsbeleid van de gemeente. In het Integraal Veiligheidsplan 2015-2018 werd het bevorderen van de verkeersveiligheid genoemd als één van de doelen voor thema 'fysieke veiligheid'. De focus in de aanpak op verkeersveiligheid lag hierbij op het uitvoeren van fysieke maatregelen op verschillende locaties, en acties als voorlichting en educatie voor specifieke groepen verkeersdeelnemers.¹⁷

In het daaropvolgende Integraal Veiligheidsplan 2019-2022 kreeg verkeersveiligheid een nog prominenter plek; het wordt benoemd als één van de vier veiligheidsambities. Dit thema kwam veel terug in wijkgesprekken, bij de kinderraad en in het stadsgesprek over het Integraal Veiligheidsplan. De gemeente besteedde daarom in de jaren 2019-2022 extra aandacht aan de verkeersveiligheid in wijken. Het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 werd versterkt door een vergrote inzet op drie aspecten uit dit programma: meer zicht op gedrag, verbeteren communicatie, en meer aandacht voor handhaven.¹⁸

In de huidige Veiligheidsagenda (voorheen Integraal Veiligheidsplan) staat verkeersveiligheid voor de jaren 2023-2026 niet meer aangegeven als prioriteit op het gebied van veiligheid.¹⁹ In het raadsvoorstel voor deze veiligheidsagenda wordt benoemd dat verkeersveiligheid geen prioriteit meer krijgt vanwege 'huidige inzichten' en de 'beschikbare capaciteit en middelen'.²⁰ Er wordt gesteld dat de veiligheidsproblematiek verandert (complexer en minder zichtbaar), en dat de gemeente naast de prioriteiten in deze Veiligheidsagenda "(...) ook aandacht [blijft] houden voor de 'traditionele thema's'"²¹, zoals woninginbraak, fietsdiefstal en autokraak. Ook zou verkeersveiligheid niet binnen de Veiligheidsagenda vallen, omdat de opgave onder Mobiliteit valt, en daarmee binnen de kaders van het Mobiliteitsplan 2040.²² Volgens een gemeentelijk betrokkene spelen nu urgentere veiligheidszaken, zoals ondermijning, demonstraties en maatschappelijke onrust.²³ Dat is ook terug te lezen in de Veiligheidsagenda, waar de prioriteiten liggen op veiliger wijken, tegengaan van excessen

¹⁷ Gemeente Utrecht (12 februari 2015). *Integraal Veiligheidsplan 2015-2018*.

¹⁸ Gemeente Utrecht (14 maart 2019). *Een veilige stad voor iedereen: Integraal veiligheidsplan 2019-2022*; Gemeente Utrecht (31 januari 2020). *Uitvoeringsprogramma bij het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022*.

¹⁹ Gemeente Utrecht (mei 2023). *Veiligheidsagenda Utrecht 2023-2026*.

²⁰ Gemeente Utrecht (6 april 2023). *Raadsvoorstel Veiligheidsagenda 2023-2026*.

²¹ Gemeente Utrecht (mei 2023). *Veiligheidsagenda Utrecht 2023-2026*, p.9.

²² Gemeente Utrecht (21 maart 2023). *Raadsbrief Beantwoording vragen en toelichting Veiligheidsagenda 2023-2026*.

²³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

van maatschappelijke onrust, tegengaan van ontwrichtende effecten van drugsgelateerde criminaliteit en het vergroten van digitale veiligheid en online weerbaarheid.²⁴ In paragraaf 4.2 beschrijven we welke gevolgen het wegvallen van verkeersveiligheid als veiligheidsprioriteit heeft op de inzet van handhaving.

Programma Verkeersveiligheid kiest voor een brede aanpak van verkeersveiligheid, voor optimale effectiviteit

Naast de brede mobiliteitsplannen, vindt verkeersveiligheid ook een plek in het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020, vanwege “*De wens en noodzaak om met nieuwe accenten en een nieuwe werkwijze sterk in te zetten op verkeersveiligheid.*”²⁵ Vanuit dit actieplan werkt de gemeente aan het doel van mobiliteitsplan SRSRSB om een verkeersveilige stad te realiseren. Het actieplan heeft drie uitgangspunten²⁶:

1. De oorzaak (en oplossing) van een ongeval ligt niet altijd op de locatie. Gedrag en eigen verantwoordelijkheid spelen ook een rol bij het ontstaan van ongevallen.
2. Verkeersveiligheid is een balans tussen infrastructuur, wet- en regelgeving en eigen verantwoordelijkheid.
3. De mensen willen wel, als je ze de kans geeft. Een grote groep verkeersdeelnemers vertoont soms verkeersonveilig gedrag, maar is zich daar niet erg bewust van. Gedragsbeïnvloedende maatregelen zijn voor deze groep helpend.

Het Actieplan Verkeersveiligheid gaat hierbij uit van het principe ‘Duurzaam Veilig’. Duurzaam Veilig is een visie van verkeersveiligheidsprofessionals over de optimale manier om verkeersveiligheid te verbeteren, door risico’s van het verkeerssysteem terug te dringen. Het uitgangspunt is om de mens centraal te stellen, vanuit het basisidee: “(...) *niet de mens aanpassen aan het systeem, maar het systeem aanpassen aan wat mensen kunnen en willen* (*‘safety by design’*).”²⁷ Het ontwerp van het verkeerssysteem is namelijk belangrijk bij het ontstaan van fouten en gevaarlijk gedrag. Bij de visie Duurzaam Veilig horen wetenschappelijk onderbouwde verkeersveiligheidsprincipes voor het verkeerssysteem, zoals verschillende ‘veilige snelheden’ per wegtype, en het adequaat opleiden van verkeersdeelnemers.²⁸ Het programmateam toetst bij (mogelijke) verkeersveiligheidsknelpunten aan deze richtlijn.²⁹

Naast Duurzaam Veilig zijn ook de ‘drie E’s’ een belangrijk principe. Het programma Verkeersveiligheid kiest bewust voor de inzet op de drie E’s van verkeersveilig gedrag:

²⁴ Gemeente Utrecht (mei 2023). *Veiligheidsagenda Utrecht 2023-2026*

²⁵ Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020*, p.3.

²⁶ Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020*, p.16.

²⁷ SWOV (2018). *DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030*, p.10.

²⁸ SWOV (2018). *DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030*.

²⁹ Gemeente Utrecht (12 december 2023). *Analyseformulier v2.3*; Gemeente Utrecht (17-8-2020). *Toelichting bij analyseformulier 2.3*.

engineering, education en enforcement (infrastructuur, educatie en handhaving).³⁰ De overtuiging van het programmateam Verkeersveiligheid is dat het maximale effect voor de verkeersveiligheid bereikt wordt door de combinatie van verschillende soorten projecten.³¹ Denk aan het combineren van fysieke maatregelen zoals drempels en een 30km-zone, gecombineerd met handhaving op straat en verkeerseducatie op scholen. Het combineren van deze drie categorieën maatregelen heeft volgens experts de voorkeur, omdat deze typen maatregelen elkaar kunnen ondersteunen en versterken om verkeersveilig gedrag te stimuleren.³² Hierbij is het van belang dat de drie E's structureel en in samenhang met elkaar worden aangepakt.^{33 & 34} Zowel bij Duurzaam Veilig als bij de drie E's is er oog voor de inzet op de fysieke omgeving, educatie / gedrag, en regelgeving / handhaving.

Hoewel de koers van het verkeersveiligheidsprogramma sinds het aflopen van het actieplan in 2020 niet vastligt in een meerjarig visiedocument, is wel een lijn te ontdekken in de aanpak van de afgelopen jaren. Het gaat om een lijn die de ingestoken koers van het actieplan voortzet, met een brede aanpak van verkeersveiligheid volgens de drie E's. Dat betekent dat niet puur wordt ingezet op het aanpassen van de infrastructuur in de openbare ruimte, maar ook op aspecten als handhaving, educatie, communicatie en kennisontwikkeling. Daaronder vallen projecten zoals verkeerseducatie op scholen (gedrag/educatie), het aanvragen van flitspalen (handhaving) en de aanpassing van verkeersonveilige locaties (fysieke projecten).³⁵

Aanpak beweegt van reageren op ongevallen naar risicogestuurd ongevallen voorkomen

Zowel landelijk als regionaal bewoog de aanpak van verkeersveiligheid de afgelopen jaren naar een meer risicogestuurde aanpak. Dat betekent een verschuiving van een focus op plekken waar ongevallen hebben plaatsgevonden, naar risico's al aan de voorkant wegnemen om ongevallen te voorkomen. Landelijk werd deze visie in 2018 gepubliceerd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV). Het SPV is opgesteld samen met o.a. de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal

³⁰ Gemeente Utrecht (1 februari 2019). *Programmaplan Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (14 mei 2020). *Jaarplan Verkeersveiligheid 2020 concept*; Gemeente Utrecht (22 juli 2021). *Jaarplan Verkeersveiligheid 2021 concept*; Gemeente Utrecht (1 juli 2022). *Presentatie Concept Jaarplan Verkeersveiligheid 2022*; Gemeente Utrecht (1 maart 2022). *Presentatie Concept Jaarplan Verkeersveiligheid 2023*; Gemeente Utrecht (januari 2025). *Presentatie Jaarplan verkeersveiligheid 2025*; Gemeente Utrecht (11 september 2025). *Presentatie Sessie 2: Strategische programmering en financiering programma Verkeersveiligheid 2025 – 2030*.

³¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³² Kennisnetwerk SPV (oktober 2021). [Handreiking gedragsverandering in het verkeer](#); Rekenkamer Utrecht (11 maart 2026). *Verslag expertbijeenkomst onderzoek verkeersveiligheid 27 januari 2026*.

³³ <https://www.crow.nl/actueel/hoe-je-de-3-es-in-verkeersveiligheid-in-samenhang-inzet/> [CROW | Hoe je de 3 E's in verkeersveiligheid in samenhang inzet](#) (maart 2026)

³⁴ Rekenkamer Utrecht (11 maart 2026). *Verslag expertbijeenkomst onderzoek verkeersveiligheid 27 januari 2026*.

³⁵ Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. openbare voortgangsrapportages Verkeersveiligheid 2017-2025 en interne jaarplannen.

Overleg.³⁶ Het SPV is vervolgens in oktober 2021 uitgewerkt tot een Utrechtse provinciale versie: de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. De risicogestuurde aanpak waar het SPV voor pleit is hierin voor de regio uitgewerkt. Na een analyse zijn twaalf regionale verkeersveiligheidsrisico's gesignaleerd (zie figuur 2.3). Voor elk van deze risico's zijn indicatoren geformuleerd die laten zien hoe het risico gemeten kan worden, een ambitie voor het specifieke risico (bijvoorbeeld minder snelheidsovertredingen), en een overzicht van maatregelen die kunnen bijdragen aan het realiseren van die ambitie. De gemeente Utrecht heeft aangegeven zich in te zetten voor alle hieronder afgebeelde risico's, behalve voor 'Onveilige bermen naast 60- en 80-wegen'.³⁷

Figuur 2.3 De twaalf regionale verkeersveiligheidsrisico's, uitgesplitst naar groepen verkeersdeelnemers en infrastructurele risico's.

UTRECHTSE RISICOGROEPEN EN GEDRAG (WIE EN WAARDOOR)	RISICO'S IN HET UTRECHTSE VERKEERS-SYSTEEM (WAAR)
 Basisschoolleerlingen onderweg naar school en in de schoolomgeving	 Drukke heterogene fietspaden
 Middelbare scholieren onderweg naar school	 Onveilige inrichting van fietspaden
 Jongere brom- en snorfietsers	 Ongeloofwaardige 30-wegen
 Oudere fietsers	 Onvoldoende fietsvoorzieningen over- en langs 50-wegen
 Snelheidsovertredingen	 Snelheidsverschillen op 60-wegen
 Rijden onder invloed	 Onveilige bermen naast 60- en 80-wegen

Bron: Provincie Utrecht (oktober 2021). *Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid: Op naar nul verkeersslachtoffers!*.

Het Utrechtse programma Verkeersveiligheid wil aansluiten op de landelijke en regionale beweging naar een risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid.³⁸ De gemeente heeft daarom het startakkoord voor het SPV ondertekend om de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid op te stellen, en vervolgens de intentieovereenkomst ondertekend voor de uitvoering van deze uitvoeringsagenda.³⁹ “Onze huidige aanpak om de verkeersveiligheid

³⁶ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Justitie en Veiligheid, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoersregio Amsterdam, & Metropoolregio Rotterdam Den Haag (december 2018). *Veilig van deur tot deur: Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*.

³⁷ Provincie Utrecht (oktober 2021). *Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid: Op naar nul verkeersslachtoffers!*.

³⁸ Gemeente Utrecht (16 juli 2020). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

³⁹ Gemeente Utrecht (15 november 2021). *Raadsbrief Ondertekening Regionale Intentieovereenkomst Verkeersveiligheid Verkeersveiligheid 2030*.

*te verbeteren, past goed bij de ambities die in de uitvoeringsagenda zijn genoemd. We nemen momenteel al maatregelen om de verkeersveiligheidsrisico's, die uit de regionale analyse naar voren zijn gekomen, aan te pakken*⁴⁰, meldt de gemeente eind 2021 in een raadsbrief. Dit zijn maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie, communicatie en handhaving. Ook werkt de gemeente met analyses van verkeersveiligheidsknelpunten voor de prioritering van haar projecten. De gemeente ziet daarnaast kansen vanuit de uitvoeringsagenda van het SPV, omdat hiervoor subsidies vanuit de provincie en het Rijk komen.⁴¹

Vanaf 2022, na ondertekening van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid, verlegt de gemeente de focus van de aanpak naar een meer risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid.⁴² Het programma Verkeersveiligheid streeft ernaar om te voorkomen dat ongevallen plaatsvinden, door aan de voorkant risico's te verkleinen.⁴³ Dit gebeurt op basis van een datagedreven analyse van locaties, om te bepalen op welke plek het risico op (ernstige) ongevallen het grootst is.⁴⁴ Dit is een andere houding ten opzichte van eerdere jaren, waarin meer reactief werd gewerkt. Het programma was voorheen minder gericht op het voorkomen van ongevallen, en vooral op het reageren op al bestaande verkeersonveiligheid.⁴⁵ Wat de verandering van een reactieve naar een meer risicogestuurde aanpak in de praktijk betekent voor concrete verkeersveiligheidsprojecten, wordt verder toegelicht in paragraaf 2.3.

30km-aanpak als apart programma binnen programma Verkeersveiligheid

Naast de reguliere inzet vanuit programma Verkeersveiligheid wordt vanuit een apart programma gewerkt aan het invoeren van 30km/u op de meeste wegen in de gemeente. Al in het mobiliteitsplan SRSRSB (2016) is als doel genoemd om zo veel mogelijk straten 30km/u te maken in Utrecht, en zo onder andere de verkeersveiligheid te verbeteren. Het gaat hierbij over alle wegen in Utrecht, met uitzondering van stedelijke verbindingswegen.⁴⁶ Begin 2018 blijkt de opgave te gaan om meer dan 600 straten die omgevormd moeten worden tot 30km/u-wegen, waarvan bijna alle straten qua inrichting aangepast moeten worden om 30km/u in te kunnen voeren. Denk aan drempels, inritconstructies en bebording. Bij sommige straten is zelfs een volledige herinrichting nodig. Het totale kostenplaatje bedraagt bij benadering tussen € 110 miljoen en € 175 miljoen.⁴⁷ Dat blijkt uit een berekening met een zelf ontwikkelde rekentool waarin voor verschillende typen straten is bepaald hoe

⁴⁰ Gemeente Utrecht (15 november 2021). Raadsbrief *Ondertekening Regionale Intentieovereenkomst Verkeersveiligheid Verkeersveiligheid 2030*, p.2.

⁴¹ Gemeente Utrecht (15 november 2021). Raadsbrief *Ondertekening Regionale Intentieovereenkomst Verkeersveiligheid Verkeersveiligheid 2030*.

⁴² Gemeente Utrecht (januari 2022). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

⁴³ Gemeente Utrecht (7 september 2022) Raadsbrief *Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente en externe samenwerkingspartners*.

⁴⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁶ Gemeente Utrecht (maart 2016). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen: Mobiliteitsplan Utrecht 2025*.

⁴⁷ Gemeente Utrecht (20 februari 2018). Raadsbrief *Opgave inrichting straten 30 km per uur*.

duur het per meter is om deze aan te passen.⁴⁸ In de Voorjaarsnota 2018 wordt voor deze opgave geld vrijgemaakt (meer hierover in hoofdstuk 3).⁴⁹ Op dat moment was nog niet bekend op welke manier de 30km-aanpak in de praktijk uitgewerkt moest worden.⁵⁰

In 2019 volgt een plan voor de 30km-aanpak, de zogenoemde 'Impuls straten 30 km'. Er wordt gestart met wegen die met beperkte aanpassingen al 30km/u gemaakt kunnen worden. Ook wordt gestreefd naar het benutten van werk-met-werkkansen⁵¹ om kosten en overlast te beperken, en een buurtgerichte aanpak voor de uniformiteit en herkenbaarheid van de snelheidslimiet in de buurt. En er is extra aandacht voor Overvecht en Kanaleneiland, omdat hier veel wegen nog 50km/u zijn en de aanpassing naar 30km/u een grote en dure opgave is vanwege het specifieke type asfalt dat in deze wijken is gebruikt.⁵² De inzet op werk-met-werk is vanaf de start van de 30km-aanpak belangrijk, vertelt een betrokkene. Dat bespaart kosten, en er is niet genoeg budget om zelfstandig alle straten 30km/u te maken.⁵³

Nadat de 30km-aanpak in 2021 ook in het Mobiliteitsplan 2040 onderstreept wordt als uitgangspunt voor de stad⁵⁴, volgt in 2022 de programmering van de aanpak. Hierin wordt concreet gemaakt voor welke straten de middelen tot 2026 worden ingezet, met een doorkijk tot 2040.⁵⁵ Op den duur blijken echter nadelen te zitten aan de 30km-aanpak. Het koppelen van invoeren van 30km/u aan werkzaamheden in de openbare ruimte (werk-met-werk) resulteert namelijk op sommige locaties in onlogische overgangen van 50km/u naar 30km/u.⁵⁶ Ook is de doorlooptijd van de 30km-aanpak lang door deze werk-met-werkkoppeling. Verder is door de gefaseerde aanpak soms een weg nog 50km/u die verkeersonveiliger is dan een weg die wel al is aangepast naar 30km/u, bijvoorbeeld een 50km/u-weg waar fietsers en bussen de weg delen, ten opzichte van een 30km/u-weg waar het fietspad van de weg gescheiden is. Tot slot speelt een financieel tekort van €77 miljoen als alle straten infrastructureel aangepast moeten worden.⁵⁷

Als oplossing voor deze knelpunten wordt de 'versnelde aanpak' geïntroduceerd. Om deze versnelde aanpak vorm te geven, gebruikt de gemeente objectieve data over o.a. gereden

⁴⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁹ Gemeente Utrecht (13 juni 2018). *Voorjaarsnota 2018 / Eerste Bestuursrapportage 2018*.

⁵⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵¹ Werk-met-werk betekent dat verschillende werkzaamheden in de openbare ruimte worden gecombineerd om kosten, tijd en overlast te beperken. Denk aan het combineren van wegwerkzaamheden met aanpassingen aan de riolering.

⁵² Gemeente Utrecht (20 september 2019). Raadsbrief *Impuls straten van 50 naar 30 km per uur*.

⁵³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁴ Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

⁵⁵ Gemeente Utrecht (23 maart 2022). Raadsbrief *Programmering 30 km impuls 2023-2026 en doorkijk tot 2040*.

⁵⁶ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁷ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*.

snelheden, onderzoeken van SWOV⁵⁸ en CROW⁵⁹, kennis van de medewerkers van programma Verkeersveiligheid, en de ervaringen vanuit andere grote steden (met name Amsterdam) met het invoeren van 30km/u als standaard.⁶⁰ Op basis hiervan wordt bewust gekozen voor een aanpak volgens twee sporen.⁶¹ Eerst worden alle 50km/u-wegen zonder vrijliggend fietspad (dus waar auto en fietser de weg delen), in één keer teruggebracht naar 30km/u. De originele aanpak is volgens een betrokkene “niet uitlegbaar”⁶², omdat het gevoelsmatig niet klopt voor de weggebruiker als sommige onveilige wegen nog 50km/u zijn en andere wegen al 30km/u. “Daarom geldt in de [versnelde] aanpak; als je de weg deelt met de fiets, dan mag je maximaal 30km/u.”⁶³ Dit gaat gepaard met kleine maatregelen zoals bebording, wegmarkering en belijning. Circa 66 straten blijven dan over; die hebben wel een vrijliggend fietspad en worden daarom niet direct teruggebracht naar 30km/u. Deze overgebleven straten kunnen op een later moment worden heringericht.⁶⁴

De versnelde aanpak kent echter wel mogelijke nadelen. Ten eerste is het risico dat snelheden niet direct dalen naar 30km/u en minder hard dalen dan op wegen die wel heringericht zijn. Ook resulteert een besteding van de middelen nu erin dat later geen bijdrage meer kan worden geleverd vanuit het 30km-programma aan een 30km/u-inrichting wanneer een straat wordt heringericht. Tot slot zal de politie mogelijk niet of beperkt handhaven op 30km/u-wegen.⁶⁵ De politie geeft al vroeg aan niet te zullen handhaven op snelheid op 30km/u-wegen waarvan de inrichting niet ‘geloofwaardig’ is.⁶⁶

Samenwerkingspartners van de gemeente hebben verschillende visies op het versneld invoeren van 30km/u. Sommigen snappen het, omdat het terugbrengen van de snelheid direct effect heeft op de verkeersveiligheid. Dan is het goed om dat alvast te doen, vooruitlopend op de grote en dure aanpassingen in de gehele stad, maar wel met kleine nodige aanpassingen.⁶⁷ Anderen vinden dat een zogenoemde ‘geloofwaardige weginrichting’ vooraf zou moeten gaan aan het aanpassen van de snelheidslimiet naar 30km/u, zodat je aan de weg herkent hoe hard je er mag rijden en automobilisten meer geneigd zijn om hun gedrag aan te passen.⁶⁸ De Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de ANWB hebben aangegeven de versnelde aanpak te steunen.⁶⁹ De gemeente volgt in de versnelde

⁵⁸ SWOV is het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid; een onafhankelijk wetenschappelijk onderzoeksinstituut met als missie om vanuit wetenschappelijke kennis bij te dragen aan een veiliger wegverkeer.

⁵⁹ CROW is een onafhankelijk kennisinstituut op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer.

⁶⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁴ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁵ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*.

⁶⁶ Politie (24 mei 2018). Presentatie *Verkeershandhaving 30 km-uur*.

⁶⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

⁶⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

⁶⁹ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*.

aanpak “de juiste volgorde qua invoering [met de twee sporen], en doet daarbij de nodige aanpassingen aan de fysieke inrichting”⁷⁰, aldus een externe samenwerkingspartner.

In juni 2025 is de versnelde aanpak uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Dit gaat niet alleen om het terugbrengen van 50km/u-wegen naar 30km/u, maar ook over de benodigde communicatieaanpak, gesprekken met het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM)⁷¹ en de politie over handhaving, afstemming met het ov en nood- en hulpdiensten, en de monitoring van de aanpak. Het doel is dan om op 3 maart 2026 versneld 30km/u in te voeren op alle wegen zonder vrijliggende fietspaden.⁷² Eind 2025 wordt dit opgeschoven naar juli 2026, omdat de effecten van versneld 30km/u op het openbaar vervoer groter blijken dan gedacht.⁷³ De invoering van 30km/u wordt nu gekoppeld aan de start van de zomerdienstregeling van het ov.⁷⁴

2.2 PROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID WIL OBJECTIEVE EN SUBJECTIEVE VERKEERSVEILIGHEID VERBETEREN, KOPPELING TUSSEN DOELEN EN AANPAK NIET DUIDELIJK

In de vorige paragraaf is beschreven dat verkeersveiligheid al jaren onderdeel is van bredere mobiliteitsplannen. Daarbij zet programma Verkeersveiligheid in op een brede aanpak, is ze risicogestuurd gaan werken, en heeft ze een aparte 30km-aanpak. In deze paragraaf zoomen we in op de doelen die aan het programma gekoppeld zijn, en in hoeverre deze doelen onderbouwd en realistisch zijn.

Het doel voor verkeersveiligheid is tweeledig, het aantal slachtoffers verminderen en de tevredenheid verbeteren

Door de jaren heen veranderen de doelen voor verkeersveiligheid in de P&C-cyclus enigszins. Zo staat in 2015 verkeersveiligheid zijdelings als doel in programma Bereikbaarheid, namelijk met het doel “*De fiets is het primaire vervoermiddel in een verkeersveilige stad*”.⁷⁵ In de jaren erna verdwijnt verkeersveiligheid als doelstelling uit het programma⁷⁶, om in 2018 en 2019 weer terug te komen met het doel “*Fietsers en voetgangers staan op de eerste plaats in een verkeersveilige stad*”.⁷⁷ Vanaf 2020 krijgt

⁷⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

⁷¹ Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) deelt landelijk expertise en advies over handhaving in het verkeer. Daarnaast is zij onder andere verantwoordelijk voor (aanvragen van wegbeheerders om) geautomatiseerde handhavingsmiddelen.

⁷² Gemeente Utrecht (24 juni 2025). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.

⁷³ Gemeente Utrecht (5 november 2025). *Memo Uitstel versnelde aanpak 30km per uur*.

⁷⁴ Gemeente Utrecht (6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.

⁷⁵ Gemeente Utrecht (13 mei 2016). [Jaarstukken 2015](#).

⁷⁶ Gemeente Utrecht (13 mei 2017). [Jaarstukken 2016](#); Gemeente Utrecht (5 mei 2018). [Jaarstukken 2017](#).

⁷⁷ Gemeente Utrecht (18 april 2019). [Jaarstukken 2018](#); Gemeente Utrecht (8 mei 2020). [Jaarstukken 2019](#).

verkeersveiligheid een prominentere plek in de doelen voor programma (Duurzame) Bereikbaarheid.⁷⁸ Het doel is helder: “*Verbeteren van de verkeersveiligheid*”.⁷⁹

Vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 wordt het doel om de verkeersveiligheid te verbeteren opgesplitst in twee typen verkeersveiligheid. Enerzijds is het streven om de objectieve verkeersveiligheid te vergroten door het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Anderzijds wordt gestreefd naar een grotere subjectieve verkeersveiligheid: een betere beleving van de verkeersveiligheid in de buurt door bewoners.⁸⁰ Het onderscheid tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid komt ook terug in de Agenda Mobiliteitsplan 2023, de uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040: “*Ons verkeersveiligheidsdoel is om de dalende trend van het aantal slachtoffers van de afgelopen jaren door te zetten en om de beleving van de verkeersveiligheid te verbeteren*.”⁸¹ Ook in de meting van dit verkeersveiligheidsdoel is de focus op zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid terug te zien, omdat voor beiden effectindicatoren zijn geformuleerd. Over deze data wordt gerapporteerd in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan en in de Jaarstukken. In hoofdstuk 6 gaan we dieper in op de indicatoren en in hoeverre de streefwaarden behaald worden.

Verkeersveiligheidsdoelen en de aanpak van het programma zijn niet duidelijk aan elkaar gekoppeld

In paragraaf 2.1 beschreven we dat het programma Verkeersveiligheid werkt volgens de principes Duurzaam Veilig en dat het programma kiest voor een brede inzet volgens de drie E's van verkeersveiligheid. Daarbij wil het programma sinds 2021 risicogestuurd werken en zo ongevallen zo veel mogelijk voorkomen in plaats van (uitsluitend) reageren op ongevallen. We zien echter niet duidelijk terugkomen op welke manier deze aanpak zich volgens de gemeente verhoudt tot de beleidsdoelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De relatie tussen deze doelen en de aanpak is niet expliciet gemaakt.

Vanaf 2020 bestaat een doelstelling specifiek voor verkeersveiligheid, en in dat jaar verliep ook het Actieplan Verkeersveiligheid. Het actieplan is na het verlopen in 2020 niet meer geactualiseerd.⁸² Het programma werkt sindsdien voornamelijk vanuit interne jaarplannen en sinds 2017 ook met openbare voortgangsrapportages.⁸³ Deze voortgangsrapportages werden geïntroduceerd na een intern onderzoek naar programma Verkeersveiligheid, wat resulteerde in een aanpassing van het programmamanagement en projectmanagement.⁸⁴ In

⁷⁸ Tot en met 2023 valt verkeersveiligheid onder programma Bereikbaarheid, vanaf 2024 heet dit programma Duurzame bereikbaarheid.

⁷⁹ Gemeente Utrecht (27 mei 2021). [Jaarstukken 2020](#).

⁸⁰ Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020*; Gemeente Utrecht (14 februari 2023). *Agenda Mobiliteitsplan 2023*.

⁸¹ Gemeente Utrecht (14 februari 2023). *Agenda Mobiliteitsplan 2023*, p.39.

⁸² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁸³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁸⁴ Gemeente Utrecht (23 september 2016). *Rapport Programma Verkeersveiligheid: Intern onderzoek naar de uitvoering van het programma*.

navolging van dit onderzoek deze zegde de wethouder Mobiliteit toe om de raad twee keer per jaar te informeren.⁸⁵ In deze voortgangsrapportages staat beschreven wat de aanpak van het programma behelst en welke projecten in dat kader zijn gestart. Daarover geven medewerkers van het programma aan dat werken met een meerjarig visiedocument voor verkeersveiligheid lastig is omdat de ontwikkelingen snel gaan (nieuwe voertuigen op de weg, nieuwe inzichten over effectieve maatregelen). Een voortgangsrapportage werkt dan beter, omdat deze vaker uitkomt en zo vaker op de koers van het programma kan worden bijgestuurd.⁸⁶

Tussen 2017 en 2023 stond de aanpak van het programma beschreven in halfjaarlijkse voortgangsrapportages vanuit het programma Verkeersveiligheid. Vanaf 2023 wordt er geen aparte voortgangsrapportage over verkeersveiligheid meer gepubliceerd. De aanpak en voortgang vanuit programma Verkeersveiligheid wordt vanaf dan opgenomen in de voortgangsrapportage van programma Bereikbaarheid, en later bij de voortgangsrapportage van programma Duurzame Mobiliteit.⁸⁷ In plaats van halfjaarlijkse voortgangsrapportages is nu jaarlijks binnen de bredere voortgangsrapportage te lezen over de activiteiten en voortgang van programma Verkeersveiligheid. Reden voor deze verandering was om de rapportagelast voor het relatief kleine programma Verkeersveiligheid te verlichten⁸⁸ en om beter aan te sluiten bij de rapportagecyclus en integrale verantwoording van de opgave Duurzame Mobiliteit.⁸⁹ Wel stuurde Verkeersveiligheid in de jaren 2024 en 2025 nog een aanvullende raadsbrief, omdat het programma graag twee keer per jaar rapporteert. In 2026 zal dit echter niet gebeuren.⁹⁰

In de voortgangsrapportages Duurzame Mobiliteit wordt ook gerapporteerd over o.a. parkeren, verkeersmanagement en deelmobiliteit. Dit gebeurt via losse hoofdstukken/thema's, die gebundeld worden weergegeven maar niet integraal worden behandeld in de zin dat de samenhang tussen deze verschillende programma's en thema's wordt toegelicht. In de voortgangsrapportages Duurzame Mobiliteit wordt op een (voornamelijk) kwalitatieve manier uitgelegd wat de aanpak van programma Verkeersveiligheid is, en welke projecten worden gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren.

In deze voortgangsrapportages en jaarplannen in de jaren 2020-2025 zien we weinig tot geen expliciete koppeling tussen de aanpak en de doelstellingen op het gebied van

⁸⁵ Gemeente Utrecht (29 september 2016). Toezegging 2016 / T 1410 *Commissievergadering Stad en Ruimte*.

⁸⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁸⁷ Gemeente Utrecht (voorjaar 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*; Gemeente Utrecht (najaar 2023, voorjaar 2024, najaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*; Gemeente Utrecht (3 december 2024). *Raadsbrief Voortgang programma verkeersveiligheid*.

⁸⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁸⁹ Gemeente Utrecht (10 juli 2023). *Raadsbrief Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid (voorjaar 2023)*.

⁹⁰ Aanvulling in kader van reactie bij ambtelijk wederhoor, 10 juli 2026.

objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. We lezen bijvoorbeeld wel over de brede inzet (drie E's) op o.a. handhavingsacties en educatieprogramma's, maar deze typen inzet worden niet gekoppeld aan hun (verwachte) bijdrage aan de objectieve en/of subjectieve verkeersveiligheid. Bij de inzet op infrastructurele maatregelen (fysieke projecten) zien we soms wel dat de aanpak van een specifieke locatie wordt gekoppeld aan een onveilige beleving (subjectieve verkeersveiligheid), of juist dat er veel ongevallen plaatsvinden (objectieve verkeersveiligheid). Dit is echter niet consequent het geval.

Ook de risicogestuurde aanpak wordt niet duidelijk gekoppeld aan de verkeersveiligheidsdoelen. De focus van deze aanpak ligt op het voorkomen van ongevallen, en lijkt daarmee voornamelijk te moeten bijdragen aan de objectieve verkeersveiligheid. De gemeente legt echter geen expliciete link tussen de doelstelling op objectieve verkeersveiligheid en de wijze waarop de risicogestuurde aanpak deze (naar verwachting) zou verbeteren.

De 30km-aanpak is helder onderbouwd en gekoppeld aan de doelen

De 30km-aanpak is gekoppeld aan het doel uit de verschillende mobiliteitsplannen om zo veel mogelijk straten in Utrecht 30km/u te maken.⁹¹ Ook is te lezen dat het hoofddoel is dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd, in de zin van "*Minder doden en gewonden in het verkeer*".⁹² De 30km-aanpak wordt daarmee gekoppeld aan de doelstelling van objectieve verkeersveiligheid.

Het terugbrengen van de snelheid naar 30km/u op wegen waar fietsers en automobilisten de weg delen, sluit aan bij de wetenschappelijk onderbouwde principes voor een 'duurzaam veilige' weginrichting van het verkeer.⁹³ Die visie stelt namelijk dat de veilige snelheid op wegen waar fietsers en automobilisten de weg delen, 30km/u is. Op 50km/u-wegen zouden fietsers en automobilisten gescheiden moeten zijn vanwege de grote snelheidsverschillen.⁹⁴ Ook onderbouwt de gemeente in het uitvoeringsprogramma voor de 30km-aanpak het verband tussen de snelheid van verkeer en de verkeersveiligheid aan de hand van wetenschappelijk onderzoek.⁹⁵

2.3 HELDERE KEUZE VOOR VERSCHILLENDE TYPEN VERKEERSVEILIGHEIDSPROJECTEN GERICHT OP BESTAANDE RISICO'S, INDIVIDUELE PROJECTEN NIET ALTIJD HELDER ONDERBOUWD

Programma Verkeersveiligheid volgt, zoals in de vorige paragrafen beschreven, een aanpak die geleidelijk beweegt van reageren op ongevallen, naar het voorkomen hiervan via een

⁹¹ Gemeente Utrecht (maart 2016). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen: Mobiliteitsplan Utrecht 2025*; Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

⁹² Gemeente Utrecht (6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*, p.5.

⁹³ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*.

⁹⁴ SWOV (2018). *DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030*.

⁹⁵ Gemeente Utrecht (6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.

risicogestuurde aanpak. Daarbij wordt ingezet op een breed palet aan interventies, volgens de drie E's: *engineering*, *education* en *enforcement* (infrastructuur, educatie, en handhaving). Het programma heeft als doel het verbeteren van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid. In deze paragraaf beschrijven we hoe deze aanpak zich vertaalt naar de praktijk.

Gemeente voert projecten uit die aansluiten bij de risicogroepen en -gedragingen

Eind 2021 tekent de gemeente de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid, en omarmt daarmee een risicogestuurde benadering van verkeersveiligheid. *“We nemen op dit moment al maatregelen om de verkeersveiligheidsrisico's aan te pakken die uit de regionale analyse naar voren zijn gekomen”*⁹⁶, rapporteert het programma begin 2022. Volgens deze regionale uitvoeringsagenda bestaat een risicogestuurde aanpak uit twee typen risico's aanpakken: risicogroepen en risico's in het verkeerssysteem (onveilige infrastructuur).⁹⁷

Het meenemen van kwetsbare verkeersdeelnemers in de aanpak (zoals voetgangers, fietsers, kinderen, ouderen en jonge automobilisten⁹⁸), gebeurt overigens ook al in de jaren voorafgaand aan de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.⁹⁹ Het ging hier echter om reeds gesignaleerde fysieke verkeersveiligheidsknelpunten, waarbij voor de prioritering werd gekeken of kwetsbare groepen gebruikmaken van deze locatie. De risicogestuurde doelgroepeenaanpak wordt concreet vanaf de regionale uitvoeringsagenda in 2022.

De gemeente sluit in haar projecten voor risicogroepen aan op de regionaal gesignaleerde risicogroepen en -gedragingen: *“(...) kinderen te fiets en te voet, scholieren onderweg naar school, jongere brom- en snorfietsers, oudere fietsers en snelheidsovertredingen en rijden onder invloed.”*¹⁰⁰ Na het ondertekenen van deze regionale uitvoeringsagenda, neemt de gemeente deze doelgroepen expliciet mee door aan de slag te gaan met de maatregelen die hiervoor zijn voorgesteld in deze uitvoeringsagenda.¹⁰¹ Programma Verkeersveiligheid wil de risico's van de risicogroepen verminderen door in te zetten op een veilige infrastructuur, educatie, voorlichting en campagnes, vaak samen met de provincie.¹⁰² De 30km-aanpak en

⁹⁶ Gemeente Utrecht (januari 2022). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*, p.31.

⁹⁷ Provincie Utrecht (oktober 2021). [*Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid: Op naar nul verkeersslachtoffers!*](#)

⁹⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁹⁹ Gemeente Utrecht (1 juli 2017, 1 januari 2018, 1 juli 2018, 1 januari 2019, 1 juli 2019, 1 januari 2020, 1 juli 2020, 26 januari 2021, 19 augustus 2021, januari 2022). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

¹⁰⁰ Provincie Utrecht (oktober 2021). [*Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid: Op naar nul verkeersslachtoffers!*](#)

¹⁰¹ Gemeente Utrecht (januari 2022, januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (7 september 2022). Raadsbrief *Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022*; Gemeente Utrecht (voorjaar 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*; Gemeente Utrecht (voorjaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹⁰² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

de scholen- en wijkenaanpak worden daarbij als voorbeeld genoemd van een risicogestuurde aanpak.¹⁰³

Er is onder andere aandacht voor schoolgaande jeugd en kinderen als kwetsbare groep, en daarom wordt gekozen om in de omgeving van scholen in te zetten op het vergroten van de verkeersveiligheid.¹⁰⁴ Programma verkeersveiligheid zet bijvoorbeeld al jaren in op het realiseren van schoolzones, waarbij een schoolomgeving herkenbaar wordt gemaakt door middel van borden, markering op de weg en gekleurde palen.¹⁰⁵ Scholen dienen zelf een aanvraag voor een schoolzone in. Gemiddeld worden zo'n vier schoolzones per jaar gerealiseerd.¹⁰⁶ Daarnaast is ook aandacht voor schoolstraten: straten rondom scholen die tijdelijk worden afgesloten voor autoverkeer op momenten dat scholen starten en eindigen.¹⁰⁷ Voor ouderen, een andere groep kwetsbare verkeersdeelnemers, worden fietslessen georganiseerd vanuit het landelijke programma 'Doortrappen' dat door de provincie in Utrecht wordt aangeboden.¹⁰⁸ Voor (jonge) brom- en snorfietzers is de maatregel dat zij – met helm – van het fietspad naar de rijbaan moeten, waar ze meer ruimte hebben en beter gezien worden door automobilisten.¹⁰⁹

Programma Verkeersveiligheid wil ook bij de fysieke inrichting van locaties rekening houden met de verkeersveiligheid van risicogroepen. Zo moet voor kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers, voetgangers en schoolgaande kinderen de infrastructuur verkeersveilig zijn ingericht.¹¹⁰ Locatieontwerpen volgen de CROW-richtlijnen, waarin de aandacht voor deze groepen al deels verweven is.¹¹¹ Voor de openbare ruimte geldt daarnaast gemeentebreed het ontwerpprincipe 'Voetpaden voor iedereen', gericht op het toegankelijk maken van voetpaden voor mensen met een lichamelijke beperking.¹¹² Denk aan maximale

¹⁰³ Gemeente Utrecht (januari 2022). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

¹⁰⁴ Gemeente Utrecht (7 september 2022). Raadsbrief *Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022*.

¹⁰⁵ Gemeente Utrecht (1 juli 2018, 1 januari 2019, 1 juli 2019, 1 januari 2020, 1 juli 2020, 26 januari 2021, 19 augustus 2021, januari 2022, januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (7 september 2022). Raadsbrief *Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022*; Gemeente Utrecht (voorjaar 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*; Gemeente Utrecht (voorjaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁰⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁰⁷ Gemeente Utrecht (26 januari 2021). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁰⁸ Gemeente Utrecht (januari 2022). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Provincie Utrecht (z.d.). [Doortrappen: veilig fietsen tot je 100ste!](#).

¹⁰⁹ Gemeente Utrecht (5 juli 2021). Raadsbrief *Definitief verkeersbesluit en Nota van Beantwoording 'Snorfietz naar de rijbaan'*; Gemeente Utrecht (21 februari 2025). *Plan van Aanpak digitale handhaving brom- en snorfietz van het fietspad*.

¹¹⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

¹¹¹ Gemeente Utrecht (januari 2026). *Handboek Openbare Ruimte 2025-2029: Deel 3 Technische Eisen*.

¹¹² Gemeente Utrecht (januari 2026). *Handboek Openbare Ruimte 2025-2029: Deel 1 Ontwerpprincipes*.

hoogteverschillen en hellingen voor rolstoelgebruikers, minimale breedtes van stoepen, en geleidelijnen voor personen met een visuele beperking.

Naast de aandacht voor gesignaleerde risicogroepen in het verkeer, staat het Mobiliteitsplan 2040 in bredere zin voor de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’. Dat betekent op het gebied van mobiliteit het uitgangspunt: “(...) *een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Het mobiliteitssysteem richten we zodanig in, dat iedereen mee kan doen.*”¹¹³ Volgens Solgu, de belangenbehartiger van Utrechters met een lichamelijke of zintuiglijke functiebeperking en/of chronische ziekte, is dit echter niet altijd het geval. Solgu geeft aan dat zij veel signalen krijgt dat mensen met een beperking zich niet volledig zelfstandig kunnen redden in het verkeer.¹¹⁴ Denk aan hulpmiddelgebruikers, en mensen met visuele beperkingen en/of chronische aandoeningen. Verkeersdeelnemers met een beperking zijn geen specifiek benoemde doelgroep voor programma Verkeersveiligheid.¹¹⁵ Wel zijn er uitgangspunten voor deze doelgroep opgenomen in het Handboek Openbare Ruimte (HOR), waarmee programma Verkeersveiligheid werkt bij aanpassingen aan de inrichting van de openbare ruimte.¹¹⁶

Naast mensen zijn ook dieren een groep ‘verkeersdeelnemers’ die met verkeersonveiligheid te maken kan krijgen. Per 2024 wordt programma Verkeersveiligheid geacht in haar voortgangsrapportages te rapporteren over de verkeersveiligheid van dieren, naar aanleiding van een aangenomen motie van Partij voor de Dieren.¹¹⁷ Dit doet het programma door over het aantal aangereden dieren te rapporteren op basis van data van de Dierenambulance, waarbij ook onderscheid wordt gemaakt tussen verschillende diersoorten.¹¹⁸ De ingediende motie en het bijhouden van de data heeft nog niet geleid tot andere keuzes in de prioritering en programmering van verkeersveiligheidsprojecten.¹¹⁹ Wel staat in de meest recente voortgangsrapportage: “*Om de verkeersveiligheid voor dieren te verbeteren realiseren wij faunatunnels en houden wij in het ontwerp van herinrichtingen waar mogelijk rekening met dieren.*”¹²⁰ Maatregelen zoals faunapassages zijn overigens geen verantwoordelijkheid voor programma Verkeersveiligheid, maar horen bij afdeling Ecologie, aldus betrokkenen.¹²¹

Programma voert verschillende typen projecten uit conform de drie E's van verkeersveiligheid

Naast de beweging naar meer risicogestuurde projecten, zien we ook dat programma Verkeersveiligheid haar brede aanpak duidelijk vertaalt naar een inzet op verschillende typen

¹¹³ Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobiliteitsplan 2040*, p.30.

¹¹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

¹¹⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹¹⁶ Gemeente Utrecht (januari 2026). *Handboek openbare ruimte 2025-2029*

¹¹⁷ Partij voor de Dieren (6 juli 2023). *Motie M239 Verkeersveiligheid ook voor dieren*.

¹¹⁸ Gemeente Utrecht (voorjaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹¹⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

¹²⁰ Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*, p.32.

¹²¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

projecten. Daarbij volgt het programma de drie E's van verkeersveiligheid. Er worden veel infrastructurele (fysieke) projecten uitgevoerd, en er worden ook projecten uitgevoerd op het gebied van handhaving en educatie. Het brede scala van projecten zien we ook terug in de hierboven beschreven risicogestuurde aanpak. Een greep uit de verschillende projecten van programma Verkeersveiligheid:

- Een pilot om boa's meer handhavingsbevoegdheden te geven zodat ze ook kunnen handhaven op de verkeersonveilig gedragingen: fietsen zonder verlichting, door rood fietsen, of telefoongebruik op de fiets;¹²²
- Het aanvragen en inzetten van flitspalen bij het CVOM, zowel verplaatsbare flitspalen (flexflitsers) als een flitser die controleert op telefoongebruik in de auto (focusflitsers);¹²³
- Gedragscampagne MONO, met als doel dat mensen zich in het verkeer niet laten afleiden door hun telefoon;¹²⁴
- Postercampagne 'Wij gaan weer naar school' waarbij posters met deze boodschap door de stad in de buurt van scholen werden opgehangen;¹²⁵
- Fietscursus Doortrappen: een cursus die ouderen leert hoe zij veiliger kunnen blijven fietsen;¹²⁶
- Educatieve lessen 'Fietsmeester', waarbij leerlingen op school door middel van een verkeersquiz meer leren over verkeersveiligheid.¹²⁷

Het blijft vaak onduidelijk waarom bepaalde locaties worden aangepakt

Voornamelijk in de beginjaren van de programmatische aanpak op verkeersveiligheid (2017-halverwege 2019) constateren wij dat het beperkt inzichtelijk is waarom sprake is van een fysiek verkeersveiligheidsknelpunt op de locaties die door de gemeente worden aangepakt. Er wordt wel onderscheid gemaakt tussen zes categorieën verkeersveiligheidsknelpunten, waaronder voor locaties die 'acuut en urgent' zijn, of op de 'dynamische lijst' komen of worden opgepakt als 'werk-met-werk' mogelijk is. Daarbij is het op locatieniveau niet duidelijk waarom een plek onder een bepaalde categorie zou vallen, dus waarom op de locatie bijvoorbeeld wordt gewacht op werk-met-werkkansen of dat deze als acuut knelpunt direct wordt opgepakt.

Vanaf halverwege 2019 wordt uitgebreider onderbouwd waarom locaties worden aangepakt, waarbij zowel de aanleiding wordt genoemd (bijvoorbeeld ongevallen, signalen uit de buurt, of een petitie) alsook het type probleem dat op de locatie speelt (bijvoorbeeld de oversteekbaarheid of snelheid). Daarbij wordt ook kort onderbouwd of maatregelen worden genomen, en welke maatregelen op een locatie passend zijn. Bij een locatie staat dan bijvoorbeeld genoemd dat het een complex kruispunt is waar ongevallen plaatsvinden tussen

¹²² Gemeente Utrecht (november 2020). *Uitvoeringsplan pilot Verkeershandhaving boa's Utrecht*.

¹²³ Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹²⁴ Gemeente Utrecht (versie 3 juli 2025). *Overzicht gedragscampagnes (work in progress)*.

¹²⁵ Gemeente Utrecht (versie 3 juli 2025). *Overzicht gedragscampagnes (work in progress)*.

¹²⁶ SportUtrecht (november 2024). *Eindrapportage Doortrappen*.

¹²⁷ SportUtrecht (2024). *Rapportage scholen- en wijkenaanpak: Schooljaar 2023-2024*.

auto's onderling, dat er sprake is van onveilig oversteeekgedrag, of dat er te hard wordt gereden.

Ook bevatten de voortgangsrapportages tot 2023 een uitleg over de vier processtappen van verkeersveiligheidsprojecten (zie figuur 2.4). Dit heeft betrekking op fysieke projecten, en schetst hoe een project verloopt vanaf de signalering van een verkeersveiligheidsknelpunt tot en met de realisatie en evaluatie van maatregelen.

Figuur 2.4 Verkeersveiligheidsprojecten in de fysieke omgeving doorlopen vier processtappen: onderzoek, voorbereiding, uitvoering en ingebruikname



Bron: Gemeente Utrecht (1 januari 2020). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

In juli 2025 wordt de eerste nieuwe locatielijst met de gemeenteraad gedeeld, als vervanging van de VOC-lijs (Verkeers Ongevallen Concentraties).¹²⁸ Hierop staan locaties waar minstens twaalf verkeersslachtoffers zijn gevallen in de afgelopen drie jaar en/of waarover het programma veel signalen van verkeersonveiligheid ontvangt. En omdat er gebruik wordt gemaakt van ambulancedata over ongevallen, is het zicht op het aantal ongevallen ook betrouwbaarder dan bij de VOC-lijs (die met gebruik van politiedata werd opgesteld, waar minder ongevallen worden geregistreerd).¹²⁹ Per locatie is aangegeven wat het knelpunt precies is, bijvoorbeeld eenzijdige fietsongevallen, conflicten tussen fietsers en automobilisten, of asociaal verkeersgedrag. Deze locaties zijn onderverdeeld in vier categorieën:¹³⁰

1. Grote drukke kruispunten die zijn geregeld met verkeerslichten: hier zijn per definitie meer ontmoetingen en een grotere kans op ongevallen, met name tussen gemotoriseerd verkeer onderling of tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers;

¹²⁸ Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*.

¹²⁹ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.

¹³⁰ Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*, p.3-5,10.

2. Drukke routes in de binnenstad: de drukste fietspaden van het land waar veel verkeer samenkomt, en waar met name fietsers eenzijdig, met een obstakel, of met elkaar in conflict komen;
3. Plekken waar de verkeerssituatie is aangepakt de laatste jaren: hier ziet het programma al een afname in het aantal ongevallen na een aanpassing aan de locatie in de afgelopen jaren, en wordt verwacht dat op korte termijn minder ongevallen zullen plaatsvinden;
4. Overige locaties: dit betreft locaties die zich moeilijk in bovenstaande drie categorieën laten plaatsen, zoals een lastige oversteek of een locatie waar de busstrook illegaal wordt gebruikt.

Bovengenoemde locatielijst met categorieën is met de raad gedeeld in een raadsbrief met toezeggingen over verkeersveiligheid.¹³¹ Deze lijst wordt jaarlijks geactualiseerd, en zal in de komende voortgangsrapportage over 2026 terugkomen.¹³²

Naast de locatielijst werkt programma Verkeersveiligheid sinds 2024 ook aan het verbeteren van de meest risicovolle oversteken. Door te onderzoeken bij welke fiets- en voetgangersoversteken de infrastructuur risicoverhogend is voor verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld vanwege de weginrichting of de verkeersstromen, kan het programma deze risicovolle oversteken aanpakken om ongelukken te voorkomen.¹³³ Deze wijze van locaties selecteren is een duidelijke vertaling van de beoogde risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid.

We zien een verbetering in de mate van onderbouwing van fysieke verkeersveiligheidsprojecten tussen 2019 en 2023, waarbij duidelijker wordt gemaakt vanwege welk type knelpunt de locatie wordt aangepakt. We constateren echter dat in de mobiliteitsbrede voortgangsrapportages waaronder verkeersveiligheid sinds 2023 valt, er minder duidelijk wordt gerapporteerd over de onderbouwing om locaties aan te pakken. Er staat vaak wel kort wat er gedaan wordt, bijvoorbeeld “*rotonde veiliger maken*”¹³⁴ of “*snelheid verminderen*”¹³⁵, maar waarom dit nodig is of wat exact het verkeersveiligheidsknelpunt op de locatie is, wordt niet duidelijk. Ook in de interne totaalijst aan fysieke verkeersveiligheidsprojecten zien we dat niet voor elke locatie wordt onderbouwd waarom deze locatie wordt opgepakt.¹³⁶ Mogelijk is dit omdat in de mobiliteitsbrede rapportages minder ruimte is om uitgebreid over programma Verkeersveiligheid te rapporteren, omdat ook andere programma’s aan bod moeten komen. Ter vergelijking: de mobiliteitsbrede

¹³¹ Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*.

¹³² Aanvulling in kader van reactie bij ambtelijk wederhoor, 10 juli 2026.

¹³³ Gemeente Utrecht (31 januari 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.

¹³⁴ Gemeente Utrecht (voorjaar 2024). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*, p.30.

¹³⁵ Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*, p.30.

¹³⁶ Gemeente Utrecht (14 augustus 2025). Excel *2025 08 14 Totaallijst [naam] maatregelen verkeersveiligheid*.

rapportage telt in totaal zo'n 55 pagina's waarvan ongeveer tien over programma Verkeersveiligheid gaan, waar de vroegere voortgangsrapportages van programma Verkeersveiligheid circa 30 tot soms meer dan 40 pagina's telden.

Verkeersveiligheidsbijdrage van niet-fysieke projecten wordt in wisselende mate onderbouwd

Voor niet-fysieke projecten zoals fietslessen voor ouderen, verkeershandhaving door boa's of gedragscampagnes, constateren wij dat in wisselende mate wordt toegelicht waarom deze activiteiten worden uitgevoerd en op welke manier deze bijdragen aan de verkeersveiligheid. Bij sommige activiteiten wordt niet uitgelegd waarom deze een positief effect zouden hebben op de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld het inrichten van schoolzones. Hiervan wordt vaak opgesomd op welke locatie deze zones worden gerealiseerd, zonder uit te leggen waarom dit gebeurt en hoe dit zorgt voor een verkeersveiliger situatie.¹³⁷ Pas in 2025 is in de voortgangsrapportage te lezen waarom programma Verkeersveiligheid inzet op schoolzones, namelijk om meer ruimte te geven aan kinderen om lopend en fietsend naar school te komen, en zodat kinderen zich veiliger voelen omdat er geen auto's om de school rijden.¹³⁸ Dat terwijl schoolzones al sinds 2018 door programma Verkeersveiligheid worden ingezet als verkeersveiligheidsmaatregel en vanaf 2022 ook aansluit bij de voorgestelde maatregelen vanuit de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid.

De wisselende mate van onderbouwen komt ook naar voren bij de inzet van digitale snelheidsdisplays (smileyborden die snelheid aangeven). Bij de start van deze maatregel in 2017 wordt uitgelegd dat de snelheidsdisplays een vorm van gedragsbeïnvloeding zijn, omdat ze verkeersveilig gedrag stimuleren in de vorm van minder hard rijden. En de snelheidsmetingen kunnen worden gebruikt voor de evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten. Toegelicht wordt dat de inzet van snelheidsdisplays bewezen effectief is, en dat dit zo'n vijf weken effectief is per locatie en ze daarna verplaatst worden.¹³⁹ Tot en met 2019 wordt vrij uitgebreid stilgestaan bij de inzet van deze snelheidsdisplays, maar hierna wordt hier nog slechts summier of helemaal niet over gesproken. In sommige rapportages wordt deze maatregel wel nog genoemd als onderdeel van de inzet van programma Verkeersveiligheid, maar verdere informatie blijft achterwege. Op dit moment is niet navolgbaar of deze maatregel nog wordt ingezet, omdat deze in de rapportages sinds voorjaar 2024 niet meer wordt genoemd.

Bij sommige niet-fysieke projecten is wel helderder toegelicht waarom deze maatregelen worden ingezet en hoe dit bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld de pilot vanuit het ministerie van Justitie en Veiligheid om boa's meer verkeershandhavingsbevoegdheden

¹³⁷ Gemeente Utrecht (1 juli 2019, 1 januari 2020, 16 juli 2020, 26 januari 2021, 19 augustus 2021, januari 2022, januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (voorjaar 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*; Gemeente Utrecht (voorjaar 2024). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹³⁸ Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹³⁹ Gemeente Utrecht (1 juli 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

te geven, waaraan de gemeente tussen 2021 en eind 2022 meedoet. Daarmee kunnen boa's handhaven op ontbrekende fietsverlichting, telefoongebruik op de fiets, en door rood fietsen. Programma Verkeersveiligheid rapporteert terugkerend en uitgebreid over deze pilot, over (tussentijdse) bevindingen, evaluatie en vervolg.¹⁴⁰ Het bevoegdhedenpakket is na de pilot uitgebreid, en programma Verkeersveiligheid blijft daarom inzetten op verkeershandhaving door boa's. Tegelijkertijd lobbyt het programma via de G4 voor een verdere uitbreiding van handhavingsbevoegdheden voor de boa's, zodat zij in de toekomst mogelijk ook kunnen handhaven op o.a. opgevoerde fatbikes en brom- en snorfietsers die door rood rijden.¹⁴¹

Bij niet-fysieke projecten (zoals educatieprojecten en handhaving) zien we een omgekeerde beweging in onderbouwing ten opzichte van de onderbouwing van fysieke projecten. Sinds de opname van de voortgang van programma Verkeersveiligheid in de mobiliteitsbrede rapportages, wordt duidelijker onderbouwd waarom specifieke projecten worden uitgevoerd. De aandacht voor risicogroepen wordt bijvoorbeeld toegelicht en gekoppeld aan verschillende projecten, zoals de campagne MONO en handhaving tegen verkeersonveilig gedrag onder jongeren, die behoren tot de groep kwetsbare verkeersdeelnemers. Denk ook aan informatie over verschillende projecten die schoolomgevingen veiliger moeten maken, zoals schoolzones en verkeerseducatie. Bij de toelichting van niet-fysieke projecten wordt ook vaak toegelicht welke landelijke ontwikkelingen meespelen (regelgeving, mobiliteitsontwikkelingen), welke samenwerkingen worden opgezocht (o.a. met de provincie en politie), en welke data beschikbaar is (zoals ongevallencijfers en/of resultaten van projecten).¹⁴²

2.4 PRIORITERING EN PROGRAMMERING PROJECTEN IN DE PRAKTIJK NIET ALTIJD NAVOLGBAAR, KOPPELING MET BELEIDSDOELEN ONTBREEKT

Programma Verkeersveiligheid maakt keuzes in de programmering en prioritering van haar projecten. Niet alles kan worden opgepakt, en het ene project krijgt meer prioriteit dan het andere. In deze paragraaf staan we stil bij de wijze van prioriteren en programmeren van fysieke en niet-fysieke verkeersveiligheidsprojecten.

Prioritering van fysieke projecten is helder gestructureerd, maar in de praktijk niet goed navolgbaar

In paragraaf 2.3 beschreven we dat het in de periode 2017 tot halverwege 2019 slecht inzichtelijk is waarom locaties door programma Verkeersveiligheid worden opgepakt als

¹⁴⁰ Gemeente Utrecht (19 augustus 2021, januari 2022, januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (7 september 2022). Raadsbrief *Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022*.

¹⁴¹ Gemeente Utrecht (voorjaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*; Gemeente Utrecht (7 mei 2025). *Lobbylijst G4*.

¹⁴² Gemeente Utrecht (voorjaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

fysiek project. In deze periode zijn projecten op de ‘dynamische lijst’ (complexe opgaven die eerst goed geanalyseerd moeten worden) gerangschikt volgens hun prioriteit (met de cijfers 1 t/m 4). Deze prioritering “(...) 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.”¹⁴³ Welk van deze verkeersveiligheidsrisico’s zich in welke mate voordoen op de verschillende locaties, en hoe deze verschillende risico’s tegen elkaar afgewogen worden, is echter niet herleidbaar. Het is daardoor niet transparant hoe programma Verkeersveiligheid projecten selecteert en prioriteert in deze periode.

Tussen 2019 en 2023 wordt uitgebreider onderbouwd waarom locaties worden aangepakt, maar ook dan is niet helder waarom de ene locatie prioriteit krijgt boven een ander. Wanneer in 2023 de voortgang van het programma wordt ondergebracht binnen de mobiliteitsbrede rapportage, verdwijnt de uitleg over de prioritering van fysieke projecten. Vanaf dat moment wordt wel genoemd op welke locaties projecten worden voorbereid, uitgevoerd en afgerond en geëvalueerd, maar het is onduidelijk wat de aanleiding is voor het aanpakken van deze locaties en hoe deze locaties (ten opzichte van andere mogelijke locaties met verkeersknelpunten) geprioriteerd worden. Bijvoorbeeld in de voortgangsrapportage van voorjaar 2023, waarin staat dat de oversteek op de Biltse Rading (waar dat voorjaar een dodelijk ongeluk plaatsvond) als project naar voren wordt gehaald. Hierbij wordt niet genoemd wat dit betekent voor andere projecten vanuit programma Verkeersveiligheid.¹⁴⁴

In paragraaf 2.3 gaven we al een overzicht van de vier categorieën fysieke projecten die vanaf 2025 wordt aangehouden vanuit de nieuwe, risicogestuurde locatielijst, die een duidelijk onderscheid maken in typen knelpunten. Hoe deze verschillende categorieën en typen knelpunt tegen elkaar worden afgewogen, wordt echter niet helder. In de Voortgangsrapportage Duurzame Mobiliteit van 2025 staat wel een aantal projecten die ook op de locatielijst staan. Maar er worden ook andere projecten opgepakt, die niet van de locatielijst komen. “De keuze voor de te analyseren locaties bepalen we mede aan de hand van onze lijst van risicovolle oversteken en de lijst van locaties met veel ongevallen en meldingen”¹⁴⁵, is te lezen. Een toelichting hoe de lijst met risicovolle oversteken, de locatielijst, en eventuele andere locaties tegen elkaar worden afgewogen in de prioritering, ontbreekt. Het is daardoor niet navolgbaar waarom sommige locaties eerder worden aangepakt dan andere. Een verklaring voor het afwijken van de locatielijst: “Het is daarbij ook belangrijk hoe groot het knelpunt is en hoe kosteneffectief mogelijke maatregelen zijn. Maatregelen op straat combineren wij zoveel mogelijk met gepland onderhoud. Het is hierbij continu afwegen en prioriteren welke locaties we wanneer aanpakken. Dit doen we zo

¹⁴³ Gemeente Utrecht (1 juli 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*, p.11.

¹⁴⁴ Gemeente Utrecht (voorjaar 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*.

¹⁴⁵ Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*, p.30.

objectief mogelijk, maar het is geen exacte wetenschap. Wij moeten rekening houden met het beschikbare, beperkte budget.”¹⁴⁶

Medewerkers van programma Verkeersveiligheid geven aan dat de prioritering van projecten wordt gebaseerd op de vernieuwde locatielijst en de lijst met risicovolle oversteken.¹⁴⁷ Dat er nu hoog-over wordt gerapporteerd in de voortgangsrapportages, noemt een gemeentelijk betrokkene als verbeterpunt.¹⁴⁸ Ook in de interne documenten die de rekenkamer heeft ingezien, zien we echter niet altijd een duidelijke afweging in de prioritering van projecten terugkomen. Overkoepelend is wel te lezen dat werk-met-werkkansen voorrang krijgen in de programmering, en dat de omvang in tijd en geld van een project meeweegt in de prioritering van locaties. Ook weegt de verwachte winst voor objectieve verkeersveiligheid zwaarder mee dan de verwachte winst voor subjectieve verkeersveiligheid.¹⁴⁹ Uit een interne presentatie blijkt dat het programma zelf ook nog vragen stelt over de principes die zij hanteert voor haar programmering.¹⁵⁰ Een gemeentelijk betrokkene die niet werkzaam is bij programma Verkeersveiligheid geeft aan het onduidelijk te vinden hoe het bredere beleid uit het Mobiliteitsplan 2040 vertaald wordt naar de programmering van o.a. de 30km-aanpak, schoolstraten en -zones, handhaving en educatie.¹⁵¹

Risicogestuurde aanpak is in de praktijk door ongevallen en politiek-maatschappelijke druk niet altijd leidend

Naast een focus op risicogroepen in het verkeer, wil programma Verkeersveiligheid ook inzetten op het proactief aanpakken van risicovolle locaties, conform de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid. Tot 2023 werkt het programma met de VOC-lijst (Verkeers Ongevallen Concentraties), waarop de top 15 ongevalslocaties staat. Deze lijst is gebaseerd op het aantal en de ernst van ongevallen van de drie jaar daarvoor. De locaties met de meeste verkeersongevallen komen daarna veelal terug in de plekken waar – reactief – verbetermaatregelen genomen worden.¹⁵² In 2024 vertaalt de gewenste risicogestuurde aanpak zich naar een aangepaste aanpak in haar fysieke projecten (zie tabel 2.5). “*We gaan van reageren op ongevallen die gebeurd zijn, naar een aanpak waarbij we meer vooruit kunnen kijken en daarmee zo veel mogelijk nieuwe (ernstige) ongevallen proberen te voorkomen*”¹⁵³, rapporteert het programma. De VOC-lijst wordt vervangen door een nieuwe lijst. Vanaf dat moment wordt deze lijst niet alleen op basis van ongevallen opgesteld, maar ook op basis van meldingen van verkeersonveiligheid en (risico)kenmerken van de locatie (zoals weginrichting en verkeersstromen).¹⁵⁴

¹⁴⁶ Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*, p.5.

¹⁴⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

¹⁴⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁴⁹ Gemeente Utrecht (14 augustus 2025). Excel 2025 08 14 Totaallijst [naam] maatregelen verkeersveiligheid.

¹⁵⁰ Gemeente Utrecht (10 september 2025). Presentatie 2025 09 10 Presentatie Strategische programmering en financiering 11 september 25.

¹⁵¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁵² Gemeente Utrecht (januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

¹⁵³ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*, p.2.

¹⁵⁴ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.

Naast deze nieuwe lijst van verkeersonveilige plekken, wil het programma ook de grootste verkeersveiligheidsrisico's aanpakken op basis van onderzoek. Het programma begint deze risicogestuurde aanpak vanaf 2024 met onderzoek naar risicovolle fiets- en voetgangersoversteken. Op deze oversteken bij wegen met een snelheidslimiet van 50km/u of hoger vinden namelijk veel ernstige of dodelijke ongelukken plaats.¹⁵⁵

Tabel 2.5 Eind 2024 wijzigt programma Verkeersveiligheid de aanpak om meer risicogestuurd te werken aan verkeersveiligheid

	Oude aanpak	Gewijzigde aanpak
a) Lijst met plekken met ongevallen en signalen verkeersonveiligheid	Lijst met 15 grootste ongevallenconcentraties en analyseren andere signalen over verkeersveiligheid	Eén lijst met plekken waar veel ongevallen hebben plaatsgevonden, waarover we andere signalen over verkeersonveiligheid hebben ontvangen en/of die een verkeersonveilige inrichting en/of gebruik kennen.
b) Aanpak van de grootste verkeersveiligheidsrisico's	Geen specifieke aanpak	Proactief aanpakken van risico's die naar voren komen uit de stadsbrede analyse van de verkeersveiligheid en daarmee inzetten op het voorkomen van zoveel mogelijk nieuwe (ernstige) ongevallen.

Bron: Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.

Het toepassen van een risicogestuurde aanpak blijkt in de dagelijkse praktijk ingewikkeld voor de medewerkers van programma Verkeersveiligheid.¹⁵⁶ Enerzijds zet het programma "(...) op de eerste plaats in op het voorkomen van ongevallen"¹⁵⁷ vanuit de risicogestuurde aanpak. Anderzijds werkt het programma reactief, door maatregelen te nemen wanneer ongevallen plaatsvinden. Medewerkers van programma Verkeersveiligheid ervaren druk vanuit de gemeenteraad en omwonenden om onderzoek te doen en maatregelen te nemen op ongevalslocaties.¹⁵⁸ We zien recent bijvoorbeeld veel aandacht vanuit de raad voor verkeersveiligheid op de Draaiweg na een dodelijk ongeval¹⁵⁹ en voor de verkeersveiligheid

¹⁵⁵ Gemeente Utrecht (31 januari 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.

¹⁵⁶ Gemeente Utrecht (4 juli 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

¹⁵⁷ Gemeente Utrecht (26 juni 2024). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*, p.25.

¹⁵⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

¹⁵⁹ Zie bijvoorbeeld: EenUtrecht, Volt (6 februari 2025). Mondelinge vragen *Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemastraat*; EenUtrecht (20 februari 2025). Motie *Verkeerssituatie Draaiweg verdient onafhankelijk onderzoek*; Stadsbelang Utrecht, EenUtrecht (6 maart 2025). Mondelinge vragen *Draaiweg ongeluk, petitie onafhankelijk onderzoek*; Stadsbelang Utrecht (13 oktober 2025). Schriftelijke vragen *Verkeersveiligheid Draaiweg – herhaalde aanrijdingen en uitblijven van maatregelen*; PvdA, D66, GroenLinks, PvdD, Volt, Student & Starter, ChristenUnie, Stadsbelang Utrecht, Utrecht Solidair (13 november 2025). Amendement *Verbeter de verkeersveiligheid van de Draaiweg*.

rond de Meernbrug¹⁶⁰. “*Er is emotie, er ontstaat druk en het programma Verkeersveiligheid wordt ‘gedwongen’ om reactief eraan te gaan werken*”¹⁶¹, aldus een medewerker. Hierdoor worden soms locaties aangepakt die voor het programma eigenlijk niet de topprioriteit zijn op basis van risicokenmerken. Daarnaast kaart een externe samenwerkingspartner aan dat een locatie waarvoor geen maatschappelijke aandacht is na een dodelijk ongeval, juist blijft liggen. Zo lijkt het afhankelijk van de mate van aandacht of een locatie wordt aangepakt, aldus de externe samenwerkingspartner.¹⁶² In onze casussen Parkzichtlaan-Crouweldijk en voorrangsp plein ’t Goylaan komt ook naar voren dat politieke inmenging een rol speelt bij de selectie van deze locaties als verkeersveiligheidsproject (zie onderstaande tekstblokken).

Casus voorrangsp plein ’t Goylaan: verkeersonveilig én politieke druk

In 2023 start programma Verkeersveiligheid een onderzoek naar voorrangsp plein ’t Goylaan, naar aanleiding van schriftelijke vragen vanuit de raad over de veiligheid van het voorrangsp plein. De prioriteit van deze locatie werd als ‘hoog’ gezien omdat het er een combinatie speelde van objectieve verkeersonveiligheid (ongevallen), meldingen van bewoners en signalen vanuit de gemeenteraad.

Casus Parkzichtlaan-Crouweldijk: mede opgepakt vanwege aandacht uit de raad

De Parkzichtlaan-Crouweldijk werd in 2015-2016 aangepakt omdat de oversteek onoverzichtelijk was en autoverkeer voorrangsp regels negeerde. Medewerkers geven aan dat ten tijde van dit project een raadslid dichtbij de locatie woonde en deze plek (daarom) onder de aandacht bracht. In de raad werd door verschillende partijen ook meermaals aandacht gevraagd voor deze locatie. Maar de ongevallencijfers waren destijds laag, op andere locaties was het verkeersveiligheidsknelpunt wellicht groter. In de keuze voor dit verkeersveiligheidsproject ten opzichte van andere locaties, zouden de medewerkers van programma Verkeersveiligheid met de kennis van nu wellicht een andere, meer risicogestuurde afweging maken.

Meerdere betrokkenen noemen het dodelijk ongeval op de Draaiweg (februari 2025) als voorbeeld van reactief werken naar aanleiding van politiek-maatschappelijke druk.¹⁶³ Dit gaat vaak gepaard met de wens of opdracht om een onafhankelijk extern onderzoek te laten uitvoeren naar de situatie. Het budget van het programma had volgens een gemeentelijk betrokkene mogelijk nuttiger besteed kunnen worden dan aan een duur extern onderzoek.¹⁶⁴ In haar ambtelijke reactie geeft de gemeente aan dat het externe onderzoek grondig en daarmee duur was, maar ook goed bruikbaar voor conclusies en vervolgstappen. Daarnaast

¹⁶⁰ Zie bijvoorbeeld: VVD, CDA, UtrechtNu! (11 juli 2024). Amendement A89 *Onderzoek de verkeerssituatie bij de Meernbrug*; Gemeente Utrecht (26 februari 2026). Gemeenteraadsvergadering, agendapunt 29 *Afrondende besluitvorming na debat over Verkeersveiligheid op en rond de Meernbrug*.

¹⁶¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁶² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

¹⁶³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

¹⁶⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

is het verminderen van de hoeveelheid verkeer op de Draaiweg (en op meerdere ongevalslocaties) voorwaarde voor het verbeteren van de verkeersveiligheid¹⁶⁵, en dat vraagt om een bredere aanpak van het verkeersnetwerk op netwerkniveau in plaats van op locatieniveau. *“Dit zijn grote maatregelen, die politiek-bestuurlijk en maatschappelijk gevoelig liggen en niet eenvoudig genomen worden. Met deze maatregelen grijp je in in de bereikbaarheid van de stad voor auto’s, en daar zijn de meningen over verdeeld. Bovendien is het effect van deze maatregelen dat het op andere plekken vaak weer drukker wordt. Tot slot ligt de verantwoordelijkheid voor het uitvoeren en voorbereiden van besluitvorming voor deze studies niet bij het programma Verkeersveiligheid, maar bij een ander mobiliteitsprogramma.”*¹⁶⁶

Buiten de soms wenselijke netwerkmaatregelen om, treft programma Verkeersveiligheid vaak wel ‘no-regretmaatregelen’: kleine maatregelen die ook bij de huidige verkeersaantallen de verkeersveiligheid een beetje verbeteren. *“Daar staat het programma ook wel voor, maar het is tegelijkertijd wel een beetje pleisters plakken. Het voelt ook onbevredigend, want op netwerkniveau wil je eigenlijk andere maatregelen treffen.”*¹⁶⁷ Het nemen van korte termijnmaatregelen vooruitlopend op een grotere aanpak, gebeurt op het moment van schrijven van dit rapport ook bij de Draaiweg.¹⁶⁸

Ook in de onderzochte casussen zien we terug dat locaties soms aangepakt worden vanwege politiek-maatschappelijke druk ten opzichte van een risicogestuurde aanpak. Daarbij moet wel benoemd worden dat de risicogestuurde aanpak vrij recent is omarmd door programma Verkeersveiligheid, en een deel van de casussen speelt in de tijd dat er nog geen sprake was van deze risicogestuurde aanpak. Dit geldt ook voor de casus Parkzichtlaan-Crouweldijk, beschreven in het tekstblok hierboven.

Prioritering van projecten is niet gekoppeld aan de verkeersveiligheidsdoelen

De niet-fysieke projecten, zoals handhaving, verkeerseducatie en postercampagnes, vormen een vast onderdeel van de brede inzet van het programma op de drie E’s van verkeersveiligheid. Ook focussen niet-fysieke projecten vaak op de risicogroepen en -gedragingen die vanuit een risicogestuurde aanpak prioriteit krijgen. Programma Verkeersveiligheid maakt een duidelijke keuze om in te zetten op niet-fysieke projecten en reserveert hier een vast deel van het budget voor (meer hierover in hoofdstuk 3). We zien echter geen prioriteringsoverwegingen terug bij het programma in relatie tot de beleidsdoelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Er wordt bijvoorbeeld niet duidelijk gerapporteerd hoe de middelen verdeeld worden over verschillende niet-fysieke projecten

¹⁶⁵ Gemeente Utrecht (13 februari 2026). Raadsbrief *Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en start verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort*.

¹⁶⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁶⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁶⁸ Gemeente Utrecht (13 februari 2026). Raadsbrief *Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en start verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort*.

(zoals fietsverlichtingscampagnes en of de inzet om scholen te laten deelnemen aan het verkeersexamen) en in hoeverre dit bijdraagt aan de doelen.

In paragraaf 2.3 beschreven we al dat niet-fysieke projecten in wisselende mate onderbouwd worden, maar dat dit sinds de overgang naar mobiliteitsbrede voortgangsrapportages (in 2023) beter gebeurt. Het is voor de jaren daarvoor niet altijd duidelijk waarom deze projecten worden uitgevoerd, en daarmee is de koppeling met de beleidsdoelen ook niet helder. Vanaf 2023 worden niet-fysieke projecten duidelijker gekoppeld aan de focus en doelen van de verkeersveiligheidsaanpak. Bijvoorbeeld de inzet op fietslessen voor kinderen, ouderen en mensen met weinig fietservaring. Hierover wordt toegelicht dat dit wordt gedaan om slachtoffers te voorkomen, en omdat het aantal slachtoffers onder fietsers stijgt.¹⁶⁹ Hoewel niet exact in die bewoording, is dit een koppeling tussen de fietslessen en het beleidsdoel om objectieve verkeersveiligheid te verbeteren. Dit geldt ook voor de aandacht voor jongeren, die oververtegenwoordigd zijn in de ongevals cijfers en waarvoor wordt ingezet op campagnes, het uitdelen van fietsverlichting en handhaving.¹⁷⁰ We zien echter ook niet-fysieke projecten terug die niet duidelijk gekoppeld zijn aan de beleidsdoelen, zoals de inzet op veilige flits- en maaltijdbezorging.¹⁷¹

Niet-fysieke projecten zijn dus niet altijd gekoppeld aan de beleidsdoelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Wel zien we deze projecten duidelijk aansluiten op de risicogroepen en -gedragingen die bij de risicogestuurde aanpak van het programma Verkeersveiligheid horen. We zien dat de (gewenste) prioritering van fysieke projecten ook meebeweegt met de beweging van de verkeersveiligheidsaanpak van reageren op ongevallen naar het risicogestuurd voorkomen van ongevallen. We zien daarbij dat dit in de praktijk soms lastig is door politiek-maatschappelijke druk, dus de prioritering van fysieke projecten volgt in de praktijk deels uit de risicogestuurde aanpak. Maar omdat deze risicogestuurde aanpak niet gekoppeld is aan de doelen van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, zoals we in paragraaf 2.2 al beschreven, is het ook niet mogelijk om vervolgens een conclusie te trekken over de mate waarin de prioritering van concrete projecten in lijn is met deze doelen. Wel is helder dat bij fysieke projecten in de prioritering de beoogde objectieve verkeersveiligheidswinst zwaarder meeweegt dan subjectieve verkeersveiligheid,¹⁷² maar het wordt niet helder waarom deze keuze is gemaakt.

¹⁶⁹ Gemeente Utrecht (voorjaar 2024). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹⁷⁰ Gemeente Utrecht (voorjaar 2024). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹⁷¹ Gemeente Utrecht (voorjaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

¹⁷² Gemeente Utrecht (14 augustus 2025). *Excel 2025 08 14 Totaallijst [naam] maatregelen verkeersveiligheid*.

3 MIDDELEN EN INSTRUMENTEN

Binnen de gemeente wordt vanuit verschillende programma's en projecten in verkeersveiligheid zowel structureel als incidenteel geïnvesteerd. De hoofdmoot van de structurele middelen gaat naar het programma Verkeersveiligheid, dat deel uitmaakt van het programma Duurzame mobiliteit. De financiële middelen voor verkeersveiligheid worden verdeeld over de verschillende activiteiten die vanuit het programma worden ondernomen om de verkeersveiligheid van Utrecht te verbeteren. Het sinds 2020 structureel beschikbare budget wordt ingezet voor fysieke verkeersveiligheidsprojecten en maatregelen, waaronder ook de invoering van 30 km, én voor andere projecten en activiteiten in de sfeer van gedragsbeïnvloeding, waaronder schoolzones, educatie, campagnes, snelheidsdisplays en handhaving.

Er worden incidenteel voor verkeersveiligheidsprojecten ook middelen (financiën, capaciteit) vanuit andere beleidsprogramma's beschikbaar gesteld. Verkeersveiligheid is bijna altijd een onderdeel van integrale ruimtelijke projecten. Soms in mindere mate, soms meer nadrukkelijk, bijvoorbeeld in het kader van koppelkansen om werk-met-werk te maken. Waar mogelijk worden de beschikbare middelen aangevuld met subsidies van het Rijk en de provincie Utrecht. Het verloop in de jaarstukken in termen van begroting en realisatie laat een grillig patroon zien.

Door de jaren heen blijkt het structureel beschikbare budget voor verkeersveiligheid ontoereikend voor de voorliggende opgaven en zijn incidenteel extra budgetten toegevoegd. Ook blijkt dat budgetten voor komende jaren al naar voren worden gehaald om financiële knelpunten op te vangen. Vrijwel altijd is sprake van prioriteren van projecten en maatregelen in een context van schaarste en knelpunten qua beschikbaar budget en capaciteit. Dat geldt voor fysieke projecten en maatregelen, maar ook voor de inzet van capaciteit voor handhaving en gedragsbeïnvloeding.

De aansluiting van de inzet van de beschikbare middelen op de twee doelen van het verkeersveiligheidsbeleid, namelijk het verbeteren van de objectieve veiligheid (slachtoffers) en subjectieve verkeersveiligheid (beleving), is niet direct te leggen. Wel kan een beredeneerd verband worden gelegd tussen de inzet van beschikbare middelen en de aanpak voor verkeersveiligheid.

In dit hoofdstuk gaan we in op de middelen en instrumenten voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid. Dat betreft vooral de financiën voor het programma Verkeersveiligheid. We zullen daarbij ook ingaan op het onderdeel handhaving. We laten zien welke financiële middelen beschikbaar zijn voor het programma en hoe deze worden verdeeld over verschillende projecten en ingezette instrumenten voor verkeersveiligheid. Hiermee beantwoorden we onderzoeksvraag 2: *Welke (financiële) middelen en instrumenten worden ingezet voor het programma Verkeersveiligheid en de specifieke projecten?*

Aan deze deelvraag is een norm met enkele criteria gekoppeld. Dat leidt in figuur 3.1 tot onze bevindingen.

Figuur 3.1 Norm, criteria en beoordeling "Middelen en instrumenten"

Onderzoeksvraag 2: Welke (financiële) middelen en instrumenten worden ingezet voor het programma Verkeersveiligheid en de specifieke projecten?		
Norm	Criterium	Beoordeling
Er is inzicht in de beschikbaarheid en inzet van (financiële) middelen en instrumenten voor verkeersveiligheid.	Er is een helder inzicht in de beschikbare en ingezette middelen en instrumenten voor programma Verkeersveiligheid.	De beschikbare budgetten voor het programma Verkeersveiligheid sec zijn inzichtelijk. Minder duidelijk is welke middelen in bredere zin beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid, gegeven het doel dat het aspect verkeersveiligheid bij veel beleid, plannen en projecten ook aandacht krijgt. Dat betreft o.a. de middelen buiten het programma en de subsidies van het Rijk en de provincie Utrecht. Het verloop in de jaarstukken in termen van begroting en realisatie laat echter een grillig patroon zien. Dit houdt verband met de uitgaven aan fysieke projecten. Er kan beperkt gestuurd worden op een evenwichtig kasritme van de fysieke projecten over de jaren.
	Het is navolgbaar hoe de beschikbare middelen en instrumenten over verschillende verkeersveiligheidsprojecten worden verdeeld.	Op hoofdlijnen is navolgbaar welk budget voor het programma Verkeersveiligheid beschikbaar is en hoe dit is verdeeld over de onderdelen van het programma, waaronder verschillende projecten. Over de bijdragen aan verkeersveiligheid vanuit andere programma's en projecten binnen het domein mobiliteit en bereikbaarheid is moeilijk(er) inzicht te verkrijgen. De voortgangsrapportages zijn op het vlak van de financiën weinig informatief.
	De inzet van middelen en instrumenten sluit aan bij de doelen uit het verkeersveiligheidsbeleid.	In algemene zin sluit de inzet van middelen en instrumenten niet zozeer aan op de doelen voor objectieve en subjectieve verkeersveiligheid als wel op de aanpak van verkeersveiligheid in verschillende onderscheiden onderdelen.

Toelichting op het normenkader

De gemeente beschikt over beleidsruimte om te bepalen welke middelen en instrumenten voor verkeersveiligheid worden ingezet. Het is daarbij van belang dat inzicht geboden wordt in het budgettaire kader waarbinnen aan verkeersveiligheid wordt gewerkt, hoe dit budget is samengesteld en hoe dit budget wordt benut voor de ingezette instrumenten. Dit inzicht helpt ook om op het benodigde en beschikbare budget bij te sturen waar dit vanuit het maatschappelijke belang van verkeersveiligheid nodig is.

3.1 MIDDELEN VOOR VERKEERSVEILIGHEID AFKOMSTIG UIT VERSCHILLENDE BUDGETTEN EN BEPERKT INZICHTELIJK

Financieel beeld op basis van jaarstukken

Op basis van de jaarstukken over een reeks van jaren is nagegaan hoe de lasten voor verkeersveiligheid zich hebben ontwikkeld. Het gaat hierbij om de vergelijking van de meest actuele begroting met de realisatie daarvan. De nominale begroting is opgenomen om eventuele veranderingen gedurende een jaar meer inzichtelijk te maken.

Tabel 3.1 Lasten verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000)

Jaar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Nominale begroting	2979	*	*	*	*	4509	2494	4974	2109	3332	1974
Actuele begroting	2979	*	*	*	3374	3419	3818	2697	3233	2658	4699
Realisatie	4268	*	*	*	2389	2951	3378	5034	3016	3219	2239
Vershil Ab – R	- 1289	*	*	*	985	468	440	- 2337	217	- 561	2460

Bron: Jaarstukken diverse jaren; utrecht.pcportal.nl

Opmerking *: In de jaarstukken 2016-2019 ontbreekt deze presentatie van financiële informatie.¹⁷³

Tabel 3.1 laat zien dat in 2022 en 2024 sprake is van overschrijdingen op het begrote budget. In vergelijking met de jaren daarvoor zien we in deze cijfers financiële knelpunten naar voren komen. Voor 2025 valt op dat de realisatie sterk achterblijft bij de actuele begroting. Volgens de toelichting is dit verschil het gevolg van een omissie.¹⁷⁴

Vooruitlopend op de behandeling van het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 hierna merken we op dat de verantwoorde lasten voor verkeersveiligheid hoger zijn dan de vermelde budgetten in het kader van het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 en daarna het programma Verkeersveiligheid. Deze verschillen ontstaan in algemene zin door de ontvangen baten (denk aan subsidies van het Rijk of van de provincie Utrecht) gedurende het jaar. En er is sprake geweest van anticyclisch investeren als gevolg van corona, waardoor in bepaalde jaren extra middelen aan het programma zijn onttrokken voor grote(re) herinrichtingsprojecten.¹⁷⁵ Belangrijk zijn ook de financiële gevolgen van het verloop van de uitvoering van projecten (versnelling, vertraging etc.). Daarbij kan sprake zijn van onder- en

¹⁷³ Desgevraagd in kader van ambtelijk wederhoor (juni-juli 2026) kon deze ontbrekende informatie zonder veel moeite niet meer aangeleverd worden.

¹⁷⁴ Gemeente Utrecht (mei 2026). Jaarstukken 2025, p. 92. Voor de verklaring van dit verschil bij uitvoeren verkeersmaatregelen veilige stad wordt het volgende opgemerkt. Lasten: De geactiveerde projecten Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat/Damstraat zijn onterecht opgenomen in de begroting, deze worden namelijk niet gedekt met een activareserve. Reserves: De geactiveerde projecten Amsterdamsestraatweg en Kanaalstraat/Damstraat zijn opgenomen in de begroting maar hier staat geen onttrekking aan de reserve tegenover.

¹⁷⁵ Opmerking in kader van ambtelijk wederhoor, 10 juli 2026

overschrijdingen op het beschikbare budget. Met toevoegingen en/of onttrekkingen aan reserves wordt dit vervolgens zichtbaar gemaakt in de jaarstukken.¹⁷⁶

Bij de Jaarstukken wordt in de paragrafen Investerings en Reserves ook informatie geboden over de financiële gevolgen van het feitelijke verloop van de uitvoering van projecten en maatregelen voor verkeersveiligheid ten opzichte van het geplande programma. In dit onderzoek zijn we daar verder niet op ingegaan.

Actieplan Verkeersveiligheid met budget voor uitvoering

Om het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 uit te voeren, ontvangt programma Verkeersveiligheid als onderdeel van het (hoofd)programma Duurzame Bereikbaarheid voor die periode een budget van € 5 miljoen. Met dit bedrag moest het programma in deze vijf jaar zowel fysieke verkeersveiligheidsprojecten uitvoeren, als niet-fysieke projecten zoals educatie en communicatie. In tabel 3.2 is weergegeven hoe de verdeling van deze middelen door programma Verkeersveiligheid origineel gepland was.

Tabel 3.2 Grootste deel van budget Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 geraamd voor fysieke projecten

Project / maatregel	Bedrag
Gedragbeïnvloeding	€ 600.000
Inrichting van 30km/u-gebieden met een verkeersveiligheidsknelpunt	€ 1.000.000
Actuele knelpunten	€ 1.000.000
Verbetering van 26 knelpunten	€ 2.400.000
Totaal budget	€ 5.000.000

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) op basis van Voortgangsrapportage 31-1-2017

Het grootste deel van het budget is toebedeeld aan het verbeteren van de knelpunten die in het Actieplan zijn benoemd.¹⁷⁷ Actuele knelpunten zijn de verkeersveiligheidsknelpunten die nog niet voorzien zijn, maar naar voren komen uit meldingen en/of ongevallen. Door hier budget voor te reserveren, bouwt het programma flexibiliteit in om in te spelen op de actualiteit.¹⁷⁸ Het geld vanuit het actieplan is bedoeld voor kleine ingrepen op locaties met verkeersveiligheidsknelpunten. *“Een aantal locaties vraagt om grote ingrepen met kosten tussen de 0,75 miljoen euro en 2 miljoen euro. Het budget van het programma Verkeersveiligheid houdt geen rekening met grote ingrepen die bijdragen aan verkeersveiligheid. Waar mogelijk lopen deze mee met maatregelen van een ander programma (werk met werk maken).”*¹⁷⁹

¹⁷⁶ Zie bijvoorbeeld de toelichting bij de Jaarstukken 2022 op het onderdeel ‘Uitvoeren maatregelen verkeersveilige stad’. [Financiën | Jaarstukken 2022](#)

¹⁷⁷ In het Actieplan p. 20-21 worden 29 knelpunten vermeld. In de Voortgangsrapportage januari 2017 p. 7 wordt in relatie tot het Actieplan in een tabel gerapporteerd over 26 knelpunten.

¹⁷⁸ Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020*.

¹⁷⁹ Gemeente Utrecht (9 mei 2017). *Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2017*, p.17.

Uit interviews met gemeentelijk betrokkenen¹⁸⁰ komt naar voren dat er inmiddels (in de actualiteit van 2025) nauwelijks sprake meer is van de eerder beoogde flexibiliteit in de programmering. Ook het beschikbare budget dat bedoeld was om flexibel te kunnen inspelen met actuele maatregelen wordt al volledig bestemd.¹⁸¹ Er zijn meer wensen dan budget, wat betekent dat geprioriteerd moet worden. Daardoor is er geen budget waarmee snel gewerkt kan worden in reactie op actuele situaties. Dat blijkt bijvoorbeeld bij verzoeken vanuit de wijken (van wijkverkeersadviseurs) die niet of pas na veel gepuzzel gehonoreerd kunnen worden. Wijkverkeersadvies heeft ook een eigen budget van € 150.000 - 200.000 om te gebruiken voor dit soort kleinere verzoeken uit de wijken. Budget van het programma Verkeersveiligheid wordt niet ingezet voor één of twee drempels hier en daar, maar vooral voor een volwaardige en projectmatige aanpak van een verkeersveiligheidsknelpunt in een wijk/buurt.¹⁸²

Extra budget voor verkeersveiligheid uit Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid en hondenbelasting

Het gehele budget vanuit Actieplan Verkeersveiligheid raakt in de loop van 2018 uitgeput, terwijl het Actieplan nog doorloopt tot 2020. Begin 2018 is het gehele budget al geprogrammeerd voor lopende projecten en programmakosten, maar daarmee zijn nog niet alle verkeersonveilige locaties aangepakt. Daarom wordt in 2018 vanuit het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB) extra geld toegevoegd aan het Actieplan. “*Om wel in 2018 en 2019 nieuwe knelpunten aan te kunnen pakken*”¹⁸³, wordt € 2 miljoen extra beschikbaar gesteld aan het programma Verkeersveiligheid. De continuering van de financiering van het programma / actieplan na 2019, is dan nog niet geregeld.¹⁸⁴

Vanaf 2019 ontvangt programma Verkeersveiligheid daarnaast nog een extra structureel budget vanuit de inkomsten van de hondenbelasting. Dit vanwege een aangenomen amendement bij de Programmabegroting 2019.¹⁸⁵ Omdat het tarief per hond hoger blijkt dan waarmee in de begroting gerekend is, blijken de inkomsten van de hondenbelasting jaarlijks € 9.100 hoger dan eerder berekend. Het amendement vraagt om dit (weliswaar kleine) bedrag structureel in te zetten ten behoeve van verkeersveiligheidsprojecten in Overvecht, en daar maatregelen te nemen in gesprek met buurtbewoners.

Vanaf 2020 structureel budget voor aanpak verkeersveiligheid

In 2020 eindigt het budget van Actieplan Verkeersveiligheid (en de toegevoegde middelen vanuit het MPB 2018). Vanaf 2020 ontvangt het programma Verkeersveiligheid structureel

¹⁸⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁸¹ Gemeente Utrecht (augustus 2024). Presentatie *Knelpunten Investeringsbudget Actieplan Verkeersveiligheid*. [Bijlage Knelpunten Budget Verkeersveiligheid.pptx](#)

¹⁸² Idem AHW

¹⁸³ Gemeente Utrecht (5 mei 2018). *Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2018*, p.25.

¹⁸⁴ Gemeente Utrecht (5 mei 2018). *Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2018*.

¹⁸⁵ SP Utrecht (8 november 2018). Amendement 2018/58 bij Voorstel Programmabegroting 2019 *Discrepancie Hondenbelasting naar Verkeersveiligheid Utrecht*.

€ 1,25 miljoen voor de aanpak van verkeersonveiligheid.¹⁸⁶ Samen met de € 9.100 die vanuit de hondenbelasting structureel beschikbaar is voor de verkeersveiligheid in Overvecht, betekent dit een jaarlijks budget voor programma Verkeersveiligheid van € 1.259.100 vanaf 2020. In tabel 3.3 is de verdeling van het budget over onderdelen van het programma Verkeersveiligheid weergegeven.¹⁸⁷ Voor de 30km impuls is een apart budget beschikbaar (zie ook tabel 3.4).

Tabel 3.3 Het jaarlijkse budget van programma Verkeersveiligheid wordt verdeeld over vaste kosten, fysieke verkeersveiligheidsprojecten en programmakosten

Beschikbaar bedrag (* € 1000)	Bedrag beschikbaar voor	Toelichting
€ 210	Vaste kosten	Vaste kosten betreffen: ▪ Onderzoek en evaluatie ▪ Smileyborden (gedragsmaatregel) ▪ Campagnes verkeersveiligheid ▪ Realisatie schoolzones en schoolstraten ▪ Bijdrage aan school- en wijkenaanpak (educatie)
€ 100	Handhaving	Verkeershandhaving boa's (incidentele jaarlijkse bijdrage)
€ 449	Projecten / maatregelen	Fysieke projecten op locatie
€ 500	Programmakosten	Kosten programma: ▪ Aansturing, secretaris en communicatie ▪ Beleidsadvies
Totaal € 1.259, exclusief budget 30 km Impuls (zie tabel 3.4)		

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) samengesteld op basis van *Bijlage Knelpunten Budget Verkeersveiligheid* (2024).

In de tabellen 3.3 en 3.4 staat een (door de rekenkamer samengesteld) overzicht van de financiële middelen voor verkeersveiligheid in de jaren 2015-2025. Het gaat om de structurele middelen. Van belang is te melden dat daarnaast ook incidentele middelen beschikbaar zijn gekomen, omdat met de structurele middelen alleen de aanpak van bepaalde knelpunten, bijvoorbeeld na zware ongevallen, niet bekostigd kan worden. Samengenomen ontstaat dan een vollediger beeld van het investeringsvolume voor verkeersveiligheid. Dat betreft niet alleen subsidies van Rijk en provincie (zie tabel 3.5 en begeleidende tekst), maar ook (soms meerjarige) dekkingsbijdragen vanuit de Voorjaarsnota, de Programmabegroting of het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) voor vaak concrete projecten of onderdelen van het programma. Voorbeelden uit de MPR's van de afgelopen jaren zijn de Vleutenseweg, de Meernbrug, de Draaiweg, Lage Weide, de

¹⁸⁶ Gemeente Utrecht (13 juni 2018). *Voorjaarsnota 2018 / Eerste Bestuursrapportage 2018*; Gemeente Utrecht (1 januari 2020). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

¹⁸⁷ Gemeente Utrecht (16 juli 2020). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

aanpak risicovolle oversteken en de aanpak scholen en wijken. Het kan daarbij gaan om bijdragen van andere programma's (zoals Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Fiets en Voetganger), maar ook om bijdragen van Stadsbedrijven en Groen in kader van werk-met-werk-projecten.¹⁸⁸

Tabel 3.4 De aanpak voor verkeersveiligheid wordt bekostigd vanuit verschillende budgetten (bedragen x € 1.000)

Jaar / budget voor	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Actieplan Verkeersveiligheid	5000										
Extra middelen AV (uit MPB)				2000							
Verkeersveiligheid Overvecht (uit hondenbelasting)					9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1
Programma Verkeersveiligheid						1.250	1.250	1.250	1.250	1.250	1.250
30km Impuls					250	500	500	500	1.000	1.000	1.000
Totaal (afgerond)	7.259					1.759	1.759	1.759	2.259	2.259	2.259

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) samengesteld op basis van jaarplannen en voortgangsrapportages verkeersveiligheid.

Programmabudget aangevuld met subsidies van Rijk en provincie Utrecht

Om meer projecten te kunnen uitvoeren en meer maatregelen te kunnen nemen, zoekt programma Verkeersveiligheid naast het structurele budget naar aanvullende inkomstenbronnen. Subsidies van het Rijk en de provincie Utrecht zijn belangrijke bronnen. Gemeenten kunnen voor onder meer het thema verkeersveiligheid subsidie aanvragen voor aanpassingen van de infrastructuur, bijvoorbeeld voor oversteekvoorzieningen of verbreding van fietspaden. Het gaat hierbij om een subsidie tot 50 procent van de kosten van een ingreep, met aanvullende subsidie voor educatie en evaluatie. De rekenkamer heeft geen volledig helder inzicht kunnen verkrijgen in de ontvangen en ingezette subsidies. Dat betreft de periode 2015-2019 van het Actieplan Verkeersveiligheid. Op basis van informatie in de voortgangsrapportages verkeersveiligheid en aangeleverde informatie over de periode 2020-2025 is tabel 3.5 samengesteld.

¹⁸⁸ In reactie op een verzoek aan de ambtelijke organisatie om een (meerjarig) overzicht van het investeringsvolume van de bedoelde incidentele middelen is aangegeven dat men hierover niet beschikt en dat het Meerjaren Programma Ruimte (MPR) en de Voorjaarsnota hiervoor de bronnen zijn. De rekenkamer heeft deze bronnen bestudeerd, maar hiervan in tabelvorm geen financieel overzicht gemaakt. Het blijkt niet eenvoudig om eenduidig te krijgen wat per jaar geheel of gedeeltelijk toegeschreven kan worden aan verkeersveiligheid of aan andere programma's binnen het MPR.

Tabel 3.5 Ontvangen subsidies voor verkeersveiligheid (bedragen x € 1.000, afgerond)

Jaar / Budget van	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Rijk	1.447		712			336 1.262
Provincie Utrecht	400	222 116	214 128 55	400	328 45	387 54
Totaal	1.847	338	1.109	400	373	2.039

Bron: Voortgangsrapportages verkeersveiligheid en op verzoek rekenkamer ten dele aangeleverde informatie over subsidies d.d. 17 december 2025.

Van het Rijk bedraagt de som van alle toegekende en ingediende subsidies voor de periode van 2020 – 2025 ruim € 3,7 mln. De provincie Utrecht heeft in totaal voor ruim € 2,3 mln. aan subsidies toegekend.

Het Rijk verstrekt subsidie vanuit de Investeringsimpuls SPV (Strategisch Plan Verkeersveiligheid).¹⁸⁹ Dit is bedoeld om een impuls te geven aan de verbetering van de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet: de wegen die in beheer zijn van gemeenten, provincies en waterschappen. Deze subsidie kan in tranches worden aangevraagd. Het aanvraagtijdvak voor de derde (en aanvankelijk laatste) tranche is eind 2025 opengesteld, nadien nog gevolgd door een veegronde in september 2026.¹⁹⁰

De provincie Utrecht heeft een Subsidieregeling Bereikbaarheid; momenteel voor 2025-2029 die jaarlijks opent (in ieder geval tot eind 2029).¹⁹¹ Dat gaat om een subsidie van ongeveer vier ton per gemeente per jaar.¹⁹² De regionale subsidie werkt met cofinanciering, maar in combinatie met de landelijke SPV-subsidie Investeringsimpuls Verkeersveiligheid kunnen gemeenten de volledige aanpassingen vergoed krijgen. Voorbereidingskosten (zoals voor planvorming en onderzoek) en gedragsmaatregelen zijn niet subsidiabel. Volgens betrokkenen van de provincie Utrecht maakt de gemeente Utrecht jaarlijks fanatiek gebruik van subsidies en is altijd 'een van de eersten'. Dat maakt de gemeente Utrecht een betrouwbare partner.¹⁹³

Vermeldenswaard is dat de provincie Utrecht sinds 2025 gemeenten ook ondersteunt met 'Lokale Gedragsmaatregelen'. Gemeenten kunnen een locatie aandragen bij de provincie waar een lokaal verkeersveiligheidsprobleem zich voordoet. Het gaat hier om locaties waarbij de infrastructuur op orde is of waar geen infrastructurele aanpassingen mogelijk zijn,

¹⁸⁹ [Home | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid](#). De Investeringsimpuls Verkeersveiligheid is een door het Rijk beschikbaar gesteld budget van 500 miljoen euro tot 2030.

¹⁹⁰ Bij reactie ambtelijk wederhoor (juli 2026) is aangegeven dat in september 2026 waarschijnlijk nog een laatste 'veegronde' volgt met subsidiebudget dat nog niet is aangevraagd. De voorwaarde is 'wie het eerst komt wie het eerst maalt' en met loting.

¹⁹¹ In de periode daarvoor was de Uitvoeringsverordening subsidies Mobiliteit 2020-2023 provincie Utrecht van kracht, tot 1 januari 2025.

¹⁹² [Subsidieregeling Bereikbaarheid | provincie Utrecht](#)

¹⁹³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

maar er wel nog ongewenst en onveilig gedrag heerst, zoals te hard rijden, niet goed voorrang verlenen of door rood rijden. Gemeente Utrecht heeft een aanvraag gedaan voor deze maatregelen. Deze lokale gedragsmaatregel is in voorbereiding / uitvoering.¹⁹⁴

In het kader van subsidieaanvragen wordt door team Verkeersveiligheid wel eens bij de wijkverkeersadviseurs uitgevraagd wat ze aan mogelijke (kleine) projecten op de plank hebben liggen. Vaak is er geen geld voor (kleine) projecten in de wijk, omdat het volledige budget vanuit Verkeersveiligheid al geprogrammeerd is. Het frustreert wijkverkeersadviseurs soms dat er voor kleine trajecten ondanks subsidiemogelijkheden weinig financiële ruimte is. Het is voor de wijkverkeersadviseurs ook moeilijk om in de wijk uit te leggen dat er geen geld is voor de aanleg van bijvoorbeeld één verkeersdrempel.¹⁹⁵ Bij subsidiebudget is nog steeds 50% cofinanciering nodig (als stapelen van subsidies niet kan) en zijn er ook plankosten. Zelf als er subsidie is, maakt dit het soms lastig om aan alle wensen te voldoen.

Beperkt budget en capaciteit voor verkeersveiligheid beschikbaar

De gemeente werkt niet uitsluitend met de inzet van het programma Verkeersveiligheid aan verkeersveiligheid in de stad. Ook in bredere zin wordt aan verkeersveiligheid gewerkt in het kader van mobiliteit en ruimtelijke projecten. In de regel worden daarbij uren van onder meer adviseurs en stadsingenieurs (die de fysieke ontwerpen maken) geschreven op en betaald uit deze projecten, soms ook buiten projecten om zoals bij urgente verkeersveiligheidsvraagstukken. In de praktijk verloopt het regelen van uren en/of vrijmaken van capaciteit soms moeizaam, moet concreet worden aangetoond hoeveel tijd nodig is en is er soms ook geen budget beschikbaar.¹⁹⁶

Op wijkniveau besteden wijkverkeersadviseurs aandacht aan verkeersveiligheid, met projecten, advisering en het behandelen van meldingen. De uren voor de wijkverkeersadviseurs worden niet betaald door het programma Verkeersveiligheid.¹⁹⁷ Het is lastig om de inzet van capaciteit en middelen voor al deze inspanningen specifiek voor verkeersveiligheid in beeld te brengen. Voor de wijkverkeersadviseurs is voor alle wijken een gezamenlijk budget van € 200.000 beschikbaar, dat door betrokkenen als relatief weinig wordt gekwalificeerd.¹⁹⁸

Budget ontoereikend voor alle aanvragen, projecten en meldingen

Uit de interviews met gemeentelijk betrokkenen komt naar voren dat er veel aanvragen, lopende projecten en meldingen zijn waarmee iets gedaan moet worden.¹⁹⁹ Met het vaste programmabudget kunnen voornamelijk kleinere projecten worden opgepakt. Het gaat dan om maatregelen op straat, zoals drempels, middeneilanden, et cetera. Daarvoor is het

¹⁹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

¹⁹⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁹⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁹⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁹⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

¹⁹⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

budget ook bedoeld. Met meerdere kleine projecten is het mogelijk meer locaties veiliger te maken dan bij enkele grote projecten. Dit bedrag wordt aangevuld met subsidies vanuit het Rijk en de provincie waardoor meer locaties en maatregelen gerealiseerd kunnen worden. Vanuit het programma Verkeersveiligheid wordt ook bijgedragen aan andere programma's of projecten voor het realiseren van verkeersveiligheidsmaatregelen. Het budget is niet toereikend om alle gewenste verbeteringen door te voeren. Al helemaal wanneer een volledige herinrichting nodig is om een knelpunt op te lossen. Dan wordt geprobeerd om het via werk-met-werk te doen. In dat geval wordt het een integraal project van een ander programma waarbinnen verkeersveiligheid een onderdeel vormt.

Budget van komende jaren naar voren gehaald, knelpunt naar de toekomst verschoven en daarmee niet weggenomen

In najaar 2024 worden de financiële knelpunten voor de uitvoering van het Actieplan Verkeersveiligheid aan de orde gesteld.²⁰⁰ Als redenen voor de ontstane knelpunten wordt gewezen op ernstige verkeersongevallen en reeds geprogrammeerde projecten uit eerdere jaren, toezeggingen uit het verleden waar nu bijvoorbeeld werk-met-werk kansen zijn en ontbrekend structureel budget voor verkeershandhaving bij de afdeling Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH). Als huidige oplossing wordt de inzet van toekomstig budget genoemd, waarbij ook wordt geconstateerd dat daarmee het probleem vooruitgeschoven wordt. Zo blijkt dat voor de komende jaren minder investeringsbudget beschikbaar is, terwijl ook sprake is van reeds toegezegde / geprogrammeerde en deels ook al lopende projecten.²⁰¹ Uit kanttekeningen blijkt dat het bedrag voor dit onderdeel is gestegen van € 1,75 miljoen (mei 2024) naar bijna € 2,4 miljoen (augustus 2024). Het negatieve saldo op het budget (tekort) loopt daarmee op van € 1,3 mln. naar € 1,6 mln.

Uit een nadere reflectie in het document²⁰² op waar het knelt en waarom blijkt dat de roep vanuit politiek en samenleving om onafhankelijk onderzoek en snelle maatregelen na sommige zeer ernstige ongevallen leiden tot grote acute uitgaven. Deze uitgaven kunnen niet goed geprogrammeerd worden en zijn niet altijd een bewuste eigen keuze. Veel projecten worden nu reactief bepaald: na ongevallen, voor plekken met een ongevalsconcentratie en/of waar veel meldingen zijn. Dat terwijl de bedoeling juist is om risicogestuurd (proactief) te werken en ongevallen te voorkomen door stadsbreed de meest onveilige oversteken en/of fietsveiligheidsknelpunten aan te pakken. Hoeveel mogelijk is, hangt af van het beschikbare budget. Vanwege het anticyclisch programmeren in eerdere jaren is de investeringsruimte voor 2025 en 2026 beperkt (voor beide jaren een tekort van ruim € 0,5 miljoen).

²⁰⁰ Gemeente Utrecht (augustus 2024). Presentatie *Knelpunten Investeringsbudget Actieplan Verkeersveiligheid*. [Bijlage Knelpunten Budget Verkeersveiligheid.pptx](#)

²⁰¹ Gemeente Utrecht (augustus 2024). Presentatie *Knelpunten Investeringsbudget Actieplan Verkeersveiligheid*.

²⁰² Gemeente Utrecht (augustus 2024). Presentatie *Knelpunten Investeringsbudget Actieplan Verkeersveiligheid*.

Vanuit het programma Verkeersveiligheid wordt voorgesteld om het investeringsbudget uitsluitend zoals bedoeld te gebruiken voor kleine maatregelen en bijdragen om verkeersveiligheidsknelpunten te verbeteren. Dat vergt scherpere keuzes in de prioritering, maar ook om apart en voldoende budget voor maatregelen die niet onder ‘kleine maatregelen’ vallen. Genoemd wordt een richtbedrag tot een maximum van € 50.000, maar dat is niet formeel vastgesteld of vastgelegd binnen de opgave. Dat zou ook de bovengrens moeten zijn voor de bijdrage aan plan-, onderzoeks- en uitvoeringskosten bij ernstiger en grotere ongevallen. Aanvullend budget zou dan gezocht moeten worden in het investeringsbudget Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB) of extra gelabeld budget verkeersveiligheid (via de gemeenteraad). Bovendien wordt verzocht om een uitbreiding van het budget voor structurele handhaving door VTH. Na afloop van een pilot op basis van incidenteel budget kan VTH vanaf begin 2024 alleen capaciteit organiseren als er structureel budget is. Subsidies van Rijk en provincie Utrecht besteedt de gemeente vooral aan projecten en maatregelen waarmee de verkeersveiligheid echt verbetert, bijvoorbeeld de aanpak van onveilige oversteken. De gemeente vraagt subsidie aan voor subsidiabele projecten op basis het verwachte effect en of er een financieel tekort is.

Ook wordt opgemerkt dat in het Meerjaren Perspectief Ruimte 2025 (MPR) de ambitie is om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid zo goed op peil te houden en dat als uitgangspunt bij het invullen van de bezuinigingsopgave geldt om niet te bezuinigen op verkeersveiligheid. Voor 2025 en 2026 wordt gevraagd om extra dekking voor noodzakelijke investeringen voor nieuwe projecten (op enkele locaties met zware ongevallen, zoals de Draaiweg), die niet kunnen worden gedekt uit het Actieplan Verkeersveiligheid.²⁰³

3.2 ONDERDELEN BUDGET PROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID INZICHTELIJK, MAAR BESTEDING DAARVAN NIET GOED NAVOLGBAAR

Hoe de middelen vanaf 2020 in werkelijkheid exact verdeeld zijn over de verschillende projecten en activiteiten van programma Verkeersveiligheid, wordt niet duidelijk uit de voortgangsrapportages verkeersveiligheid en jaarrekeningen van de gemeente. We weten op basis van openbare documenten wat op papier is begroot, maar hebben geen volledig zicht verkregen op de daadwerkelijke inzet en besteding van het budget op onderdelen daarvan.²⁰⁴

Om meer inzicht in de bestedingen vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid te verkrijgen heeft de rekenkamer nadere informatie hierover opgevraagd bij de gemeente.²⁰⁵ In tabel 3.6 wordt

²⁰³ Gemeente Utrecht (mei 2025). *Meerjaren Perspectief Ruimte 2025*, p.31 en p.38.

²⁰⁴ Bij de reactie in kader van ambtelijk wederhoor (10 juli resp. 17 juli 2026) is het volgende aangegeven. ‘In kader van de programmabeheersing zijn/worden door de jaren heen maandelijks financiële rapportages opgesteld, waarin voor elke activiteit en/ of project kolommen zijn opgenomen over budget, besteding en prognose’. De rekenkamer heeft bij wijze voorbeeld een dergelijke maandrapportage over 1 januari 2025 ontvangen.

²⁰⁵ Financiële informatie voor de jaren 2017-2025, samengesteld en aangeleverd 17 december 2025.

een samenvattend beeld hiervan gepresenteerd. De geboden informatie biedt inzicht in de verdeling van het bestede budget over verschillende onderdelen van het programma verkeersveiligheid.

Tabel 3.6 Bestedingen Actieplan c.q. Programma Verkeersveiligheid en onderscheiden onderdelen (bedragen x € 1.000, afgerond)

Onderdeel	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Algemeen	615	346	782	545	663	610	741	682	559
Gedrag	587	154	54	42	50	68	58	52	130
30 km/uur	907	15	236	387	562	680	425	958	308
Onderzoek	0	75	48	15	7	23	76	25	12
Handhaving	0	1	2	0	5	101	100	47	3
Evaluatie	0	0	0	0	18	9	17	18	29
Projectkosten	320	663	719	2.322	1.455	1.248	1.279	1.631	489
Totaal	2.429	1.254	1.841	3.311	2.760	2.739	2.696	3.413	1.530

Bron: Gemeente Utrecht (2025). Interne informatie d.d. 17 december 2025 (bewerking rekenkamer, aanpassing na reactie op vraag in kader van ambtelijk wederhoor, 17 juli 2026).

De cijfers in tabel 3.6 laten zien dat het over het geheel genomen het overgrote deel van de ingezette financiële middelen betrekking hebben op de categorie algemeen (beleid en aansturing) en op projectkosten (uit te splitsen naar specifieke locaties). Aan inhoudelijke onderdelen, zoals gedrag, 30 km/uur, onderzoek, handhaving en evaluatie, worden uiteenlopende bedragen besteed, alhoewel sommige jaren daarin ook verschillen laten zien.

Uit onderlinge vergelijking van de tabellen 3.1 (begroting en jaarstukken), 3.4 (budgetten bekostiging verkeersveiligheid), 3.5 (subsidies) en 3.6 (interne informatie bestedingen verkeersveiligheid) komt naar voren dat het niet goed mogelijk is om een eenduidige aansluiting te maken tussen de gepresenteerde cijfers. Wat hierbij een rol speelt is dat de begroting / budgettering / bekostiging vooraf een ander beeld te zien geven dan de verantwoording achteraf na feitelijke uitvoering van maatregelen, besteding van middelen en de invloed van subsidies daarbij. Zonder een meer gedetailleerde financiële analyse op het niveau van concrete projecten en maatregelen, bijvoorbeeld op basis van eerdergenoemde maandelijkse financiële overzichten, is hierover niet veel meer te zeggen.²⁰⁶

²⁰⁶ Bij de reactie in kader van ambtelijk wederhoor (10 juli resp. 17 juli 2026) is het volgende aangegeven. 'De precieze programmering van de budgetten kan tussentijds worden aangepast (zolang het past binnen het totaal van de reserve meerjarige investeringen bereikbaarheid). Dat betekent dat het kan voorkomen dat we soms geld naar voren halen vanuit de toekomst om zo in een specifiek jaar meer dan het beschikbare budget van dat jaar uit te geven. Dit gebeurt bijvoorbeeld omdat er in een specifiek jaar meerdere herinrichtingen met bijdragen vanuit het 30 km-programma in uitvoering gaan, waardoor we boven de 1 miljoen euro uitkomen of vanwege de uitgaven rondom de Versnellingsaanpak in 2026. Deze extra kosten compenseren we vervolgens in toekomstige jaren. Dit betekent dat er bijvoorbeeld 5 jaar later niet 1 miljoen, maar slechts een half miljoen per jaar mag worden uitgegeven'.

Vaste kosten omvatten uiteenlopende activiteiten

Onder de noemer vaste kosten (zie tabel 3.3) zijn verschillende onderdelen van het programma verkeersveiligheid ondergebracht. Het gaat daarbij om onder meer smileyborden (gedragsmaatregel), campagnes verkeersveiligheid, realisatie van schoolzones en schoolstraten en bijdragen aan de school- en wijkenaanpak (educatie). Ook onderzoek en evaluatie maken deel uit van de vaste kosten.²⁰⁷

Fysieke projecten en maatregelen zijn duur, maar het budget is beperkt

Eén van de mogelijke manieren om verkeersveiligheid te bevorderen is door aanpassingen te doen aan de bestaande infrastructuur op plaatsen waar deze zorgt voor verkeersonveiligheid. Deze fysieke projecten worden vanuit het programma Verkeersveiligheid gefinancierd vanuit het budget voor 'projecten / maatregelen' (zie tabel 3.3). De inzet van middelen is doordacht. Er wordt ook op bijgestuurd als dat nodig is. Fysieke projecten worden wel vaak te duur en moeten financieel worden aangevuld. Dat is lastig, omdat de kosten voor uitvoering alleen maar oplopen. Bij fysieke projecten is het niet mogelijk om alles aan te pakken wat op de lijst staat. En soms blijken ook maatregelen met een tijdelijk karakter of maatregelen in het kader van een pilot kostbaar te zijn. De casussen Eisenhowerlaan en Parkzichtlaan-Crouweldijk laten dat zien.

Casus Eisenhowerlaan: een tijdelijke maatregel met vervangingskosten

Voor de Eisenhowerlaan is vooruitlopend op een integrale herinrichting als tijdelijke maatregel een 'verkeersknip' met 'klapbak' met (flexibele) palen, drempel en bebording gemaakt. Met deze 'verkeersknip' wordt de Eisenhowerlaan afgesloten voor doorgaand verkeer, maar brandweer en hulpdiensten kunnen er nog wel doorheen. Naast realisatiekosten van € 16.000 zijn er regelmatig vervangingskosten gemaakt. De klapbak is, bijvoorbeeld in 2025, elf keer vervangen voor ongeveer € 1600 euro per keer. (Goedkopere) reparatie ter plaatse was in deze gevallen niet mogelijk, omdat de bakken kapot gereden waren.²⁰⁸

Casus Parkzichtlaan-Crouweldijk: een pilot met oplopende kosten

Om de veiligheid van een oversteek te vergroten is als pilot gekozen voor de aanleg van de Zebra-Safe: knipperende LED-lampjes in het wegdek die automobilisten erop attenderen wanneer iemand wil oversteken.²⁰⁹ De kosten om dit te realiseren bedragen € 50.041. In de praktijk blijkt het systeem – ondanks dat het is aangeprezen als 'zeer betrouwbaar' – meermaals kapot te gaan, waardoor de onderhouds- en reparatiekosten blijven oplopen. Tot op heden komen er met enige regelmaat storingsmeldingen binnen bij programma Verkeersveiligheid, die de opdracht verleent aan het bedrijf achter de Zebra-Safe om reparaties uit te voeren.

²⁰⁷ Gemeente Utrecht (11 september 2025), *Presentatie Sessie 2: Strategische programmering en financiering programma Verkeersveiligheid 2025-2030* (slide 7).

²⁰⁸ Mailwisseling bureau infrawerken en schadeherstel. Volgens de projectevaluatie (2025) gaat het sinds 2021 (in totaal) om veertien keer (reparatie/vervanging), maar het bureau geeft aan 'veel vaker'.

²⁰⁹ Traffic-Care (20 mei 2016). Offerte *Zebra-Safe locatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.

Dit gebeurt zo'n twee keer per jaar op kosten van programma Verkeersveiligheid.²¹⁰
Deze kosten zijn inmiddels opgelopen tot € 43.752 sinds 2016.

Capaciteit (beschikbaarheid ontwerpers, projectleiders ...) en budget blijken beperkende factoren voor het uitvoeren van projecten. Vaak zijn er vragen van collega's uit de wijken, waarvoor geen budget beschikbaar is, want het beschikbare budget is vaak al volledig geprogrammeerd. Dan is het wachten op een mogelijkheid om mee te liften met gepland onderhoud. Het 'onderhoud-plus' budget is niet ruim. Het gevolg hiervan is dat steeds vaker kleinere maatregelen worden getroffen, waarbij niet alles gedaan kan worden wat wenselijk is voor de verkeersveiligheid. Bovendien blijven er vanwege beperkte capaciteit dingen liggen en kan niet alles direct worden opgepakt.

Apart budget beschikbaar voor project 30km Impuls

Vanuit programma Verkeersveiligheid wordt ook gewerkt aan het veranderen van 50km/u-wegen naar 30km/u. Specifiek voor de 30km Impuls is binnen het programma Verkeersveiligheid een budget van € 1 miljoen per jaar geraamd. Het doel is om straten geschikt te maken voor het invoeren van een 30km-maatregel. Bij het nemen van de maatregelen wordt aansluiting gezocht bij de planningen van onderhoudsprojecten en herinrichtingen (koppelkansen voor werk-met-werk). De totale opgave en de kosten daarvan zijn in 2018 door de gemeente op basis van een rekentool bij benadering geraamd op een bedrag tussen € 110 miljoen en € 175 miljoen voor de periode tot 2040.²¹¹ Een hiervoor opgesteld overzicht laat per straat zien hoeveel de aanpassing van die straat zou kosten en hoeveel vanuit de 30km-aanpak kan worden bijgedragen. Inmiddels is gebleken dat het niet zou lukken om vóór 2040 alle straten aan te pakken met de oude aanpak, namelijk werk-met-werk maken bij geplande onderhouds- en herinrichtingsprojecten (integraal). Met het beschikbare budget kan namelijk elk jaar minder gedaan worden, omdat de inflatie, toenemende bouwkosten, et cetera niet geïndexeerd worden. Ook de rekentool, die is ontwikkeld om voor categorieën straten te berekenen wat benodigd is voor het doorvoeren van de beoogde maatregelen, wordt niet geïndexeerd.

Eind 2024 wordt gekozen voor een versnelde aanpak voor het invoeren van de 30km-maatregel, die vanwege de verkeersveiligheid met voorrang wordt gericht op straten zonder vrij liggend fietspad. Er is een globale kostenraming voor de versnelde aanpak opgesteld, welke uitkomt op € 3,5 miljoen.²¹² Voor het Uitvoeringsprogramma 30 km impuls wordt geld uit het beschikbare budget tot 2040 naar voren gehaald, dat gecompenseerd wordt door lagere uitgaven in de jaren erna.²¹³

²¹⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²¹¹ Gemeente Utrecht (20 februari 2018). Raadsbrief *Opgave inrichting straten 30 km per uur*.

²¹² Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*.

²¹³ Rekenkamer Utrecht (2025), *Interview gemeente*. Gemeente Utrecht (3 december 2025 / 6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*, p. 25. Gemeente Utrecht (7 januari 2026). Raadsbrief *Wijziging uitvoeringsprogramma 30 km impuls en wijziging in haltenetwerk*.

Inzet boa's op verkeershandhaving structureel knelpunt

Voor handhaving op verkeersveiligheid is voor de gemeente de inzet van boa's bedoeld. Vanuit het programma Verkeersveiligheid wordt jaarlijks € 100.000 betaald aan organisatieonderdeel Vergunningen, Toezicht en Handhaving / afdeling Toezicht Handhaving Openbare Ruimte (VTH-THOR) voor de inzet van boa's. Eerder was het lastig om budget te krijgen voor handhaving op verkeersveiligheid.²¹⁴ Vaak kwam halverwege het jaar bij de Voorjaarsnota incidenteel € 100.000 vrij voor boa-handhaving op verkeersveiligheid. Bij dergelijk incidenteel geld is het volgens VTH lastig om tijd te plannen om die handhaving daadwerkelijk in te zetten. Met incidenteel budget is de gemeente namelijk meer afhankelijk van inhuurkrachten, die moeten worden beëdigd en op de Utrechtse manier ingewerkt.²¹⁵

Sinds 2025 is er vanuit programma Verkeersveiligheid structureel geld voor handhaving: jaarlijks € 100.000 (1.360 uur ofwel 1 fte voor heel Utrecht). Met dit structurele budget is investeren in capaciteit en kwaliteit beter mogelijk.²¹⁶ Kanttekening hierbij is dat voor de handhaving bij verkeersveiligheid geldt dat door een hoog ziekteverzuim onder boa's de beschikbare capaciteit op papier beduidend ruimer is dan in de praktijk. Dat vormt een knelpunt voor het uitvoeren van effectieve verkeersveiligheidsacties.²¹⁷

De inzet van handhaving is verspreid over de gehele stad, waarbij soms wel bewust gericht wordt ingezet op plekken waarover veel meldingen komen. Aanvullend zijn er handhavingstaken voor de speed pedelec en de brom- en snorfiets op de rijbaan. Dat zijn losse projecten met verschillende opdrachtgevers, vanuit verschillende tijdelijke middelen. Deze budgetten komen uit verschillende programma's. Deze kunnen niet op één hoop gegoooid worden, maar zijn wel slim te koppelen in de handhaving.²¹⁸

Het budget voor verkeersveiligheidshandhaving in termen van inzet van boa's heeft effect in termen van gedragsbeïnvloeding op straat. De visie van VTH-THOR²¹⁹ is dat het gesprek van handhavers op straat waardevol is; dan kun je iemand uitleggen waarom het gedrag verkeerd is en waarom diegene een boete krijgt. Volgens VTH-THOR zou het budget ongeveer verdubbeld moeten worden om meer te kunnen bereiken. Het budget groeit in Utrecht niet mee met de groei van de stad, terwijl er meer meldingen en taken zijn.²²⁰ VTH-THOR zoekt wel naar slimmere manieren van handhaven, zoals met camera's, in plaats van duurdere oplossingen zoals meer boa-capaciteit. Het lastige is dat VTH-THOR niet optimaal kan schuiven met geld, omdat de potjes en uren voor verschillende taken vastliggen.²²¹ Voor de inzet van de BOA's op de taak verkeersveiligheid moet geschoven kunnen worden. Na een bepaald incident of vanwege een situatie zou je soms extra willen inzetten op een ander

²¹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²¹⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²¹⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²¹⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²¹⁸ Rekenkamer Utrecht (2025), *Interview gemeente*.

²¹⁹ Rekenkamer Utrecht (2025), *Interview gemeente*.

²²⁰ Zie in dit verband ook het rekenkamerrapport 'Over lastig handhaven' (22 mei 2024).

²²¹ Zie in dit verband ook het rekenkamerrapport 'Over lastig handhaven' (22 mei 2024).

doel of onderwerp. In de donkere maanden zou bijvoorbeeld meer inzetten op verkeersveiligheid in de vorm van fietsverlichting gewenst zijn, maar dan kun je overdag minder op telefoongebruik handhaven.²²²

Programma's Verkeersveiligheid en Fiets en Voetganger

Naast programma Verkeersveiligheid is er ook het programma Fiets en Voetganger. Inhoudelijk zijn er veel raakvlakken tussen deze programma's. Ingeval van subsidies is sprake van overlap en verdeling in projecten. Volgens betrokkenen bij de gemeente betekent dit in de praktijk samenwerken in projecten of overdragen aan één van de programma's.²²³ Dat kan wel beter gestructureerd worden; de rollen kunnen beter worden uitgewerkt. Er is veel overlap tussen de programma's, dus volgens betrokkenen is het beter organiseren van de rolverdeling nodig om te voorkomen dat dingen door elkaar lopen of langs elkaar heen wordt gewerkt. De subsidiecoördinator zit zowel bij programma Verkeersveiligheid als bij Fiets, waardoor de verdeling van het geld beter verloopt dan voorheen. Een voorbeeld is de SPV-subsidie. Programma Verkeersveiligheid bespreekt daarbij met programma Fiets welke projecten aangedragen kunnen worden voor deze subsidie. Daarbij vindt volgens betrokkenen goede afstemming plaats.

3.3 INZET VAN MIDDELEN SLUIT BETER AAN OP DE AANPAK VAN VERKEERSVEILIGHEID DAN OP DE DOELEN

Inzet middelen niet gekoppeld aan gestelde doelen

Een aandachtspunt in ons onderzoek is hoe het budget voor verkeersveiligheid wordt ingezet en in hoeverre deze inzet goed aansluit op de geformuleerde doelen voor objectieve en subjectieve verkeersveiligheid (zie ook hoofdstuk 2). Wij stellen vast dat beide doelen niet systematisch zijn gekoppeld aan en uitgewerkt voor de beschikbare middelen. De beide doelen zijn meer overkoepelend van aard. Het is eerder de aanpak van verkeersveiligheid in verschillende onderdelen van het programma (met wetenschappelijk onderbouwde maatregelen die bijdragen aan verkeersveiligheid) die zijn verbonden met de inzet van middelen.

Afweging verdeling inzet budget en aansluiting op doelen lastig

In samenspraak wordt binnen het programma bepaald hoe de beschikbare middelen worden ingezet. Bij het prioriteringsoverleg gaat dat voornamelijk over fysieke projecten. Tussentijds bijsturen is daardoor mogelijk, ook naar aanleiding van updates over projecten en over de financiën. Zie ook hoofdstuk 2 waarin uitgebreid wordt stilgestaan bij de prioritering van projecten.

²²² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²²³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

De afgelopen jaren zijn grote bedragen uitgegeven in vervolg op ernstige ongevallen.²²⁴ Een groot deel van de tijd en geld gaat dan naar onderzoek én maatregelen op plekken waar een zeer ernstig dodelijk ongeval plaatsvond in het verleden. De rekenkamer ziet een spanningsveld tussen de geraamde middelen voor vaste kosten, waaronder voor onderzoek (zie tabel 3.3) en de feitelijke kosten voor onderzoek bij ernstige ongevallen.

De € 700.000 is een klein budget dat oorspronkelijk was bedoeld voor educatie, campagnes, gedragsmaatregelen en handhaving en voor gerichte kleine maatregelen. Maar het programma werkt nu deels ook aan grotere projecten, waarvoor inzet wordt gevraagd op verkeersveiligheid. Een voorbeeld is het onderzoek bij de Draaiweg, waarmee direct € 100.000 is gemoeid. Er zijn jaarlijks circa 5 tot 9 dodelijke slachtoffers in het verkeer in Utrecht, waarbij steeds vaker een roep van bewoners en vanuit de gemeenteraad volgt voor een onafhankelijk onderzoek. Dergelijk onderzoek is veel duurder dan onderzoek door de gemeente zelf. Als hierbij steeds gelijk capaciteit en budget van het programma Verkeersveiligheid wordt ingezet, betekent dat een groot beslag op het jaarlijkse budget. Dat leidt tot meerkosten zonder dat binnen het programma goed kon worden afgewogen of dat wel een effectieve besteding van middelen is. Nu bepaalt de afloop van ongevallen, de precieze locatie en het slachtoffer (kind of niet) in grote mate de aandacht die er naartoe gaat.

Bij programma Verkeersveiligheid leeft de wens om bij meerkosten terug te gaan naar de gemeenteraad om daar extra middelen voor vrij te maken. De rekenkamer merkt op dat dit in de Begroting 2026²²⁵ als zodanig ook is benoemd: 'Als we grootschalige verkeersveiligheidsmaatregelen treffen, bijvoorbeeld n.a.v. een ernstig ongeluk, dan blijft het nodig om hiervoor in de begrotingscyclus een apart voorstel te doen'.

²²⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²²⁵ Gemeente Utrecht (18 september 2025). *Begroting 2026*. [Doelstellingen | Verkeersveiligheid | Begroting 2026](#)

4 ORGANISATIE, SAMENWERKING EN ROLVERDELING

Het programmteam verkeersveiligheid is een klein team met meerdere rollen en diverse werkzaamheden. Er is duidelijk vastgelegd wie aan welke inhoud werkt. Het programmteam is onderdeel van de afdeling mobiliteit, waar het sinds 2025 samen met wijkverkeeradviseurs één team vormt. Met het uitgangspunt van integraal werken wordt verkeersveiligheid ‘stadsbreed’ meegenomen in werkzaamheden.

Er zijn (kleine) specifieke verkeersveiligheidsprojecten die het programmteam zelf uitvoert; (grote) verkeersveiligheidsprojecten draagt zij steeds vaker over aan Ontwerp en Realisatie. Daarnaast zijn er integrale (ruimtelijke) projecten waar verkeersveiligheid onderdeel van is. Het programmteam verkeersveiligheid of andere mobiliteitscollega's geven dan input op verkeersveiligheid. De ervaring is dat verkeersveiligheid telkens moet ‘armpje drukken’ met andere mobiliteitsbelangen, bij programmering en in ontwerp. Bij de overdracht van ontwerp naar beheer is de BlnG een belangrijk instrument voor het borgen van verkeersveiligheid, maar we zien voorbeelden waar deze procedure niet consequent wordt gevolgd.

Het programmteam heeft goede ervaringen met kennisuitwisseling en lobby, met andere gemeenten en met landelijke (kennis)organisaties. In het bijzonder de provincie ervaart de samenwerking met het programmteam als positief. Diverse teams hebben regelmatig afstemming met andere externe partners over verkeersveiligheid. Capaciteitsgebrek maakt samenwerking met de politie soms lastig. Solgu en de Fietzersbond geven regelmatig input op verkeersveiligheid, vooral op projectniveau. Ze kunnen echter niet bij elk project bijdragen en de ervaring is soms dat bijdragen niet goed worden benut. Bijdragen en belangen van externe partners worden dus vooral per project meegenomen en afgewogen. Opschaling van uiteenlopende belangen naar ‘stedelijk’ of ‘strategisch’ niveau is al jaren een wens van het programmteam en partners, maar vindt nog weinig plaats.

In dit hoofdstuk beschrijven we wat de taken en positie zijn van programmteam Verkeersveiligheid. We beschrijven hoe verkeersveiligheid ook door andere organisatieonderdelen wordt meegenomen en hoe daarbij wordt samengewerkt. En tot slot geven we aan hoe externe partijen meewerken aan verkeersveiligheid, met het programmteam en andere organisatieonderdelen.

Hiermee beantwoorden we onderzoeksvraag 3: *“Op welke manier worden de rolverdeling binnen de gemeente en de samenwerking met externe partijen vormgegeven binnen het programma Verkeersveiligheid en bij verkeersveiligheidsprojecten?”* Aan deze deelvraag is een norm met enkele criteria gekoppeld. Dat leidt in figuur 4.1 tot onze bevindingen.

Figuur 4.1 Norm, criteria en beoordeling "Organisatie, samenwerking en rolverdeling"

Onderzoeksvraag 3: Op welke manier worden de rolverdeling binnen de gemeente en de samenwerking met externe partijen vormgegeven binnen het programma Verkeersveiligheid en bij verkeersveiligheidsprojecten?		
Norm	Criterium	Beoordeling
De gemeente Utrecht organiseert verkeersveiligheid integraal, met een duidelijke taakverdeling en (structurele) samenwerking met interne en externe partners.	Rollen en verantwoordelijkheden binnen de gemeente zijn binnen programma Verkeersveiligheid helder belegd.	Het kleine team verkeersveiligheid heeft duidelijk vastgelegd wie welke rol heeft en aan welke inhoud iemand werkt.
		Andere teams moeten verkeersveiligheid ook (integraal) 'meenemen' in hun werkzaamheden, maar in deze gevallen is het minder helder waar de (eind)verantwoordelijkheid is belegd.
	Er vindt structureel interne afstemming plaats tussen programma Verkeersveiligheid en andere organisatieonderdelen waar verkeersveiligheid een rol speelt.	Het programmateam Verkeersveiligheid en andere (mobiliteits)teams hebben continu afstemming over verkeersveiligheid, maar vaak niet op structurele wijze. De manier waarop, wie en op welk moment betrokken wordt verschilt per (type) project. Het meenemen van verkeersveiligheid in (integrale) werkzaamheden gebeurt (daarom) nog niet altijd structureel.
	Samenwerking met externe partners is structureel ingebed en hun bijdragen en inzichten worden benut bij de uitvoering van projecten.	Er zijn positieve samenwerkingservaringen, bijvoorbeeld rond kennisuitwisseling en met de provincie in het bijzonder.
		Samenwerking met andere partijen zoals nood- en hulpdiensten en CVOM verloopt via diverse teams; vanwege beperkte capaciteit (bij politie) en/of uiteenlopende belangen (bijvoorbeeld rond handhaving) is deze samenwerking soms uitdagend. Solgu en Fietzersbond zijn soms kritisch op de manier waarop hun bijdrage wordt meegenomen in projecten. Bijdragen en belangen van externe partners worden vooral per project meegenomen en afgewogen. Opschaling van uitkomsten van terugkerende gesprekken naar 'stedelijk' of 'strategisch' niveau, bijvoorbeeld over uiteenlopende belangen, is al jaren gewenst, maar vindt nog weinig plaats.

Toelichting op het normenkader

De gemeente heeft enerzijds een specifiek programmateam Verkeersveiligheid, anderzijds nemen andere organisatieonderdelen verkeersveiligheid mee in hun werkzaamheden. Deze werkwijze vraagt om duidelijkheid over wie wat doet en wie waarvoor verantwoordelijk is. En deze werkwijze vraagt ook om efficiënte en effectieve afstemming intern. Ook externe

partijen zijn op diverse onderdelen van de verkeersveiligheidsaanpak betrokken. Dit vraagt om structurele afstemming.

4.1 KLEIN TEAM WERKT AAN VEEL TAKEN, MET WISSELENDE PLEK IN DE ORGANISATIE

Het team Verkeersveiligheid is een klein team van acht personen (5.5 fte) met verschillende functies. Dit zijn een programmamanager, meerdere (senior, medior en junior) beleidsadviseurs, een programmasecretaris, een communicatieadviseur en een programma-assistent.²²⁶ Het programmateam is ontstaan na een onderzoek in 2016 naar de aanpak van verkeersveiligheid in de gemeente; hieruit bleek, onder andere, dat er te weinig capaciteit was voor uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen en projectleiders soms meerdere rollen in één project vervulden.²²⁷

Het programmateam is al jaren een klein team, waarbij de (gevraagde) capaciteit iets is gegroeid van ruim 4 fte (in 2019) naar 5,5 fte (in 2025). In tussenliggende jaren was er soms meer capaciteit. Zo waren er in 2022 en 2023 in totaal 8 fte, met meer eigen capaciteit op projecten. Ten opzichte van 2019 is er nu iets minder capaciteit op programmasturing en vooral iets meer voor beleidsadvies, waaronder het thema 30km/u.²²⁸ In de afgelopen jaren is regelmatig uitval geweest waardoor de capaciteit in praktijk minder was. Daarnaast hebben er de afgelopen tijd meerdere personele wisselingen plaatsgevonden in het team.²²⁹

Het programmateam valt al jaren onder afdeling Mobiliteit, waar ongeveer 100 mensen werken in negen teams. Eén van de deelopgaven van Mobiliteit is “*Verkeersveiligheid wijkverkeersadvies en verkeersbesluiten: Zorgt voor verkeersveiligheid, wijkadvies, meldingen en verkeersbesluiten.*”²³⁰ Sinds een organisatiestructuurwijziging in het najaar van 2025 vormt het programmateam Verkeersveiligheid samen met de tien wijkverkeersadviseurs één team: Verkeersveiligheid en Wijkadvies.²³¹ Deze combinatie is gemaakt, omdat de wijkverkeersadviseurs vooral aan verkeersveiligheidsvraagstukken werken.²³² Het programmateam Verkeersveiligheid ervaart de combinatie met wijkverkeersadviseurs als voordeel voor wat betreft signalering van verkeersonveiligheid vanuit de wijk, maar mist beleidsmatige aansluiting bij een inhoudelijk programma zoals Fiets en Voetganger, die in

²²⁶ Gemeente Utrecht (januari 2025). *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*.

²²⁷ Gemeente Utrecht (23 september 2016). *Rapport Programma Verkeersveiligheid: Intern onderzoek naar de uitvoering van het programma*; & Gemeente Utrecht (31 januari 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

²²⁸ Gemeente Utrecht (1 februari 2019). *Programmaplan Verkeersveiligheid 2019* & Gemeente Utrecht (2020) *Jaarplan Verkeersveiligheid 2020*. & Gemeente Utrecht (22 juli 2021) *Jaarplan Verkeersveiligheid 2021*. & Gemeente Utrecht (1 juli 2022), *Jaarplan Verkeersveiligheid 2022*. & Gemeente Utrecht (maart 2023) *Jaarplan Verkeersveiligheid 2023*. & Gemeente Utrecht (januari 2025). *Jaarplan Verkeersveiligheid 2025*.

²²⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²³⁰ Gemeente, intranet (maart 2026) ‘*Afdeling Mobiliteit*’. Gepubliceerd 10-11-2025.

²³¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

²³² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

een ander team zijn ondergebracht.²³³ Het team ‘Verkeersveiligheid en wijkadvies’ heeft een integraal teammanager en een eigen programmamanager. Deze programmamanager heeft naast zijn verkeersveiligheidstaken ook taken als stedelijke bereikbaarheidsregisseur en procesmanager van het gemeentelijk ongevallenprotocol.²³⁴

Op 1 juni 2026 is de organisatiestructuur van de afdeling Mobiliteit gewijzigd, met onder andere als beoogde doelen: minder versnippering, meer integraliteit en een kleiner managementteam. Verkeersveiligheid is als opgave opgenomen in het team ‘Stedelijk beleid, ‘Duurzaamheid en Gedrag’, naast opgaven voor stadslogistiek, deelmobiliteit en mobiliteitsmanagement. Gedragsbeïnvloeding wordt als een belangrijk gedeeld aspect genoemd van dit team, om genoemde opgaven aan te pakken.²³⁵

De beleidsadviseurs werken aan de inhoudelijke kern van het programma, met ieder een eigen focus. Het programmateam heeft haar werkzaamheden geclusterd onder vier pijlers (in 2025): (1) Veilige inrichting, van wijken, schoolomgeving en straten; (2) Aanmoedigen van veilig gedrag; (3) Samen werken aan verkeersveiligheid, met professionals, inwoners, ondernemers, gemeenten en weggebruikers; (4) Snelheidsverlaging: 30 km/u als norm in Utrecht.²³⁶ Onder deze pijlers vallen enerzijds fysieke projecten zoals ‘kleine’ verkeersveiligheid projecten, fiets- en overgangsoversteken, schoolzones, -straten en -routes. Meerdere teamleden zijn dus ook projectleider of inhoudelijke adviseur bij specifieke verkeersveiligheidsprojecten.²³⁷ Anderzijds vallen onder genoemde pijlers niet-fysieke ‘zachte’ werkzaamheden: gedragsbeïnvloeding, educatie en (samenwerking aan) handhaving.²³⁸ Onder de werkzaamheden vallen ook strategisch en bestuurlijk advies, subsidies, communicatie en persvragen.²³⁹ Daarnaast werkt het team aan specifieke (kennis)thema’s zoals de opkomst Licht Elektrische Voertuigen (LEV), een Europees project naar schoolomgevingen en het thema ‘snorfiets naar de rijbaan’ (zie ook hoofdstuk 7).

Met het vastleggen van werkzaamheden in jaarplannen maakt het team duidelijk, aan wijkverkeersadviseurs en andere collega’s, wat wel en wat niet via het programma verkeersveiligheid wordt gerealiseerd; op deze werkzaamheden kan worden bijgestuurd door de directeur Ruimte.²⁴⁰

De taakafbakening van het programmateam is dus helder op papier. In praktijk geldt echter ook het principe van integraal werken: *“De gemeente Utrecht werkt in principe stadsbreed aan verkeersveiligheid.”*²⁴¹ Dit betekent bijvoorbeeld dat het team ook meewerkt aan projecten buiten het programma, waar vraagstukken spelen met betrekking tot

²³³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²³⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²³⁵ Aanvulling in kader van reactie bij ambtelijk wederhoor, 10 juli 2026.

²³⁶ Gemeente Utrecht (januari 2025). *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*

²³⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²³⁸ Gemeente Utrecht (januari 2025). *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*

²³⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

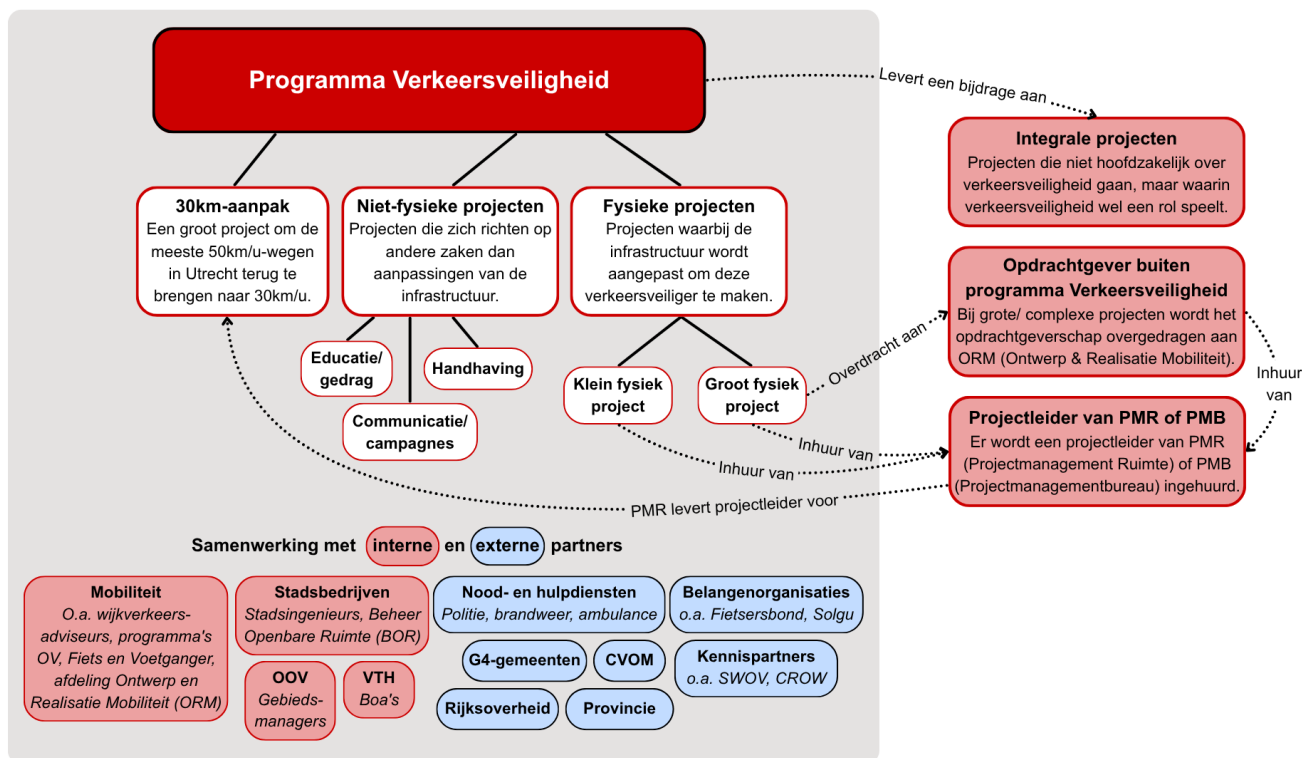
²⁴⁰ Gemeente Utrecht (januari 2025). *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*

²⁴¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

verkeersveiligheid.²⁴² “We worden heel goed gevonden door andere organisatie-onderdelen”²⁴³, geeft een medewerker van het programmateam aan.

In figuur 4.1 staat de plek van het programmateam uitgebeeld, samenwerking met interne collega's (zie 4.2) en externe partners (zie 4.3).

Figuur 4.1 Het programmateam verkeersveiligheid, projecten en samenwerking



Bron: Rekenkamer Utrecht (2026).

4.2 INTERNE AFSTEMMING OP BASIS VAN DIVERSE PLANNEN EN PROCEDURES, MAAR NIET VANUIT ÉÉN STRATEGISCHE KOERS

Bij ongevallen: diverse betrokkenen in actie

Het programmateam Verkeersveiligheid heeft met afdeling Openbare orde en Veiligheid (OOV) contact over het ongevallenprotocol.²⁴⁴ Het ongevallenprotocol treedt in werking bij impactvolle verkeersincidenten, zoals de dodelijke ongelukken op de Vleutenseweg (2023), Biltse Rading (2023) en de Draaiweg (2025). Bij een ongeval komt een projectgroep samen met daarin iemand van OOV uit de wijk, een wijkverkeersadviseur en soms een wijkadviseur. De projectgroep stemt af hoe om te gaan met het incident en het managen van mogelijke maatschappelijk onrust.²⁴⁵ Sinds twee jaar is er een procesmanager ongevallenprotocol, een

²⁴² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁴³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁴⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

²⁴⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

eerder genoemde taak van de programmamanager verkeersveiligheid; deze verbindt bestuur, pers en mobiliteitscollega's en kan, in overleg met het programmateam verkeersveiligheid, initiatief nemen om een project te initiëren als de weginrichting op de locatie van het ongeluk onvoldoende verkeersveilig is. In de nafase wordt vanuit crisisbeheersing vaak een projectmanager betrokken; zo is bij genoemde ongevallen (extern) verkeersonderzoek gedaan, die vaak ingewikkeld en (dus) langlopend is.²⁴⁶ Daarnaast actualiseert het programmateam Verkeersveiligheid samen met OOV het protocol na ernstige verkeersongevallen.²⁴⁷

Verschillende teams dragen bij aan de signalering van verkeersveiligheidsknelpunten

Het programmateam werkt met verschillende collega's samen bij signalering van verkeersveiligheidsknelpunten, als input bij de prioritering van eigen projecten.²⁴⁸

Wijkverkeersadviseurs geven regelmatig 'signalen' door van bewoners en bedrijven aan het programmateam Verkeersveiligheid, over verkeerssituaties die als onveilig worden ervaren. Voor signalering is het handig dat zij samen één team vormen met verkeersveiligheid (tot januari 2026). Wijkverkeersadviseurs agenderen knelpunten; ze zijn zo betrokken bij projectprioritering en -programmering, maar ze ervaren hun bijdrage zelf als beperkt.²⁴⁹ Wijkverkeersadviseurs zouden hun praktijkervaring en wijkkennis meer willen inzetten voor signalering en prioritering, en ook in latere projectfasen. Een voorbeeld is onderzoek na incidenten, zoals bij de Draaiweg, waar ondanks interne kennis een extern onderzoek is uitgevoerd, mede vanwege politieke en maatschappelijke druk.²⁵⁰

Ook de gebiedsmanagers veiligheid hebben regelmatig contact met het programmateam Verkeersveiligheid. Deze gebiedsmanagers werken voor OOV. Zij weten, net als wijkverkeersadviseurs, wat speelt in wijken en werken bijvoorbeeld samen bij overlastvraagstukken waarbij verkeer een negatieve rol speelt.²⁵¹ Bij het signaleren van (ervaren) onveilige verkeerssituaties speelt ook het klantcontactcentrum (KCC) van de gemeente een rol, waar meldingen van inwoners binnenkomen via een applicatie. Wijkverkeersadviseurs handelen meldingen over verkeersonveiligheid vervolgens af.²⁵²

Uitvoering verkeersveiligheidsmaatregelen: overdracht van programmateam naar Ontwerp en Realisatie

Fysieke verkeersveiligheidsprojecten worden vanuit verschillende plekken in de organisatie uitgevoerd (zie figuur 4.1). Als de uitwerking en realisatie van projecten relatief simpel is en met weinig budget, blijft het programma Verkeersveiligheid opdrachtgever van deze

²⁴⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁴⁷ Gemeente Utrecht (januari 2025). *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*.

²⁴⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

²⁴⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*. & [Melding | Gemeente Utrecht](https://loket.digitaal.utrecht.nl/nl/producten/meldingen) (loket.digitaal.utrecht.nl/nl/producten/meldingen, voorjaar 2025) & [Signalen Utrecht](https://meldingen.utrecht.nl/meldingenkaart) (meldingen.utrecht.nl/meldingenkaart, voorjaar 2025).

projecten tot en met de realisatie. Als de projecten complexer zijn en/of meer budget vragen gaat het opdrachtgeverschap bij de start van de ontwerpfase over naar het mobiliteitsprogramma Ontwerp en Realisatie Mobiliteit (ORM).²⁵³ Deze projecten worden uitgevoerd door een projectleider vanuit ORM. De mate waarin overdracht nu plaatsvindt is niet eenduidig; het ene team ervaart dat overdracht de laatste tijd vaker gebeurt, maar een ander dat overdracht voorheen juist meer beleid was.²⁵⁴ De overdracht van verkenning (door het programmateam) naar project (van ORM) verloopt volgens sommigen niet duidelijk, waardoor bijvoorbeeld vaag is wie op een bepaald moment opdrachtgever is of wie verantwoordelijk is voor vragen. Dit kan onder andere voor vertraging zorgen.²⁵⁵

Soms gebeurt het dat een locatie eerst niet door programma verkeersveiligheid is opgepakt, maar na afronding van een herinrichting of groot (integraal) project waar een verkeersveiligheidsknelpunt is gebleven of ontstaan. 't Goylaan was bijvoorbeeld eerst een breder stadsboulevard project en later een specifiek verkeersveiligheidsproject.

Uitvoering via integrale projecten: meerdere mobiliteitsteams met ambities

In principe kunnen alle mobiliteitsprojecten verkeersveiligheidsaspecten omvatten. *“Elk project dat wordt uitgevoerd moet logischerwijs verkeersveilig zijn (...) dit is een integrale verantwoordelijkheid voor alle teammanagers.”*²⁵⁶ Bij een herinrichting, zoals aanpassing van een ov-verbinding, wordt verkeersveiligheid dus ook meegenomen.²⁵⁷ Dit geldt ook voor de grotere (integrale) projecten waarvoor ORM opdrachtgever is (een apart team binnen Mobiliteit) waar dan projectleiders vanuit PMR aan werken. Ook vanuit andere organisatieonderdelen kan uitvoering van verkeersmaatregelen plaatsvinden in het kader van werk-met-werk kansen (zie hoofdstuk 2).

Elk kwartaal is er een overleg ‘integraal programmeren’ met ORM, beheer en groen. Planningen worden naast elkaar gelegd om projecten samen te programmeren.²⁵⁸ In dit overleg probeert het programmateam Verkeersveiligheid kansen te benutten om, vanuit verkeersveiligheidsbudget, verkeersmaatregelen te realiseren via genoemde bredere (herinrichtings)projecten.²⁵⁹ Dit overleg is gewenst omdat de afstemming tussen programma Verkeersveiligheid en andere mobiliteitsprogramma's (OV en Auto, Fiets en Voetganger) niet als optimaal wordt ervaren, terwijl er raakvlakken zitten tussen programma's.²⁶⁰ Een voorbeeld is dat team OV en Auto en team verkeersveiligheid, los van elkaar, een zelfde

²⁵³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

²⁵⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁵⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*

locatie gingen aanpakken.²⁶¹ Een voorwaarde voor goede afstemming is beschikbare capaciteit bij de mobiliteitsteams, maar de ervaring is dat deze onvoldoende is.²⁶²

De diversiteit aan projectstructuren en -uitvoering waarin verkeersveiligheid een rol speelt, is terug te zien in de diverse casussen van dit rekenkameronderzoek. De Eisenhowerlaan is bijvoorbeeld een 'klein' verkeersveiligheidsproject. De Kanaalstraat-Damstraat is een groot herinrichtingsproject, waar verkeersveiligheid één van de doelstellingen is; dit project is tevens onderdeel van het bredere programma Kanaalstraat-Damstraat met onder andere ook ruimtelijk-economische en veiligheidsthema's.

Bijdragen aan integrale projecten via programmeer team of verkeerskundige

Vaak wordt in integrale projecten een verkeerskundige van afdeling Mobiliteit betrokken voor advies en input over verkeersveiligheid. Verkeerskundigen kunnen ook de samenwerking met het meer specialistische programmeer team Verkeersveiligheid opzoeken.²⁶³ Zo worden de beleidsadviseurs van programmeer team Verkeersveiligheid regelmatig gevraagd om mee te denken, bijvoorbeeld over het ontwerp voor verkeerssituaties. Ook wijkverkeersadviseurs kijken hierop regelmatig mee.²⁶⁴ Het is voor het team soms zoeken naar een balans om niet in ieder project te hoeven adviseren.²⁶⁵ Wanneer vanuit het programma Verkeersveiligheid een financiële bijdrage wordt geleverd, wat wordt vastgelegd in het projectcontract, dan is het team altijd betrokken. Een voorbeeld hiervan is bij een financiële bijdrage vanuit het project 30km-aanpak.²⁶⁶

Ontwerp en afwegingen: verkeersveiligheid met/contra andere belangen

Na totstandkoming van een project wordt Stadsingenieurs (afdeling Stadsbedrijven) betrokken voor verkeerskundig ontwerp. De manier en mate waarin ontwerp wordt meegenomen verschilt per project en per projectleider.²⁶⁷ Binnen projecten is soms verschil van inzicht over een ontwerpkeuze.²⁶⁸ Dit kan bijvoorbeeld gaan over de scherppte van een bocht. Een ander veelgehoord voorbeeld is de komst of hoogte van een drempel: een hoge drempel is goed voor verkeersveiligheid, maar zorgt voor langere aanrijtijden van hulpdiensten en minder comfort voor het openbaar vervoer (zie voorbeeld casus Theemdsdreef - Neckardreef in onderstaand tekstblok).²⁶⁹ Inmiddels is er een standaard voor maten van een drempel op ov-routes, mede naar aanleiding van deze discussie.²⁷⁰ Verschillende organisatieonderdelen proberen bij tegenstrijdige belangen soms samen een

²⁶¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁶⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁷⁰ Aanvulling in kader van reactie bij ambtelijk wederhoor, 10 juli 2026.

overkoepelende visie te vormen.²⁷¹ Dit kost echter veel tijd.²⁷² Uiteindelijk moet er een keuze worden gemaakt in het lopende project; het is de opdrachtgever of projectmanager (bij een integraal project) of de programmamanager verkeersveiligheid (bij een eigen verkeersveiligheidsproject) die dan de knoop doorhakt.²⁷³

Casus Theemsdreef - Neckardreef: veiligheid voor bewoners versus snelle doorstroming voor openbaar vervoer

De haakse bocht Theemsdreef - Neckardreef in Overvecht is aangepakt, na zorgen over extreem hardrijden en twee verkeersongevallen (in 2019). Driemaal is een auto uit de bocht gevlogen (een derde keer in 2020), in een voortuin en tegen een huisgevel. Er zijn tot en met 2021 diverse verkeersmaatregelen genomen, waaronder: het plaatsen van aanrijdbeveiliging, drempels, aanpassing van de bushalte, een middeneiland en het instellen van een 30km-zone. In de analysefase heeft de gemeente overlegd met diverse betrokkenen in de buurt. In de ontwerpfase zijn adviezen gevraagd bij de politie, CVOM, openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Bewoners, openbaar vervoer (OV) en nood- en hulpdiensten (VRU) waren het oneens over de aard van de snelheidsbeperkende maatregelen, waaronder de hoogte van drempels en over het snelheidsregime van 50 naar 30 km/u. Bewoners pleitten voor verkeersveiligheid, terwijl voor OV en VRU doorstroming en het beperken van vertraging centraal stond. Deze impasse zorgde voor vertraging, totdat de opdrachtgevers (van de gemeente) een besluit hebben genomen waarin alle stakeholders zich konden vinden.

Dat er veel en tegengestelde belangen kunnen spelen in een project, zoals verkeersveiligheid versus doorstroming en bereikbaarheid, was ook tien jaar geleden al een uitdaging, toen er nog geen programmateam was: *“Het is ook niet altijd makkelijk omdat vaak gemanoeuvreerd moet worden tussen uiteenlopende belangen in de buitenwereld en tussen de verschillende organisatieonderdelen die, zeker als projecten elkaar raken, soms net iets anders willen. (...) Verschillen van inzicht blijven soms lang liggen en worden niet opgeschaald.”*²⁷⁴

Overdracht naar beheer: procedure helder maar praktijk niet optimaal

Voor de overdracht van projecten die invloed hebben op de openbare ruimte naar de afdeling beheer (BOR) is een goedgekeurde toets nodig van de Commissie Beheer Inrichting en Gebruik (BInG). In de BInG zitten collega's met verschillende disciplines van organisatieonderdelen Ruimte en Stadsbedrijven en externe partijen, zoals brandweer,

²⁷¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁷² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁷³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

²⁷⁴ Gemeente Utrecht (23 september 2016). *Rapport Programma Verkeersveiligheid: Intern onderzoek naar de uitvoering van het programma*; Gemeente Utrecht (31 januari 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.p.9.

politie en openbaar vervoerders. De BInG toetst projecten op basis van het Handboek Openbare Ruimte (HOR) en de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte.²⁷⁵

De BInG maakt onderscheid tussen grote en kleine projecten. Grote, complexe projecten volgen de reguliere procedure, met toetsing in een vergadering. Alle disciplines worden vooraf geïnformeerd over deze projecten. Kleine, simpele of routinematige projecten volgen een snelle procedure, met een schriftelijke toetsing. Afhankelijk van het project, wordt geselecteerd welke disciplines gevraagd worden om schriftelijk commentaar te geven.²⁷⁶ Specifieke verkeersveiligheidsprojecten zijn doorgaans 'klein' (schriftelijke procedure); integrale projecten met verkeersveiligheid als onderdeel zijn doorgaans 'groot' (reguliere procedure). Inbreng in de BInG over verkeersveiligheid in integrale projecten loopt vooral via een vertegenwoordiger van Mobiliteit, maar kan bijvoorbeeld ook vanuit 'wegbeheer' komen of extern vanuit de politie.²⁷⁷

In interviews met de gemeentelijke organisatie komt de BInG bij het onderwerp samenwerking weinig ter sprake (in tegenstelling tot gesprekken met Solgu en de Fietzersbond, waar we op ingaan in paragraaf 4.3). Medewerkers lijken elkaar primair 'op de werkvloer' te treffen. Daarnaast is de ervaring dat discussies in de BInG vaak op hetzelfde neerkomen; dat is mede een reden om die discussies meer 'op stedelijk niveau' te (willen) voeren.²⁷⁸

In meerdere van onze casussen ontbreekt in de BInG-rapportage een (definitieve) conclusie over het ontwerp (in relatie tot beheer) of is de conclusie niet volledig. In twee gevallen ontbreekt een conclusie, in de fase definitief ontwerp (DO).²⁷⁹ In een ander geval is de conclusie onvolledig: deze is "ja, mits...", maar zonder toelichting of actielijst.²⁸⁰ In deze gevallen ontbreekt dus (goede) informatie voor overdracht en beheer na afronding van het project.

Momenteel laat de gemeente verkennen of de BInG bestuurlijk geformaliseerd kan worden, waarbij een BInG-akkoord bijvoorbeeld standaard richting bestuurders gaat.²⁸¹

²⁷⁵ Gemeente Utrecht, intranet nieuwbericht 27/1/2025 "*Laat je plannen voor openbare ruimte toetsen door de BInG*" & Gemeente Utrecht intranet '*Openbare ruimte: beheer, inrichting, gebruik (BInG)*' (maart 2026).

²⁷⁶ Rekenkamer (2026) *Interview gemeente*. & Gemeente Utrecht intranet '*Openbare ruimte: beheer, inrichting, gebruik (BInG)*' (maart 2026)

²⁷⁷ Rekenkamer (2026). *Interview gemeente*.

²⁷⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁷⁹ Gemeente Utrecht. BInG rapportage *Parkzichtlaan 2016065*. & Gemeente Utrecht. BInG rapportage *Eisenhowerlaan 2021040*.

²⁸⁰ Gemeente Utrecht. BInG rapportage *Neckardreef 2020170*.

²⁸¹ Rekenkamer (2026). *Interview gemeente*.

4.3 VASTE EXTERNE PARTNERS, WISSELENDE ERVARINGEN

Goede ervaringen programmteam met kennisuitwisseling en lobby

Het programmteam Verkeersveiligheid neemt deel aan verschillende overlegsgremia met externe partijen, waaronder andere overheden, maatschappelijke partners en kennispartijen. Dit zijn overleggen waarbij deelnemers samenwerkingsafspraken maken, kennis over verkeersveiligheid uitwisselen en lobby voorbereiden. In tabel 4.1 staan de geplande overleggen in 2025, waarbij meer dan twee deelnemers zijn. Zo lobbyen de G4-gemeenten bij het Rijk voor aanvullende landelijke maatregelen, bijvoorbeeld voor Licht Elektrische Voertuigen zoals fatbikes, omdat drukte in combinatie met grote snelheidsverschillen op het fietspad leidt tot meer verkeersonveilige situaties. De contacten met andere overheden worden als goed ervaren²⁸², in het bijzonder de relatie met de provincie. In hoofdstuk 7 gaan we verder in op de kennisdeling die in diverse overleggen plaatsvindt.

Tabel 4.1 Programmteam Verkeersveiligheid heeft met verschillende externe partijen overleggen gepland (gebaseerd op jaarplan 2025²⁸³).

Overleggremium	Deelnemers
Regionaal verkeersveiligheidsoverleg ²⁸⁴	Provincie Utrecht, gemeenten in provincie Utrecht, politie, OM, Veilig Verkeer Nederland, Fietzersbond, ANWB, Kennisnetwerk SPV (een samenwerking van SWOV en CROW)
G4-overleg 30km/u en verkeersveiligheid	Gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht (en recent ook Eindhoven).
Overleg verkeersveiligheid en lobby	G4-gemeenten, ministerie van I&W, F10 (netwerk van wethouders en ambtenaren van 22 ambitieuze fietssteden)
Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur ²⁸⁵	Meerdere gemeenten en regionale samenwerkingsverbanden uit heel Nederland, en partnerorganisaties zoals CROW, ANWB, VeiligheidNL, SWOV en RDW
Verkeersveiligheidscoalitie ²⁸⁶	O.a. ANWB, CROW, Fietzersbond, SWOV, Veilig Verkeer Nederland, G4-gemeenten

Samenwerking tussen gemeente en provincie wordt als positief ervaren

De samenwerking op het gebied van verkeersveiligheid tussen de provincie en de gemeente Utrecht, met het programmteam Verkeersveiligheid in het bijzonder, wordt als heel goed

²⁸² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁸³ Gemeente Utrecht (januari 2025). *Jaarplan Verkeersveiligheid 2025*.

²⁸⁴ Provincie Utrecht (oktober 2021). [Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid: Op naar nul verkeersslachtoffers!](#)

²⁸⁵ Voor een volledig overzicht van samenwerkingspartners, zie: [Welke gemeenten en regio's doen mee met het GNMI? | GNMI](#) en [Partnerorganisaties | GNMI](#).

²⁸⁶ Voor een volledig overzicht van samenwerkingspartners, zie: [De Coalitie en Contact - Verkeersveiligheidscoalitie](#).

ervaren.²⁸⁷ Samenwerking betreft onder andere de uitvoering van de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA) en regionale onderzoeken. Daarnaast zijn provincie en gemeente belangrijke partners op het gebied van educatie en campagnes. De gemeente maakt gebruik van het educatieprogramma dat de provincie aanbiedt.²⁸⁸ De provincie is enthousiast over de samenwerking en inbreng van het verkeersveiligheidsteam van de gemeente Utrecht. In vergelijking met kleinere gemeenten, heeft Utrecht (relatief) veel capaciteit en een eigen verkeersveiligheidsteam. Dit ziet de provincie bijvoorbeeld terug in de bijdrage van de gemeente in de regionale kwartaal verkeersveiligheidsoverleggen (georganiseerd door de provincie Utrecht). Ook wat betreft de provinciale educatiepakketten, gebruikt de gemeente Utrecht bijvoorbeeld vaak meer dan het 'basispakket'.²⁸⁹ Hiernaast vindt veel informele kennisuitwisseling plaats tussen provincie en de gemeente.²⁹⁰ Ook qua gemeentelijke aanpak van risicogestuurd werken beschouwt de provincie de gemeente Utrecht als koploper, met de kanttekening dat uitvoerbaarheid voor alle gemeenten lastig is.²⁹¹

Programma stemt af met nood- en hulpdiensten, maar gebrek aan capaciteit en prioritering maakt samenwerking met politie soms moeizaam

De politie draagt samen met de brandweer bij aan de BlnG-overleggen van de gemeente, voor het aspect 'veiligheid' (zie paragraaf 4.2). Daarnaast heeft de politie een belangrijke rol bij verkeersbesluiten. Een verkeeradviseur adviseert, namens de korpschef, over besluiten die de gemeente neemt (volgens het 'besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer', BABW). Het advies betreft de bereikbaarheid voor hulpdiensten, de veiligheid van het verkeer en handhaafbaarheid, in relatie tot het voorgenomen verkeersbesluit.²⁹² Naast advisering over handhaafbaarheid specifiek bij verkeersbesluiten, spreekt de politie regelmatig met de gemeentelijke gebiedsmanagers veiligheid van OOV over handhaving, bijvoorbeeld in 30km-gebieden. De beleidsadviseurs verkeersveiligheid hebben ook regelmatig contact met de politie over het 30km thema (en ook over andere thema's, zoals fatbikes).

De inzet van de politie voor verkeershandhaving is beperkter geworden nu verkeersveiligheid geen onderdeel meer is van de Veiligheidsagenda 2023-2026. Hierdoor krijgt het thema geen prioriteit in bespreking en afspraken in de 'Driehoek' (gemeente, OM, politie).²⁹³ De politie voert geen grootschalige acties meer uit op alleen 'verkeersveiligheid', maar verkeersveiligheid is wel onderdeel van andere controles die bijvoorbeeld gericht zijn op

²⁸⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.* & Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

²⁸⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.* & Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

²⁸⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

²⁹⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente* & Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

²⁹¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

²⁹² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

²⁹³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews externe samenwerkingspartner.*

ondermijning.²⁹⁴ De gemeente en de politie hebben ook afspraken gemaakt over verkeershandhaving door boa's, in navolging van een pilot om hun handhavingsbevoegdheden uit te breiden (zie paragraaf 2.3; en zie paragraaf 3.2 voor afspraken tussen programma Verkeersveiligheid en VTH-THOR over middelen en inzet van boa's). Handhaving door boa's op door rood fietsen, fietsen met telefoon in de hand en het ontbreken van fietsverlichting, is alleen mogelijk met een handhavingsarrangement. Hierin staan (rand)voorwaarden en afspraken tussen de gemeentelijke handhavingsorganisatie en de politie over toezicht, handhaving en informatie-uitwisseling.²⁹⁵ VTH heeft in Utrecht samen met de politie een handhavingsarrangement opgesteld. Het handhavingsarrangement hoort volgens VNG gebaseerd te zijn op een strategisch Integraal Veiligheidsplan²⁹⁶, maar staat in Utrecht los van de veiligheidsagenda (het IVP).

Naast de vaste rol van de politie bij verkeersbesluiten, in de 'driehoek' en bij handhaving, heeft de politie ook andere (incidentele) rollen bij verkeersveiligheid. In het kader van incidenten wordt soms ad hoc met de politie gesproken over verkeersveiligheid vanuit VTH of het programmateam Verkeersveiligheid.²⁹⁷ Team OOV werkt bijvoorbeeld samen met de politie aan het gedragsproject 'politiekids', dat soms over verkeersveiligheid gaat. De politie traint de kinderen, bijvoorbeeld, rond verkeersproblemen rond een school (Lunetten) of verkeershandhaving bij een winkelcentrum (Overvecht).²⁹⁸

Door minder prioriteit en de beperkte capaciteit (en personeelwisselingen) bij de politie ervaren het programmateam Verkeersveiligheid en VTH de samenwerking met de politie soms als moeizaam.²⁹⁹ Het programmateam geeft aan dat hierdoor beperkt (gewenst) overleg mogelijk is, bijvoorbeeld over ongevalleninformatie, gevaarlijke kruispunten of over gedrag. Ook zou de gemeente meer willen samenwerken op het gebied van communicatie, bijvoorbeeld over handhavingsacties voor fatbikes.³⁰⁰

Het programmateam Verkeersveiligheid werkt, naast genoemde samenwerking met de politie, op diverse wijzen samen met andere nood- en hulpdiensten. Zij zijn bijvoorbeeld een belangrijke partij bij de 30km-aanpak. De Veiligheidsregio Utrecht (VRU), met grote brandweervoertuigen, praat in fysieke projecten mee over de inrichting van straten vanuit het belang van de aanrijtijden en bereikbaarheid voor deze grote voertuigen. Voor de Regionale Ambulance Voorziening Utrecht (RAVU) en de politie, met relatief kleine voertuigen, is dit minder van belang.³⁰¹ Met nood- en hulpdiensten was bijvoorbeeld overleg over de vorm van de verkeersknip op de Eisenhowerlaan. Omdat goede bereikbaarheid belangrijk is voor de nood- en hulpdiensten, is gekozen voor een 'vergevingsgezinde paal' van rubber waar de

²⁹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

²⁹⁵ CCV (dec. 2023) [Handhaving aanvullende verkeersovertredingen door buitengewoon opsporingsambtenaren](#) & VNG (okt. 2025) [Nieuw landelijk format handhavingsarrangement boa domein I | VNG](#)

²⁹⁶ VNG (okt. 2025) [Nieuw landelijk format handhavingsarrangement boa domein I | VNG](#)

²⁹⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁹⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

²⁹⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁰⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁰¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

brandweer overheen kan rijden.³⁰² De afgelopen jaren werd per project “armpje gedrukt” tussen programma Verkeersveiligheid en nood- en hulpdiensten: tussen snelheid verlagen en door kunnen rijden. Inmiddels probeert het programmateam dit met de nood- en hulpdiensten op ‘projectoverstijgend’ niveau te bespreken. Sinds enkele jaren is er een regulier afstemmingsoverleg tussen de gemeente (Mobiliteit en OOV) en de nood- en hulpdiensten, onder andere over aanrijtijden. Dit overleg is bedoeld om tactische zaken (op projectniveau) op strategisch niveau op stedelijke schaal te bespreken en zo mogelijk op te lossen. Er is een vergelijkbaar overleg met de OV-vervoerders gestart, bijvoorbeeld over verkeersveiligheid en snelheid verlagen versus door kunnen rijden, waarbij ook de teams OV van de gemeente en de provincie zijn vertegenwoordigd.³⁰³

CVOM cruciale partij voor plaatsing flitspalen, maar partijen hebben verschillende uitgangspunten over handhaving

Het landelijke CVOM levert expertise en advies over handhaving in het verkeer. Zij is onder andere verantwoordelijk voor aanvragen van wegbeheerders voor geautomatiseerde handhavingsmiddelen. De gemeente vraagt (flex)flitspalen aan bij het CVOM.³⁰⁴ Voor een aanvraag bij CVOM vraagt de gemeente eerst (niet-bindend) advies bij de politie.³⁰⁵ De samenwerking wat betreft aanvragen voor flitspalen wordt over het algemeen als goed ervaren, maar de beoordeling duurt wel vaak lang.³⁰⁶

Het CVOM heeft ook regelmatig contact met het programmateam Verkeersveiligheid, en soms met andere programma’s, over specifieke vragen, projecten en ontwikkelingen. Hier spelen ook minder goede ervaringen.³⁰⁷ Zo informeerde het CVOM de gemeente pas laat, nadat zij flitspalen maandenlang uit had gezet omdat bebording niet op orde was. Verder is een meer ‘strategische alliantie’ op prioritering en samenwerking gewenst.³⁰⁸

Vertegenwoordigers van het CVOM, politie en boa’s overleggen ook samen over handhaving op verkeersveiligheid, vanuit hun verschillende bevoegdheden.³⁰⁹ Deze partijen hebben soms verschillende standpunten, waardoor onbegrip kan ontstaan. Bijvoorbeeld: de politie erkent het belang van tijdelijke gedragsbeïnvloeding, zoals de flitspalen, maar heeft het standpunt dat de inrichting allereerst goed moet zijn.³¹⁰ Het CVOM vindt bijvoorbeeld dat de inzet van flitsers en handhaving door boa’s geen goede oplossingen zijn voor het capaciteitsprobleem bij de politie; het CVOM vindt dat de gemeente aan zet is om het capaciteitsprobleem te agenderen in ‘de driehoek’.³¹¹

³⁰² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁰³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁰⁴ Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

³⁰⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

³⁰⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁰⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁰⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁰⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³¹⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

³¹¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*. & Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews externe samenwerkingspartners*.

Belangenbehartigers zijn bekend bij gemeente maar ervaren gebrek aan systematische werkwijze

Solgu is de belangenbehartiger van Utrechters met een lichamelijke of zintuiglijke functiebeperking en/of chronische ziekte. Mobiliteit is essentieel om mee te kunnen doen voor hun doelgroep. Solgu's contacten met de gemeente betreffen met name Solgu's thema 'toegankelijkheid'. Voor wat betreft verkeersveiligheid richt de belangenbehartiging van Solgu zich op het aankaarten van verkeersonveilige situaties, onder andere in reactie op ontvangen signalen. Een voorbeeld hiervan is de onoverzichtelijkheid van veel fietsroutes.³¹²

De Fietzersbond, in dit geval de afdeling Utrecht, ziet het als haar belangrijkste rol om de fiets en voorzieningen voor de fiets op de politieke agenda te krijgen en te houden. De contacten tussen de Fietzersbond en de gemeente verlopen vooral via mobiliteit, voornamelijk programma's Fiets en Voetganger en Verkeersveiligheid.³¹³ De Fietzersbond adviseert de gemeente gevraagd en ongevraagd over concrete verkeerssituaties en maatregelen. Een voorbeeld van een bijdrage van de Fietzersbond is de aanwezigheid van de Fietzersbond bij 'schouwen' op locatie voor verkeersveiligheidsprojecten, zoals in de casus Parkzichtlaan - Crouweldijk. De Fietzersbond zou graag meer samenwerken op kennisontwikkeling, maar ziet beperkingen bij de gemeente door personeelwissels en weinig capaciteit bij verkeersveiligheid.³¹⁴

In gesprek met Solgu en de Fietzersbond komt de BlnG-toets (zie ook 4.2) uitgebreid ter sprake (in tegenstelling tot gesprekken met de gemeente). Solgu geeft aan dat het niet haalbaar is qua capaciteit om zelf altijd aanwezig te zijn. Het Handboek Openbare Ruimte geeft wel kaders waaraan in de BlnG getoetst moet worden, zoals de ontwerprichtlijn 'Voetpaden voor iedereen', zodat inbreng van Solgu idealiter alleen nodig is in bijzondere gevallen. De indruk van Solgu is echter dat de expertise onvoldoende aanwezig is binnen de gemeente, (dus) onvoldoende wordt meegenomen in projecten en dat de richtlijnen (daarom) onvoldoende getoetst worden.³¹⁵ In sommige gevallen heeft Solgu wel inbreng gehad via de BlnG, maar is ondervonden dat de uiteindelijke aanpassing in de openbare ruimte niet conform het ontwerp is dat in de BlnG is goedgekeurd.³¹⁶

De Fietzersbond heeft een vergelijkbaar kritische ervaring: *"Er wordt niet systematisch gekeken naar verkeersveiligheid"* en ontwerpers kunnen van richtlijnen afwijken.³¹⁷ De Fietzersbond ervaart dat er vaak een verkeerskundige aansluit bij de BlnG, maar niemand expliciet voor verkeersveiligheid. Het zou volgens de Fietzersbond goed zijn als bij de gemeente een verkeersveiligheidsauditor aanstelt of inhuurt. Een (gecertificeerde)

³¹² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

³¹³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.* & Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

³¹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

³¹⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

³¹⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

³¹⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

verkeersveiligheidsauditor toetst onafhankelijk of het ontwerp van een verkeerssituatie (kruispunt, weginrichting) en de uiteindelijke uitvoering van dat ontwerp veilig zijn.³¹⁸

³¹⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

5 PLANNING EN UITVOERING

Het blijkt voor verkeersveiligheidsprojecten vaak lastig om een heldere en realistische planning op te stellen. Dat is vooral het geval voor fysieke projecten. Regelmatig is bij de uitvoering sprake van afwijkingen ten opzichte van de beoogde planning. Grote(re) projecten blijken hiervoor vanwege de complexiteit gevoeliger te zijn dan kleine(re) projecten. De mate van benodigde afstemming met belanghebbenden, knelpunten bij beschikbare budgetten en vereiste capaciteiten zijn factoren die het verloop van de uitvoering conform planning negatief kunnen beïnvloeden. Maatschappelijke druk en politieke aandacht blijken daarentegen, bijvoorbeeld na ernstige verkeersongevallen, een meer voortvarende aanpak en uitvoering te bevorderen. Keerzijde hiervan is dat dit gevolgen heeft voor de aanpak van andere projecten.

In dit hoofdstuk gaan we in op de planning van verkeersveiligheidsprojecten en de vraag hoe de uitvoering zich verhoudt tot de gehanteerde planning. In het bijzonder willen we aandacht besteden aan de factoren die van invloed zijn op de planning en het verloop van de uitvoering. Naast het bestuderen van algemene informatie in voortgangsrapportages over de planning van het programma verkeersveiligheid hebben we bij de onderzochte casussen ook gekeken naar de planning en uitvoering. Het accent ligt hierbij op fysieke projecten en maatregelen. Hiermee beantwoorden we de onderzoeksvraag 4: *Volgen verkeersveiligheidsprojecten een heldere en realistische planning, en verloopt de uitvoering volgens planning?*

Aan deze deelvraag is een norm met enkele criteria gekoppeld. Dat leidt in figuur 5.1 tot onze bevindingen.

Tabel 5.1 Norm, criteria en beoordeling "Planning en uitvoering"

Onderzoeksvraag 4: Volgen verkeersveiligheidsprojecten een heldere en realistische planning, en verloopt de uitvoering volgens planning?		
Norm	Criterium	Beoordeling
Verkeersveiligheidsprojecten verlopen volgens planning.	Er is sprake van heldere en realistische planningen voor verkeersveiligheidsprojecten.	Op projectniveau worden voor projecten in de regel planningen opgesteld. In (interne) jaarplannen verkeersveiligheid worden over de volle breedte van het programma verkeersveiligheid veel voorgenomen activiteiten vermeld. Daarbij is geen informatie over de planning opgenomen. In de (openbare) voortgangsrapportages is een integraal overzicht van projecten en maatregelen qua planning, voorbereiding en uitvoering opgenomen. Sinds juli 2023 is in dat overzicht ook een risicoprofiel opgenomen.
	De uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten verloopt doorgaans volgens planning.	De uitvoering van projecten wijkt regelmatig af van de planning. Veel factoren (zowel intern als extern) zijn van invloed op de planning. De aard van de projecten (klein versus groot, eenvoudig of complex) is medebepalend voor de uitvoering conform planning. In de voortgangsrapportage is een overzicht van projecten en maatregelen qua voorbereiding en uitvoering opgenomen. Aan de hand van het risicoprofiel wordt de afwijking ten opzichte van de prognose aangegeven. Inzicht in de (mate van) realisatie ten opzichte van de planning ontbreekt.

Toelichting op het normenkader

Aandacht voor de planning is relevant, zowel uit het oogpunt van realisme en haalbaarheid als van het waarmaken van verwachtingen bij en toezeggingen aan belanghebbenden. Bij het eerste criterium ligt de focus op de aanwezigheid van informatie over de planning en in hoeverre deze planningen realistisch zijn geformuleerd. Bij het tweede criterium gaan we na in hoeverre de uitvoering volgens planning verloopt en welke factoren daarbij van belang zijn.

5.1 INZICHT IN PLANNINGEN EN BIJSTELLINGEN DAARVAN BIJ VERKEERSVEILIGHEIDSPROJECTEN LASTIG TE DOORGRONDEN

Jaarplannen verkeersveiligheid geven geen informatie over de planning van voorgenomen projecten en activiteiten

Het programmteam Verkeersveiligheid stelt jaarlijks een intern jaarplan op. In deze plannen³¹⁹ staan veel voorgenomen activiteiten en inspanningen over de volle breedte van

³¹⁹ Voor het aspect planning is gekeken naar de jaarplannen verkeersveiligheid over de periode 2019 – 2025.

het programma vermeld. Daarbij wordt niet ingegaan op de planning van projecten en activiteiten. Dat vindt plaats binnen projecten zelf.³²⁰ De rekenkamer merkt op dat het daardoor ook niet goed mogelijk is om de uitvoering en gerealiseerde activiteiten en prestaties naderhand te vergelijken met wat beoogd was. Voor de doorlopende activiteiten op het domein van gedragsbeïnvloeding en educatie (onder andere de scholen- en wijkenaanpak, campagnes, snelheidsdisplays, inzet van flitsers, handhaving e.d.) lijkt het minder logisch om plannings te hanteren en eerder de voorgenomen en gerealiseerde prestaties met elkaar te vergelijken, zowel kwantitatief als kwalitatief. Voor fysiek-ruimtelijke projecten is informatie over de planning daarvan relevanter voor het kunnen beoordelen van de voortgang, uitvoering en realisatie.

Verkeersveiligheidsprojecten variëren in opzet voor het aspect planning

Projecten voor verkeersveiligheid worden deels opgezet en uitgevoerd binnen het programma verkeersveiligheid, deels voor de daadwerkelijke uitvoering overdragen aan ORM. Dat laatste is vooral aan de orde wanneer het om grote(re) herinrichtingsprojecten gaat. Wanneer sprake is van uitvoering door ORM zijn de richtlijnen van het Utrechts Planproces van belang. Voorheen waren voor mobiliteitsprojecten specifieke richtlijnen van toepassing, onder meer voor de planning (UPP3³²¹). Vanaf 2025 is het Utrechts Planproces Openbare Ruimte (UPOR) in gebruik, onder meer voor projecten als het opnieuw inrichten van een straat.³²² Met deze richtlijnen wordt beoogd zoveel mogelijk op eenzelfde manier te werken en te zorgen dat iedereen kan zien hoe de gemeente dat doet. Daarbij geldt ook dat elk project maatwerk is en dat per stap wordt bekeken wat nodig is, wat soms ook kan afwijken van de beschreven processen.

Openbare informatie in voortgangsrapportages geeft voor projecten geen helder inzicht in de afwijkingen van de planning gedurende de uitvoering ten opzichte van de beoogde realisatie

De gemeente rapporteert periodiek over de voortgang van het programma Verkeersveiligheid, eerder halfjaarlijks zelfstandig (tot 2023), sindsdien als onderdeel van een halfjaarlijkse raadsbrief en/of rapportage over het programma bereikbaarheid resp. het programma duurzame mobiliteit.³²³ Deze rapportages zijn inhoudelijk van aard, gericht op een toelichting van voorgenomen, lopende en uitgevoerde projecten en maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid. Er wordt in een overzicht met locaties veel informatie geboden over de verschillende stappen in de fasering van maatregelen: van onderzoek en analyse via ontwerp en voorbereiding tot uitvoering en realisatie, gevolgd door nazorg en evaluatie. Voor de planning wordt daarbij aangegeven 'start aanleg maatregel' en 'aanleg gereed' (in de rapportages tot en met 2021) of 'planning uitvoering' met alleen een indicatie

³²⁰ Reactie in kader van ambtelijk wederhoor, 10 juli 2026.

³²¹ *Utrechts Planproces voor mobiliteitsprojecten (UPP3)*.

³²² UPOR. [Utrechts planproces | gemeente Utrecht](#)

³²³ Voor het aspect planning zijn de voortgangsrapportages vanaf 2017 doorgenomen. Meest recent is de raadsbrief *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit – editie 2025* (12 november 2025). Met ingang van 2025 wordt deze voortgangsrapportage jaarlijks uitgebracht.

van de start (rapportages vanaf 2022 ...), veelal per kwartaal / jaar, soms alleen jaar, met beknopt een toelichting daarbij. Ingeval van koppelkansen en werk-met-werk is de aanduiding van de planning globaler; dat is begrijpelijk vanwege de grotere onzekerheden in het mogelijke tijdpad. Deze verandering in de rapportagevorm sinds 2022 biedt minder informatie over de beoogde afronding van projecten. In een bijlage 'Totaallijst projecten op alfabet' wordt per project en wijk de fase waarin het project zich bevindt aangegeven, ondersteund met een kleurcode. We merken op dat in de rapportage zelf en in deze bijlage geen vergelijking met een eerdere rapportage is opgenomen om de eventuele wijzigingen inzichtelijk te maken. Om dat te doen zouden voortgangsrapportages naast elkaar gelegd moeten worden. Dat maakt de rapportages voor het aspect planning minder inzichtelijk. Bijvoorbeeld door verschuivingen in de kleuren te laten zien zou vrij gemakkelijk meer overzicht en inzicht kunnen worden geboden in de voortgang van projecten.

Vanaf 2023 maakt het onderwerp verkeersveiligheid onderdeel uit van de voortgangsrapportage programma bereikbaarheid en een half jaar later en sindsdien van de voortgangsrapportage duurzame mobiliteit. In deze rapportages wordt een hoofdlijnenplanning voor enkele jaren gepresenteerd waarin met een risicoprofiel met kleuren (groen – geel – oranje – rood) wordt aangegeven bij welke projecten al dan niet sprake is van uitvoeringsrisico's (al dan niet beheerst of beheersbaar) en zich afwijkingen van de prognose kunnen voordoen. De prognose maakt onderscheid tussen voorbereiding en uitvoering, gevolgd door 'gereed' wanneer dat aan de orde is. Dat onderscheid is veel globaler van aard dan vóór 2023 het geval was in de voortgangsrapportages verkeersveiligheid waarin verschillende stappen en projectfasen werden onderscheiden. Het aantal projecten dat in de overzichten wordt opgenomen is beduidend kleiner dan voorheen. Een deel van de projecten wordt alleen vermeld als onderdeel van een beknoptere tekst.

De meest recente voortgangsrapportage (2025)³²⁴ rapporteert beknopter over de stand van zaken uitvoering van verschillende onderdelen van het programma verkeersveiligheid. Zo worden in het overzicht hoofdlijnenplanning (p.12) vier onderdelen van verkeersveiligheid (Niels Bohrweg, Impuls 30 km/u, Aanpak risicovolle fiets- en voetgangersoversteken en Actieplan Verkeersveiligheid (scholenaanpak, gedrags- en fysieke maatregelen en handhaving) meer samenvattend benoemd en overwegend groen (verloopt conform prognose) en enkele keer geel (bestaande risico's, beheerst door maatregelen) gescoord. In het hoofdstuk over verkeersveiligheid (p. 23-32) wordt nader ingegaan op de aanpak van verkeersveiligheid en de verschillende onderdelen daarvan. Het valt de rekenkamer op dat de informatie vooral gaat over wat de gemeente allemaal doet en heeft gedaan. Daarbij wordt niet ingegaan op of en in hoeverre daarbij sprake is geweest van afwijkingen van de plannen en voornemens.

³²⁴ Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Raadsbrief Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit – editie 2025*.

De rekenkamer constateert dat op basis van deze actuele openbare voortgangsrapportages en raadsbrieven feitelijk geen helder overzicht en inzicht kan worden verkregen over de uitvoering en realisatie van projecten en maatregelen verkeersveiligheid ten opzichte van de beoogde planning en de mate van afwijking daarvan. Over de jaren heen bezien zijn deze rapportages op het vlak van de planning minder informatief en navolgbaar geworden. Als onderdeel van een bredere rapportage is de informatie over verkeersveiligheid beduidend beknopter dan in de voorheen zelfstandige voortgangsrapportages verkeersveiligheid.

Voor 30km-aanpak een planningssysteem, voor programma Verkeersveiligheid niet

Voor de versnelde 30km-aanpak is door een planningsadviseur een planningssysteem opgezet. Dat biedt een overzicht van alle projecten en benodigde activiteiten, waarbij ook van belang is om voldoende marge in te bouwen, zodat onvoorziene omstandigheden beter opgevangen kunnen worden en niet direct een risico voor de planning vormen.³²⁵

Het team van programma Verkeersveiligheid heeft te maken met heel veel verschillende projectmanagers met elk hun eigen planningen. Dat betreft zowel projecten binnen het programma zelf als projecten in samenwerking met andere afdelingen en programma's. Dat betreft ook projecten die vanuit het programma Verkeersveiligheid voor de uitvoering worden overgedragen aan ORM. Vanwege de overdracht ligt een project dan eigenlijk buiten het programma Verkeersveiligheid en is er minder controle en grip op de planningen en het verdere verloop. Het is voor team Verkeersveiligheid lastig om overzicht te houden, gelet op de context van dit brede programma met meer verschillende typen werkzaamheden en projecten. Over een overzicht van lopende projecten en wanneer deze beoogd klaar zijn, beschikt men voor het programma Verkeersveiligheid niet.³²⁶ De rekenkamer vindt het opmerkelijk dat deze planmatige aanpak niet breder binnen het programma Verkeersveiligheid wordt toegepast, aangezien de 30km-aanpak daarvan onderdeel is.

Activiteiten programma Verkeersveiligheid in jaarplannen uitgewerkt zonder planning

Naast fysieke projecten en maatregelen worden in het programma verkeersveiligheid onder de noemer vaste kosten verschillende andere activiteiten opgenomen. Dat betreft onder andere smileyborden (gedragsmaatregel), campagnes verkeersveiligheid, realisatie van schoolzones en schoolstraten en bijdragen aan de school- en wijkenaanpak (educatie). Ook onderzoek en evaluatie maken deel uit van de vaste kosten. In de interne jaarplannen verkeersveiligheid³²⁷ worden verschillende pijlers (zoals inrichting, gedrag en samenwerking) onderscheiden die gedetailleerd zijn uitgewerkt in lopende en voorgenomen activiteiten. De rekenkamer merkt op dat een breed inzicht wordt geboden in een veelheid van activiteiten, maar dat daarbij geen informatie over de planning daarvan is opgenomen.

³²⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³²⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³²⁷ Bijvoorbeeld: Gemeente Utrecht / programmateam Verkeersveiligheid (januari 2025). *Jaarplan Verkeersveiligheid 2025*.

5.2 REGELMATIG SPRAKE VAN AFWIJKINGEN BIJ DE UITVOERING TEN OPZICHTE VAN DE PLANNING

Uit bestudeerde documenten, interviews en de onderzochte casussen blijkt dat de mate waarin verkeersveiligheidsprojecten volgens planning verlopen sterk kunnen verschillen. Ter verklaring daarvan wordt gewezen op de invloed van uiteenlopende belangen bij het al dan niet nemen van maatregelen en op het optreden van onverwachte omstandigheden. Ook de aard van het project (klein of groot) speelt een rol.

Veel belangen en betrokkenen zetten planning onder druk

Bij de planning en uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten spelen in de regel uiteenlopende belangen, zoals het behoud van doorstroming en tempo versus de wens tot snelheidsbeperking. Meestal zijn er verschillende partijen bij betrokken, zowel afdelingen binnen de gemeente zelf als daarbuiten, waaronder openbaar vervoer, hulpdiensten en politie. En denk verder bijvoorbeeld aan bewoners, ondernemers, specifieke groepen verkeersdeelnemers en hun belangenbehartigende organisaties. Dit gegeven maakt het opstellen van een realistische planning lastig. Vooral de voorbereiding om tot een voorstel en een ontwerp te komen blijkt gevoelig voor afwijkingen van de planning. Niet zelden blijkt bij de uitvoering dat de gehanteerde planning ondanks al ingebouwde speelruimte te optimistisch is.³²⁸ De casus Parkzichtlaan-Crouweldijk laat zien dat ondanks een feitelijk verloop conform planning ook verwachtingen over de voortgang de beleving ervan beïnvloeden.

Casus Parkzichtlaan-Crouweldijk: kanttekeningen bij planning en verwachtingen over voortgang

Het fysieke deel, de zebra-oversteek, is binnen de planning gelukt. Dat kon omdat het geen te ambitieuze planning was, de maatregel relatief simpel was en weinig andere factoren meespeelden (beperkte complexiteit). Uit interviews met betrokken medewerkers van de gemeente blijkt dat bewoners de voortgang vaak anders beleven. Zij zeggen regelmatig dat een maatregel te lang heeft geduurd en willen, bijvoorbeeld na een ongeval, 'morgen' direct een maatregel.³²⁹

De belangen van bijvoorbeeld OV-bedrijven en hulpdiensten voor snelheid en doorstroming leiden met enige regelmaat tot langdurige discussies alvorens besloten wordt tot de te nemen snelheidsbeperkende maatregelen. Het spanningsveld tussen de wensen van bewoners en de belangen van OV-bedrijven en hulpdiensten zorgt geregeld voor vertraging. Dit speelde bijvoorbeeld bij het bepalen van de hoogte van de drempels bij het plateau en verkeerseiland Theemsdreef - Neckardreef.

³²⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³²⁹ Rekenkamer Utrecht (2025), *Interview gemeente*.

Het zoeken naar voldoende draagvlak en balans in de afweging van belangen kost tijd. Zelfs bij ogenschijnlijk kleine projecten komen veel dingen samen, die de uitvoering en planning kunnen beïnvloeden. Opgemerkt wordt dat de vertraging vooral aan de voorkant ontstaat. Als eenmaal duidelijk is wat er moet gebeuren, verloopt de uitvoering daarvan vaak vrij snel.³³⁰ De casus Eisenhowerlaan laat zien hoe het verwerven van draagvlak onder bewoners van betekenis is voor het verloop van dit project.

Casus Eisenhowerlaan: herhaald onderzoek onder druk van omstandigheden

Het project Eisenhowerlaan heeft een half jaar vertraging opgelopen, vooral vanwege het extra onderzoek naar een mogelijke tramoversteek met de provincie Utrecht. Ook duurden de verkeersmetingen langer, omdat het coronatijd was en dat de betrouwbaarheid van de verkeersmetingen beïnvloedde. Om deze reden zijn na de coronaperiode opnieuw verkeersmetingen uitgevoerd. Daardoor was er meer procestijd nodig dan van tevoren verwacht. Wat ook meespeelde was het uitgangspunt dat bewoners betrokken zouden worden bij de zoektocht naar de juiste maatregel. Deze maatregel is in het belang van draagvlak daarom tijdelijk genomen. Dit betekent dat er in feite nog steeds geen sprake is van definitieve realisatie. De keuze om het eerste plan niet door te drukken zonder draagvlak wordt als verstandig beschouwd.³³¹

Verloop projecten varieert onder invloed van onvoorziene omstandigheden

Bij de uitvoering van projecten komen soms onvoorziene zaken naar voren, bijvoorbeeld fysieke obstakels, zoals kabels en leidingen in de ondergrond. Of blijkt bij de aanleg van verkeersdrempels in drukke straten met zwaar verkeer dat sprake is van trillingsgevoelige locaties. Ook onvoorziene gebeurtenissen, zoals verkeersongevallen, hebben invloed op het verloop van projecten, die al in voorbereiding zijn. Een voorbeeld hiervan is de casus met ongevallen in de bocht van de Theemsdreef / Neckardreef.

Casus Theemsdreef / Neckardreef: versnelling uitvoering door gevoelde urgentie

Na eerste snelle maatregelen in reactie op twee ernstige ongevallen medio 2019 is daarna besloten tot een herinrichting. Daartoe is het project van team Verkeersveiligheid overgedragen aan ORM. Er was onder omwonenden en bewoners draagvlak voor de maatregelen, maar de afstemming met de bewoners heeft langer geduurd.³³² Dat kwam door het uitvallen van de projectleider en dat het langer heeft geduurd om een vervangend projectleider te vinden. Door een derde ongeval in oktober 2020 tijdens de periode van het opstellen van de voorkeursvariant voor een herinrichting ontstond onrust en een sterk gevoel van urgentie. Toen is de onorthodoxe stap genomen om enkele maanden tijd op de

³³⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³³¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³³² Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie Neckardreef*.

planning in te lopen door te anticiperen op een positief verkeersbesluit en de uitkomst daarvan niet eerst af te wachten. Vanaf december 2020 is overgegaan tot uitvoering en realisatie in eerste kwartaal 2021.

Soms blijkt dat maatregelen die in eerste instantie bedacht zijn ook niet helemaal passend zijn wanneer men zich dieper in een specifieke casus verdiept. Het idee daarbij is dat eerder in het proces al expertise (bijvoorbeeld van Stadsingenieurs) wordt ingezet om verrassingen (en daarmee vertragingen) te voorkomen. Overigens is dat niet geheel en al uit te sluiten, omdat ook bij uitgebreider onderzoek in een later stadium problemen met o.a. kabels, leidingen en bomen naar voren kunnen komen.³³³

Haalbaarheid planning varieert naar aard project en te nemen maatregelen

Na besluitvorming over een projectplan blijkt de uitvoering daarvan meestal redelijk conform planning te verlopen. Dit geldt vooral voor de kleinere, meer eenvoudige projecten van programma verkeersveiligheid. Dergelijke kleinere projecten blijven qua uitvoering redelijk binnen de marges van de planning. Grotere projecten zijn uitdagender en blijken vaak uitloop te hebben. Deze uitloop blijft dan niet beperkt tot enkele maanden, zoals bij kleinere maatregelen wel voorkomt, maar kan wel één of twee jaar vertragen.

Opgemerkt wordt dat vertragingen de laatste jaren zijn toegenomen. Ter verklaring daarvan wordt gewezen op gebrek aan beschikbare capaciteit, bijvoorbeeld ontwerpers, waardoor aanvankelijk bedachte meer eenvoudige maatregelen bij de nadere uitwerking toch niet zo simpel blijken te zijn als gedacht. Ook wordt aangegeven dat bewoners niet (altijd) mee willen in de gekozen oplossing, iets waarop je niet altijd goed kunt anticiperen. Het gevolg hiervan is interne discussies over de beste (en meest veilige) oplossing en over het geld (want ontwerp is ineens anders / groter). Dat kost meer tijd. Daarna komt pas de uitvoering, met als risico dat aannemers ook niet altijd tijd hebben.³³⁴

Risico's op uitloop groter bij grotere projecten

Bij de grotere integrale ruimtelijke en/of onderhoudsprojecten, waarin ook verkeersveiligheid wordt meegenomen, zijn de risico's op uitloop van de planning aanzienlijk groter.³³⁵

Dergelijke projecten worden overgedragen aan het organisatieonderdeel ORM. Vaker kent de planning een langer verloop dan eerder aangenomen. Zeker wanneer sprake is van aansluiting bij andere projecten in het kader van koppelkansen en werk-met-werk kunnen vertragingen qua start van en/of in het project optreden. Het benutten van koppelkansen is complex. Timing is van belang om er een goed integraal project van te maken. Er moet dan een ontwerp beschikbaar zijn om de locatie verkeersveiliger te maken, evenals het daarvoor benodigde budget. Verder wordt steeds meer integraal gewerkt. Dat is heel nuttig voor de langere termijn, maar levert voor de korte termijn vertragingen op.³³⁶

³³³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³³⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³³⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³³⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

Bij versnelde 30km-aanpak doorpakken, maar ook wachten op koppelkansen

Politieke aandacht vanuit de raad en het college zijn behulpzaam voor het intern kunnen doorpakken op de versnelde 30km-aanpak zijn. Helpend is ook de betrokkenheid van een planningsadviseur en de beschikbaarheid van een planningssysteem.³³⁷ Bij de versnelde 30km-aanpak kwam daarentegen ook naar voren dat de mogelijkheid van koppelkansen voor werk-met-werk vaak langer duurt dan gewenst en dat het dan 'te lang' wachten is alvorens maatregelen genomen kunnen worden. Daarnaast is begin 2026 ook gebleken dat de planning van de 30km-aanpak zelf is opgeschoven na afstemming met en op verzoek het openbaar vervoer.³³⁸

Vaste activiteiten programma Verkeersveiligheid

Eerder (zie paragraaf 5.1) hebben we opgemerkt dat in het jaarplan verkeersveiligheid veel gedetailleerde informatie over alle lopende en voorgenomen activiteiten is opgenomen, maar dat informatie over de planning daarvan ontbreekt. In de voortgangsrapportages wordt informatie gepresenteerd over de uitvoering van uiteenlopende activiteiten. Daarbij wordt niet ingegaan op de vraag in hoeverre de uitvoering conform de voornemens en de planning is verlopen.

Factoren die planning en uitvoering beïnvloeden

Op basis van verworven inzichten uit documenten, interviews en de casussen hebben we een beeld gekregen van welke factoren een rol spelen bij de uitvoering van projecten en maatregelen en of de planning en doorlooptijd daardoor positief en/of negatief worden beïnvloed. In tabel 5.2 zijn deze als afronding van dit hoofdstuk samengevat.

Tabel 5.2 Factoren van invloed op uitvoering in relatie tot planning en doorlooptijd

Positief	Negatief
Vroegtijdige verkenning van mogelijkheden opnemen verkeersveiligheid integraal project	Onduidelijke overdracht van fase verkenning naar fase project
Duidelijke projectopdracht met heldere scope en afbakening en planning	Wachten op koppelkansen aan werk-met-werk, vaak met langere doorlooptijd als gevolg
Goede betrokkenheid en tijdige afstemming met belanghebbende actoren uit omgeving	Vergroten van complexiteit door combineren met andere projecten en programma's
Beschikbaarheid van budget en capaciteit	Knelpunten in budget en capaciteit
Vroegtijdige inzet van specifieke expertise voor verkenning mogelijke uitvoeringsrisico's	Toenemende kosten voor bouw en tijdelijke maatregelen
Maatschappelijke aandacht	
Politieke aandacht	

³³⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³³⁸ Gemeente Utrecht (7 januari 2026). Raadsbrief *Wijziging Uitvoeringsprogramma 30 km Impuls en wijziging in haltenetwerk*.

6 DOELTREFFENDHEID AANPAK

In lijn met de doelstellingen van verkeersveiligheid gebruikt de gemeente twee effectindicatoren: een voor het verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid (tevredenheid) en een voor het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid (aantal slachtoffers). Het doel op subjectieve verkeersveiligheid wordt op dit moment niet behaald. Daarbij spelen (negatieve) ‘externe’ ontwikkelingen zoals meer verkeersdrukke een rol. Door deze ‘externe’ factoren is het echter niet mogelijk om te bepalen wát de exacte invloed is geweest van de verkeersveiligheidsaanpak van de gemeente. Het doel voor objectieve verkeersveiligheid wordt op dit moment behaald. Kanttekening is dat vergelijking van jaren lastig is, omdat meetmethoden zijn verbeterd en (daardoor) ongevallencijfers en streefwaarden zijn aangepast.

In (een selectie van) diverse fysieke verkeersprojecten rapporteert de gemeente dat de verkeerssituatie na herinrichting ter plekke is verbeterd, bijvoorbeeld doordat de nieuwe situatie overzichtelijker is. Soms zijn er neveneffecten, zoals drukkeren zijstraten, die ‘acceptabel’ zijn of worden aangepakt. Regelmatig hebben inwoners echter blijvende zorg over (asociaal) verkeersgedrag. Over diverse niet-fysieke projecten ontbreekt informatie over de verbetering van de verkeersveiligheid van de inzet. Voor de 30km-aanpak is de verwachte doeltreffendheid van het project wetenschappelijk onderbouwd, maar is het op moment van schrijven nog te vroeg om iets te zeggen over de uitwerking van de aanpak.

Ondanks projectrapportages over verbetering van verkeersveiligheid, is het niet inzichtelijk op welke wijze de verschillende verkeersveiligheidsprojecten bijdragen aan de hoofddoelstellingen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Projecten hebben doorgaans geen concrete subdoelstellingen, die voortbouwen op deze twee doelstellingen.

In dit hoofdstuk beschrijven we in hoeverre de verkeersveiligheidsaanpak van de gemeente doeltreffend is. Ten eerste beoordelen we doeltreffendheid door uitkomsten en toelichting te geven op de door de gemeente gebruikte indicatoren en de bijbehorende realisatiecijfers. Ten tweede beoordelen we in hoeverre (en waarop) de diverse verkeersveiligheidsprojecten doeltreffend zijn; we geven een beeld van de casussen (als voorbeelden van fysieke projecten) en niet-fysieke projecten. Ten derde beoordelen we in hoeverre de projecten, in lijn met de ‘drie E’s’ en risicogestuurd werken, aansluiten en bijdragen aan de Utrechtse verkeersveiligheidsdoelstellingen. Hiermee geven we antwoord op onderzoeksvraag 5: *“In hoeverre zijn het programma Verkeersveiligheid en de aanpak van verkeersveiligheidsprojecten doeltreffend?”*

Aan deze deelvraag is een norm met enkele criteria gekoppeld. Dat leidt in figuur 6.1 tot onze bevindingen. Voor de beoordeling van deze norm en criteria maken we enerzijds

gebruik van de beschreven doelen en aanpak van verkeersveiligheidsbeleid (hfst. 2) en anderzijds van beschikbare informatie over resultaten en effecten (waaronder jaarstukken, voortgangsrapportages en (project)evaluaties).

Figuur 6.1 Norm, criteria en beoordeling "Doeltreffendheid aanpak"

Onderzoeksvraag 5: In hoeverre zijn het programma Verkeersveiligheid en de aanpak van verkeersveiligheidsprojecten doeltreffend?		
Norm	Criterium	Beoordeling
Gestelde doelen op het gebied van verkeersveiligheid worden behaald.	De gestelde effect- en prestatiedoelen bij verkeersveiligheid worden behaald.	Verkeersveiligheid heeft twee effectdoelen: een voor het verbeteren van de subjectieve verkeersveiligheid (tevredenheid), en een voor het verbeteren van de objectieve verkeersveiligheid (slachtoffers). Het doel voor objectieve verkeersveiligheid wordt op dit moment wel behaald, het doel voor subjectieve verkeersveiligheid niet. Bij de meetbaarheid van zowel objectieve als subjectieve verkeersveiligheid zijn kanttekeningen te plaatsen. Dat geldt ook voor de mate waarin deze doelen aan de aanpak van de gemeente gekoppeld kunnen worden.
	Verkeersveiligheidsprojecten dragen bij aan het realiseren van een verkeersveiligere stad.	In een (selectie van) diverse fysieke verkeersprojecten is de verkeerssituatie na herinrichting verbeterd, ondanks externe factoren en soms met (acceptabele) neveneffecten. In een deel van de projecten is echter nog steeds sprake van gevaarlijk en asociaal verkeersgedrag, met (daardoor) blijvende ontevredenheid van inwoners over veiligheid.
		Over de diverse niet-fysieke projecten ontbreekt veelal goede informatie om te beoordelen of deze bijdragen aan verkeersveiligheid. De 30km-aanpak is wetenschappelijk onderbouwd, maar effecten op verkeersveiligheid zijn nog niet bekend.
	Verkeersveiligheidsprojecten dragen bij aan het behalen van de doelen op het gebied van verkeersveiligheid.	Het is bekend of aannemelijk dat projecten bijdragen aan de verbetering van verkeersveiligheid. Het is echter niet inzichtelijk hoe en in welke mate projecten bijdragen aan de doelstellingen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De relatie tussen projectaanpak en deze doelstellingen is niet helder.

Toelichting op het normenkader

Deze norm en criteria betreffen zowel de mate van doeltreffendheid als de wijze waarop doelen en aanpak op elkaar aansluiten. Dit gaat ten eerste over het behalen van streefwaarden voor vastgestelde indicatoren. Ten tweede gaat dit over de bijdrage van de verschillende projecten aan verkeersveiligheid (onderbouwde verwachting) en ten derde over doeltreffendheid (specifiek op hoofddoelstellingen). Dit inzicht is cruciaal om te beoordelen in

hoeverre de verkeersveiligheidsaanpak en -projecten logisch opgebouwd en (dus) in opzet en werking effectief (kunnen) zijn.

6.1 GEMEENTE WERKT MET EFFECTINDICATOREN, MAAR DE KOPPELING AAN DE INZET VAN DE GEMEENTE IS MOEILIJK TE MAKEN

Gemeente meet objectieve en subjectieve verkeersveiligheid met indicatoren, die door de tijd heen veranderen

Vanuit het Mobiliteitsplan wordt het tweeledige doel van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid gemeten via twee indicatoren; een voor objectieve en een voor subjectieve verkeersveiligheid.³³⁹ De objectieve verkeersveiligheid wordt gemeten aan de hand van het driejarig gemiddelde van het aantal verkeersslachtoffers. De subjectieve (ervaren) verkeersveiligheid wordt gemeten via de tweejaarlijkse Inwonersenquête, waarin een vraag staat over de tevredenheid van bewoners over verkeersveiligheid in hun eigen buurt.³⁴⁰ Over deze objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsdata rapporteert de gemeente in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan en in de jaarstukken.

Door de jaren heen veranderen de doelen die aan het verkeersveiligheidsbeleid worden gekoppeld enigszins, en daarmee wisselen ook de indicatoren die aan deze doelen zijn gekoppeld. In 2018 en 2019 worden vanuit programma Bereikbaarheid voor het eerst concrete indicatoren aan verkeersveiligheid gekoppeld. Het doel is dan *“Fietzers en voetgangers staan op de eerste plaats in een verkeersveilige stad”*³⁴¹. Daarbij geldt als effectindicator het ‘percentage inwoners dat tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt’. Als prestatie-indicator worden doelstellingen geformuleerd over de fasen van specifieke projecten; bijvoorbeeld het doel om in dat jaar over te gaan naar de uitvoeringsfase, of om het project af te ronden.³⁴²

Vanaf 2020 krijgt verkeersveiligheid een prominenter plek in de doelen voor programma (Duurzame) Bereikbaarheid.³⁴³ Het doel is helder: *“Verbeteren van de verkeersveiligheid”*³⁴⁴. Van 2020 tot en met 2022 gelden hierbij de volgende prestatie- en effectindicatoren:

- Effectindicator: Driejarig gemiddelde van verkeersslachtoffers;
- Effectindicator: Percentage bewoners dat tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt;
- Prestatie-indicator: Aantal projecten in voorbereiding;

³³⁹ Gemeente Utrecht (2021). *Mobiliteitsplan 2040*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁴⁰ Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020*.

³⁴¹ Gemeente Utrecht (18 april 2019). [Jaarstukken 2018](#); Gemeente Utrecht (8 mei 2020). [Jaarstukken 2019](#).

³⁴² Gemeente Utrecht (18 april 2019). [Jaarstukken 2018](#); Gemeente Utrecht (8 mei 2020). [Jaarstukken 2019](#).

³⁴³ Tot en met 2023 valt verkeersveiligheid onder programma Bereikbaarheid, vanaf 2024 heet dit programma Duurzame bereikbaarheid.

³⁴⁴ Gemeente Utrecht (27 mei 2021). [Jaarstukken 2020](#).

- Prestatie-indicator: Aantal projecten in uitvoering.

Deze indicatoren gaan gepaard met concrete streefwaarden om te meten of het doel van een verbeterde verkeersveiligheid wordt gehaald. Er is een maximaal aantal verkeersslachtoffers per jaar, een streefpercentage voor tevredenheid over verkeersveiligheid, en is er een doel voor het aantal projecten in voorbereiding en in uitvoering.³⁴⁵ Na 2022 blijven alleen bovenstaande effectindicatoren gemonitord worden om te kijken of de verkeersveiligheid verbetert, en vervallen de bovengenoemde prestatie-indicatoren.³⁴⁶ In tabel 6.2 en tabel 6.3 is weergegeven hoe de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zich de afgelopen jaren hebben ontwikkeld.

Tabel 6.2 Meer bewoners zijn tevreden over de verkeersveiligheid in hun buurt.

Percentage bewoners dat tevreden is over de verkeersveiligheid in de eigen buurt	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Doelstelling (%)	42%	45%	45%	48%	51%	63%	63%	64%
Realisatie (%)	41%	40%		63%		64%		62%

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. Jaarstukken gemeente Utrecht 2020 t/m 2024 en Utrecht Monitor 2026

De vraagstelling waarop het percentage subjectieve verkeersveiligheid is gebaseerd, is tussen 2019 en 2021 aangepast. Daarom is een vergelijking van de percentages vanaf 2021 met voorgaande jaren niet mogelijk. *“Wel kan met zekerheid worden gezegd dat we ten opzichte van 2019 een toename zien van tevredenheid over de verkeersveiligheid in de buurt.”*³⁴⁷ In de jaren 2021-2025 zien we dat het percentage vrij stabiel is, maar dat de gerealiseerde subjectieve verkeersveiligheid in 2025 wel lager is dan de doelstelling.

De streefwaarde voor subjectieve verkeersveiligheid wordt met één procentpunt per twee jaar opgehoogd.³⁴⁸ Voor de objectieve verkeersveiligheid is het streven om jaarlijks 3,3% minder slachtoffers te hebben, ofwel 10% minder slachtoffers in drie jaar. Voor subjectieve verkeersveiligheid wordt deze streefwaarde sinds 2025 niet meer behaald, voor objectieve verkeersveiligheid wordt de doelstelling per 2025 wel weer behaald na een niet behaald doel in 2024. Wat betreft de indicator objectieve verkeersveiligheid, geldt dat het aantal ongevallen dat voor de doelstelling ‘acceptabel’ en realistisch is, veel bediscussieerd wordt binnen het programma.³⁴⁹

³⁴⁵ Gemeente Utrecht (27 mei 2021). [Jaarstukken 2020](#); Gemeente Utrecht (21 april 2022). [Jaarstukken 2021](#); Gemeente Utrecht (11 mei 2023). [Jaarstukken 2022](#).

³⁴⁶ Gemeente Utrecht (16 mei 2024). [Jaarstukken 2023](#); Gemeente Utrecht (15 mei 2025). [Jaarstukken 2024](#); Gemeente Utrecht (12 september 2025). [Begroting 2025](#).

³⁴⁷ Gemeente Utrecht (21 april 2022). [Jaarstukken 2021](#).

³⁴⁸ Gemeente Utrecht (18 september 2025). *Programmabegroting 2026*.

³⁴⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

Tabel 6.3 Het doel is steeds minder verkeersslachtoffers, waarbij het maximum aantal slachtoffers de meeste jaren wordt behaald.

Driejarig gemiddelde van verkeersslachtoffers (Dus 2019 = gemiddelde van 2017-2019, 2020 = gemiddelde van 2018-2020 enz.)	2019	2020*	2021*	2022*	2023*	2024	2025
Doelstelling (maximum)	523	506	490	470	450	372	1.568
Realisatie (politiedata: VIA)	478	429	362	336	441		
Realisatie (ambulancedata: MOVE)						1.622	1.491

* In 2020 en 2021 was er vanwege COVID-19 (lockdowns) minder verkeer op de weg. Dat is relevant voor de ongevallencijfers in de jaren 2020-2023 omdat er gebruik wordt gemaakt van een driejarig gemiddelde.

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. Jaarstukken gemeente Utrecht 2020 t/m 2025.

In tabel 6.3 is te zien dat de streefwaarde voor objectieve verkeersveiligheid in 2025 flink verhoogd is. Dat komt door een nieuwe bron voor ongevalsregistratie (ambulancedata), waarbij het ongevallenbeeld completer is. Hoe de gemeente deze ongevalsregistratie heeft verbeterd, leggen we uit in paragraaf 7.1. Uit deze meer betrouwbare en omvangrijke gegevens komen meer verkeersslachtoffers naar voren dan uit de oude data. Zo blijkt het dat aantal slachtoffers in 2024 gemiddeld niet 470 verkeersslachtoffers was, maar 1.622. Dit laatste getal is als nieuwe nulmeting genomen. Vanuit deze nieuwe nulmeting van 1.622 slachtoffers blijft het streven om jaarlijks 3,3% afname / 10% afname in drie jaar te realiseren, en daarop is de streefwaarde voor 2025 gebaseerd.³⁵⁰ In 2025 is de aangepaste streefwaarde behaald.³⁵¹

Mate waarin de inzet van de gemeente bijdraagt aan het bereiken van de doelen niet duidelijk door invloed van externe factoren

Nadeel van het meten van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, is volgens gemeentelijk betrokkenen dat deze indicatoren niet één op één te koppelen zijn aan de inzet van programma Verkeersveiligheid.³⁵² “Relevante effectindicatoren, maar op beide hebben we als programma geen directe invloed”³⁵³, merkt een betrokkene op. Externe factoren hebben namelijk invloed op het aantal ongevallen en de ervaren verkeersveiligheid, zoals toenemende drukte in de stad, vergrijzing, en de toename van het aantal lichte elektrische voertuigen (LEV's, zoals e-bikes en fatbikes).³⁵⁴ “Je ziet in de cijfers verkeerstrends terug: denk aan mobieltjes in het verkeer, nieuwe elektrische voertuigen, meer ouderen op de elektrische fiets, fatbikes, lachgas, trend van alcohol naar drugs, etc.”³⁵⁵, ziet ook een externe samenwerkingspartner.

³⁵⁰ Gemeente Utrecht (18 september 2025). *Programmabegroting 2026*.

³⁵¹ Gemeente Utrecht (13 mei 2026). [Jaarstukken 2025](#).

³⁵² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁵³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁵⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁵⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

Naast de bredere mobiliteitsontwikkelingen in de stad die invloed hebben op de objectieve verkeersveiligheid, speelt ook dat niet alle ongevallen geregistreerd worden, zoals bij eenzijdige ongevallen of ongevallen tussen fietsers onderling vaak het geval is.³⁵⁶ De mate van registratie verschilt per bron: in de ambulancedata worden ongeveer vier keer zoveel slachtoffers geregistreerd als in de politiedata.³⁵⁷ Ook relevant is dat “(...) *het aantal verkeersslachtoffers in 2022, 2023 en 2024 hoger [ligt] dan met name 2020 en 2021, toen er minder verkeer op de weg was vanwege COVID-19.*”³⁵⁸ De vraag is in hoeverre het aantal verkeersslachtoffers als indicator gekoppeld kan worden aan de aanpak van de gemeente, vanwege deze incomplete ongevalsregistratie en de invloed van externe factoren op het aantal verkeersslachtoffers.

Subjectieve verkeersveiligheid bevat een ingewikkelde indicator, omdat het tevredenheidspercentage afhangt van veel factoren. De groeiende stad met toenemende verkeersdruk wordt hierbij genoemd, evenals de opkomst van nieuwe voertuigen zoals fatbikes. En de verkeersveiligheidsbeleving verschilt per doelgroep; jongeren ervaren dit vaak anders dan ouderen.³⁵⁹ “*Het blijft een uitdaging om de subjectieve verkeersveiligheid te verbeteren, vooral doordat de drukte in de stad zorgt voor een onveilig gevoel*”³⁶⁰, aldus een betrokkene. Daarbij komt dat het duiden van het tevredenheidspercentage dat voortkomt uit de inwonersenquête lastig is voor het programma Verkeersveiligheid.³⁶¹

Tot slot kunnen bewoners een locatie als verkeersonveilig beleven, ook als deze locatie objectief gezien niet verkeersonveilig is.³⁶² “*Zo kan een wegversmalling onveilig voelen en komen daar vaak negatieve reacties op, maar is dat eigenlijk juist goed voor de verkeersveiligheid.*”³⁶³

6.2 PROJECTEN ZIJN GERICHT OP VERBETERING VAN VERKEERSVEILIGHEID MAAR TOTALE UITKOMST IS ONBEKEND

Casussen: deels zicht op verbetering maar ook blijvende zorgen

In de casussen zijn de effecten van verkeersmaatregelen op diverse wijzen geëvalueerd, bijvoorbeeld via schouwen, monitoringstudies en/of projectevaluaties (zie bijlage 3). Evaluatie gebeurt doorgaans eenmalig. Hierbij is gekeken naar zowel de (objectieve) verkeerssituatie als (subjectieve) beleving van bewoners. In alle gevallen rapporteert de gemeente overwegend positief: de verkeerssituatie is verbeterd, bijvoorbeeld door lagere

³⁵⁶ SWOV (2016). Publicatie *Gegevensbronnen: Uitgebreid overzicht*. Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁵⁷ VeiligheidNL (april 2025). Rapport: *Vergelijking verkeersslachtofferdata MOVE RAV en BRON*.

³⁵⁸ Gemeente Utrecht (15 mei 2025). [Jaarstukken 2024](#).

³⁵⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁶⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁶¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁶² Gemeente Utrecht (januari 2022). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁶³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

snelheden, minder verkeer, verbeterd gedrag op specifieke locaties, minder conflicten tussen verkeersgebruikers (bij gelijkblijvende drukte) en/of minder 'chaos'. In enkele casussen zijn ook negatieve neveneffecten gerapporteerd, bijvoorbeeld toename van verkeer in zijstraten. Deze neveneffecten zijn beoordeeld als 'acceptabel'; in bijvoorbeeld de casus Kanaalstraat-Damstraat worden neveneffecten aangepakt met extra verkeersmaatregelen in twee straten in Lombok waar het drukker is geworden, na herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat). In de casussen staan tevens 'kanttekeningen' bij de doeltreffendheid, waaronder de complexe situatie van Utrechtse locaties:

- De stad groeit, waardoor verkeersdrukke toeneemt en niet overal voldoende plek is voor de optimale oplossingen (bijvoorbeeld 't Goylaan).
- De diversiteit van voertuigen is toegenomen, zoals snellere (elektrische) fietsen.
- Utrecht geeft op veel plekken voorrang aan fietsers, wat in sommige gevallen niet het meest verkeersveilig is (bijvoorbeeld Parkzichtlaan-Crouweldijk).
- Bereikbaarheid voor auto's en fietsers is ook belangrijk.

Verkeersonveilig gedrag blijft in sommige projecten een genoemd probleem en dus een risico. Hieronder valt blijvend asociaal verkeersgedrag op de Theemsdreef - Neckardreef en de Kanaalstraat-Damstraat. De Theemsdreef - Neckardreef is een project waarbij het voorkomen van verkeersgevaarlijk gedrag één van de doelstellingen was, waarvoor fysieke verkeerskundige maatregelen zijn getroffen. De Kanaalstraat-Damstraat is onderdeel van een omvangrijker programma, waarbij ook leefbaarheid en brede veiligheid zijn aangepakt, naast fysieke maatregelen. Het beeld is dat het verkeersonveilig gedrag op de Theemsdreef - Neckardreef nauwelijks is veranderd, terwijl er op de Kanaalstraat ook positieve naast negatieve geluiden zijn over verkeersgedrag.

Effectiviteit 30km-aanpak nog onbekend, verwachte verkeersveiligheidswinst wel onderbouwd

Over de effecten van de 30km-aanpak is nog weinig te zeggen, omdat de versnelde invoering op het moment van schrijven van dit rapport nog niet heeft plaatsgevonden. Wel verwacht de gemeente dat het invoeren van 30km/u op straten zonder vrijliggende fietspaden gaat zorgen voor meer objectieve verkeersveiligheid. Dat heeft te maken met de verwachting dat de snelheid op deze straten zal dalen, en dat een lagere snelheid leidt tot minder verkeersslachtoffers. De gemeente gebruikt wetenschappelijke inzichten over de snelheid van verkeer en verkeersveiligheid om de verwachte verkeersveiligheidswinst te onderbouwen.³⁶⁴ Uit wetenschappelijk onderzoek is namelijk gebleken dat het terugbrengen van de snelheid van 50km/u naar 30km/u een aanzienlijke veiligheidswinst kan opleveren.³⁶⁵ Ook sluit de 30km-aanpak aan bij de visie Duurzaam Veilig, die stelt dat de veilige snelheid op wegen waar fietsers en automobilisten de weg delen, 30km/u is.³⁶⁶

³⁶⁴ Gemeente Utrecht (6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.

³⁶⁵ SWOV (maart 2026). *Factsheet 30km/uur-wegen*.

³⁶⁶ SWOV (2018). *DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030*.

In Amsterdam, waar een soortgelijke aanpak plaatsvond in 2023, bleek de snelheid van het verkeer tussen 2023 en 2025 te dalen met zo'n 5%. Ook is het aantal ongevallen op deze wegen met 11% afgenomen.³⁶⁷ In Utrecht moet nog worden gezien welk effect de 30km-aanpak zal hebben. De gemeente heeft een monitoringsplan opgenomen in de aanpak om hier inzicht in te krijgen, met een meting van o.a. het aantal verkeersslachtoffers, gereden snelheid en ervaringen van bewoners.³⁶⁸

Doeltreffendheid van niet-fysieke verkeersveiligheidsprojecten is vaak niet helder

Programma Verkeersveiligheid rapporteert niet expliciet over de doeltreffendheid van haar niet-fysieke projecten, zoals fietslessen, schoolzones en handhavingsacties. In paragraaf 2.4 beschreven we al dat niet-fysieke projecten in wisselende mate worden gekoppeld aan het doel om (objectieve en/of subjectieve) verkeersveiligheid te verbeteren. Vervolgens wordt meestal ook niet gerapporteerd over de mate waarin deze projecten bijdragen aan deze doelstelling. Programma Verkeersveiligheid rapporteert wel over welke projecten worden gedaan en noemt hierbij getallen. Denk aan de hoeveelheid fietslessen die zijn gegeven en hoeveel basisschoolleerlingen zijn geslaagd voor het praktisch verkeersexamen. Of hoeveel handhavingsacties zijn uitgevoerd en hoeveel bekeuringen zijn uitgedeeld.³⁶⁹ Het is aannemelijk dat deze prestaties bijdragen aan een verkeersveiliger Utrecht, maar het is niet te beoordelen in welke mate.

Over de inzet van snelheidsdisplays (smileyborden) legt de gemeente wel uit dat deze maatregel bewezen effectief is³⁷⁰, maar dat het niet lukt om op een specifieke locatie te oordelen of een smileybord effect heeft op de snelheid en het gedrag van het verkeer.³⁷¹ Over sommige niet-fysieke verkeersveiligheidsprojecten wordt via raadsbrieven buiten de voortgangsrapportages om toegelicht of ze effectief zijn. Zo rapporteert de gemeente over het Utrechts VerkeersveiligheidsLabel (UVL, een project dat verkeerseducatie op scholen stimuleert) dat de subjectieve verkeersveiligheid van deelnemende scholen is verbeterd, en stuurt zij hierover ook een aparte raadsbrief met de evaluatie van dit project.³⁷² Ook schoolstraten blijken een succes: na een proef met twee scholen blijkt de ervaren verkeersveiligheid verbeterd zonder onacceptabele neveneffecten. Schoolstraten worden daarom als structurele maatregel ingezet.³⁷³

³⁶⁷ Gemeente Amsterdam (5 juni 2025). Onderzoeksrapport *30 km/u in de stad*.

³⁶⁸ Gemeente Utrecht (6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.

³⁶⁹ Zie bijvoorbeeld: Gemeente Utrecht (1 juli 2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

³⁷⁰ Gemeente Utrecht (1 juli 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*

³⁷¹ Gemeente Utrecht (1 juli 2018, 1 januari 2019, 1 juli 2019). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

³⁷² Sardes (12 september 2017). *Rapport Veilig door het verkeer: Integrale evaluatie van het Utrechts Verkeersveiligheidslabel*; Gemeente Utrecht (9 januari 2018). *Raadsbrief Evaluatie Utrechts Verkeersveiligheidslabel*; Gemeente Utrecht (1 januari 2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*

³⁷³ Gemeente Utrecht (11 februari 2021). *Raadsbrief Evaluatie proef schoolstraten*.

Van de scholen- en wijkenaanpak blijkt in een evaluatie dat niet is vast te stellen in hoeverre deze aanpak bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Deze aanpak richt zich mede op verkeersveiligheid met o.a. educatie op scholen en fietslessen voor asielzoekers. Het niet kunnen vaststellen hoe effectief dit is voor de verkeersveiligheid, komt doordat een afgebakende doelstelling en bijpassende monitoring ontbreken.³⁷⁴

6.3 HOE PROJECTEN BIJDAGEN AAN HOOFDDOELSTELLINGEN IS NIET TE BEOORDELEN

Het is niet mogelijk om de doeltreffendheid van de verkeersveiligheidsprojecten expliciet te beoordelen, wat betreft bijdragen aan de hoofddoelstellingen objectieve verkeersveiligheid (minder verkeersslachtoffers) en subjectieve verkeersveiligheid (meer tevredenheid). De casussen laten zien dat verkeersveiligheidsprojecten doorgaans bijdragen aan het realiseren van een verkeersveiliger stad, al is er regelmatig ook nog ontevredenheid na de herinrichting van een locatie (zie paragraaf 6.2). Projecten hebben echter doorgaans geen concrete (sub)doelstellingen, die voortbouwen op de twee hoofddoelstellingen. Er ontbreken dus logica en onderbouwing hóe en in welke mate de projecten bijdragen aan de hoofddoelstellingen. De 30km-aanpak is wel onderbouwd en gekoppeld aan objectieve verkeersveiligheid, maar hier zijn effecten nog onbekend (zie paragraaf 6.2). Projecten sluiten verder doorgaans aan bij de inzet op inzet drie E's en de risicogestuurde aanpak. Maar zoals we in hoofdstuk 2 beschreven, is de relatie tussen de risicogestuurde aanpak en de doelen voor subjectieve en objectieve verkeersveiligheid niet expliciet gemaakt.

³⁷⁴ MuConsult (31 oktober 2023). Rapport *Evaluatie scholen- en wijkenaanpak gemeente Utrecht*.

7 LEREN EN VERBETEREN

De gemeente Utrecht werkte de afgelopen jaren aan het vergroten van haar inzicht in de objectieve verkeers(on)veiligheid, door een verbetering van de data over ongevallen en verkeersslachtoffers. Het signaleren van subjectieve (ervaren) verkeers(on)veiligheid gebeurt via verschillende kanalen, waaronder de inwonersenquête en via wijkverkeersadviseurs. Verder wordt binnen de gemeente kennis gedeeld over verkeersveiligheid, maar we zien dat deze kennisdeling voornamelijk op projectniveau plaatsvindt. Gestructureerde kennisdeling over overkoepelende lessen ontbreekt.

Er wordt veel kennis gedeeld met en geleerd van externe partijen als gemeenten, politie, verkeersveiligheidsexperts en belangenorganisaties als de Fietzersbond en Solgu. Ook worden bewoners op meerdere manieren betrokken bij verkeersveiligheidsprojecten en wordt hun inbreng benut voor deze projecten.

Het evalueren van verkeersveiligheidsprojecten gebeurt niet altijd, en deze kennis wordt niet op een duidelijke locatie vastgelegd om hier overkoepelend van te leren en deze kennis te borgen bij eventueel verloop van medewerkers. Het bredere verkeersveiligheidsprogramma is in de afgelopen jaren meermaals geëvalueerd en op onderdelen bijgesteld, op logische momenten.

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe de gemeente verkeers(on)veiligheid signaleert en op een georganiseerde wijze kennis deelt, in hoeverre ze gebruikmaakt van de kennis van samenwerkingspartijen en inwoners, en de wijze waarop verkeersveiligheidsprojecten en -beleid geëvalueerd en eventueel aangepast worden. Hiermee geven we antwoord op onderzoeksvraag 6: *In hoeverre slaagt de gemeente erin om binnen het programma Verkeersveiligheid en bij projecten te leren en haar aanpak te verbeteren?*

Aan deze deelvraag is een norm met enkele criteria gekoppeld. Dat leidt in figuur 7.1 tot onze bevindingen.

Figuur 7.1 Norm, criteria en beoordeling "Leren en verbeteren"

Onderzoeksvraag 6: In hoeverre slaagt de gemeente erin om binnen het programma Verkeersveiligheid en bij projecten te leren en haar aanpak te verbeteren?		
Norm	Criterium	Beoordeling
Binnen programma Verkeersveiligheid en bij de uitvoering van projecten vindt (structurele) kennisopbouw plaats, die vervolgens wordt toegepast om het beleid en de aanpak van projecten te verbeteren.	Er is binnen de gemeentelijke organisatie sprake van georganiseerde kennisdeling over en signalering van verkeers(on)veiligheid.	Het signaleren van verkeers(on)veiligheid gebeurt op een georganiseerde wijze, waarbij de afgelopen jaren is gewerkt aan het verbeteren van deze signalering. Er vindt kennisdeling plaats tussen verschillende gemeentelijke organisatieonderdelen op het gebied van verkeersveiligheid. We zien echter dat dit voornamelijk op projectniveau plaatsvindt en niet overkoepelend, en dat kennisdeling niet met alle betrokkenen structureel ingebed is.
	De gemeente benut de expertise en inbreng van samenwerkingspartijen en inwoners bij verkeersveiligheidsprojecten.	Programma Verkeersveiligheid werkt met veel verschillende externe partijen samen en gebruikt hun kennis en inzichten in haar eigen projecten. Ook inwoners worden op meerdere momenten in het proces betrokken bij verkeersveiligheidsprojecten. Belangenorganisaties worden ook met regelmaat betrokken bij projecten, maar zijn kritisch over de mate waarin de gemeente hun inbreng (consequent) benut.
	Verkeersveiligheidsprojecten worden geëvalueerd, en de inzichten uit deze evaluaties worden benut voor de verbetering van de aanpak.	Fysieke verkeersveiligheidsprojecten worden in de regel geëvalueerd, maar in de praktijk gebeurt dit niet altijd. Voor niet-fysieke projecten bestaan hierover geen afspraken, en deze projecten worden in wisselende mate geëvalueerd. Lessen worden niet altijd benut voor de verbetering van de aanpak, en als dit al gebeurt dan is dit op projectniveau. Overkoepelende lessen voor de brede aanpak worden niet op een gestructureerde wijze opgehaald. Kennis en inzichten worden ook niet op een vaste wijze of plek vastgelegd. Dat is kwetsbaar, omdat deze kennis en inzichten voornamelijk in de hoofden van medewerkers zitten.
	Het verkeersveiligheidsbeleid wordt periodiek geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.	De brede aanpak van programma Verkeersveiligheid is in de afgelopen jaren meermaals geëvalueerd en op onderdelen bijgesteld. Dit gebeurde op logische momenten: naar aanleiding van signalen dat het programma verbetering behoefde, en op het moment dat het Actieplan Verkeersveiligheid afliep. In 2025 werd de programma-aanpak ook geëvalueerd, en er is een concreet voorstel voor 2026 uitgewerkt met een (financiële) vooruitblik tot 2030.

Toelichting op het normenkader

Het evalueren van de eigen aanpak, het vastleggen van voortschrijdend inzicht en het aanpassen van de aanpak op basis daarvan, zijn belangrijke voorwaarden voor een lerende organisatie die de eigen praktijk verder wil doorontwikkelen. Hierdoor kan ook beter worden ingespeeld op (maatschappelijke) ontwikkelingen.

7.1 SIGNALERING VAN VERKEERS(ON)VEILIGHEID IS DE AFGELOPEN JAREN VERBETERD, INTERNE KENNISDELING OVER VERKEERSVEILIGHEID IS NIET STRUCTUREEL INGEBED

Signalering van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid door middel van data en meldingen

Om een steeds completer beeld te krijgen van de staat van de objectieve verkeersveiligheid in Utrecht, worden meerdere bronnen geraadpleegd en wordt ook samen met partners gewerkt aan betere ongevallenregistratie..³⁷⁵ Eerder had de gemeente alleen toegang tot door de politie geregistreerde ongevallen. Deze ongevalsregistratie is incompleet en de informatie over het ongeval wordt ook niet altijd juist en volledig vastgelegd. Ook betreft het vooral zwaardere ongevallen, en worden ongevallen met fietsers minder geregistreerd. De politie registreert slechts 25% van de ongevallen, omdat zij niet overal ter plaatste komt.³⁷⁶ Daarom wordt al sinds 2017 gewerkt aan het uitbreiden van de ongevalsdata met informatie van ambulances, ziekenhuizen en de spoedeisende hulp (SEH).³⁷⁷ In 2018 starten de provincie en gemeente met VeiligheidNL een project om SEH-data over verkeersongevallen te verkrijgen.³⁷⁸ Het project is een succes, en wordt na een proefjaar voortgezet.³⁷⁹ Er is door een juridische toets vanaf 2020 tijdelijk geen toegang tot deze data voor de gemeente.³⁸⁰ Maar sinds eind 2023 heeft zij wel toegang tot betrouwbare ongevalsdata van de ambulancedienst RAVU³⁸¹ Deze cijfers staan in de jaarlijkse Monitor Mobiliteitsplan en komen ook terug in raadsbrieven over verkeersveiligheid.

Ook de subjectieve verkeersonveiligheid wordt gebruikt om verkeersonveiligheid te signaleren. Dat gaat op verschillende manieren. In de inwonerenquête monitort de gemeente het percentage tevredenheid over verkeersveiligheid, als monitoring van het programmadoel om subjectieve verkeersveiligheid te vergroten. Meer op locatieniveau spelen bewoners en wijkverkeersadviseurs een grote rol in de signalering van verkeersonveiligheid, wat wordt vastgelegd in een dashboard. De wijkverkeersadviseurs zijn aanwezig in de wijken en ontvangen en beantwoorden meldingen van verkeersonveiligheid in hun wijk.³⁸² Ook

³⁷⁵ Gemeente Utrecht (31 januari 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁷⁶ Gemeente Utrecht (1 juli 2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

³⁷⁷ Gemeente Utrecht (1 juli 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

³⁷⁸ Gemeente Utrecht (1 juli 2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

³⁷⁹ Gemeente Utrecht (16 juli 2020). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

³⁸⁰ Gemeente Utrecht (19 augustus 2021). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

³⁸¹ Gemeente Utrecht (31 januari 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.

³⁸² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

ontvangen (wijk)wethouders regelmatig informatie van bewoners over verkeersonveiligheid.³⁸³ Wijkverkeersadviseurs signaleren zelf en op basis van meldingen verkeersveiligheidsknelpunten, en kaarten deze aan in een vierwekelijks programmateamoverleg met programma Verkeersveiligheid.³⁸⁴ Meldingen zijn voor programma Verkeersveiligheid een belangrijk signaal, waarna een verkeersveiligheidsanalyse kan worden gestart.³⁸⁵

Programma Verkeersveiligheid wisselt kennis uit met veel organisatieonderdelen, maar dit gebeurt niet altijd via concrete afspraken of een vaste overlegstructuur

Naast de signalering van objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid, werkt de gemeente ook aan interne kennisdeling over verkeersveiligheid en de aanpak. Dit gebeurt ten eerste tussen programma Verkeersveiligheid en de ontwerpers van Stadsingenieurs (onderdeel van Stadsbedrijven). Denk aan lessen over bepaalde maatregelen, zoals een drempel die te laag blijkt om effectief te zijn, en in volgende ontwerpen dus hoger moet worden.³⁸⁶ Of dat bij het aanleggen van drempels rekening moet worden gehouden bij het type ondergrond, in verband met mogelijke trillingen als auto's over de drempel rijden.³⁸⁷

Ook tussen wijkverkeersadviseurs en afdeling VTH wordt kennis gedeeld over wat er leeft in de wijk op het gebied van verkeersveiligheid, zodat boa's hier rekening mee kunnen houden en het gesprek over kunnen aangaan in de wijk.³⁸⁸ Tussen programma Verkeersveiligheid en VTH wordt elk kwartaal overleg gevoerd over handhaving.³⁸⁹ Met OOV heeft het programma Verkeersveiligheid in 2025 het protocol voor ernstige verkeersongevallen geactualiseerd.³⁹⁰ Op specifieke onderwerpen organiseert het programma Verkeersveiligheid themabijeenkomsten met collega's die over dit onderwerp gaan, zoals voor thema 'VRI' (verkeersregelininstallaties die het verkeer op kruispunten veilig sturen), handhaving, of gedrag.³⁹¹ Met beleidsprogramma's binnen Mobiliteit zoals Fiets en Voetganger, Anders Reizen, OV en Auto wordt ook onderling afgestemd, zoals in hoofdstuk 4 al is beschreven. De teams van deze programma's hebben regelmatig en laagdrempelig contact, dat voornamelijk op projectniveau plaatsvindt.³⁹²

Daarnaast is de commissie BInG een belangrijke interne toetsingsprocedure. In de BInG worden alle projecten getoetst waarbij iets aan de openbare ruimte gedaan wordt, dus ook de projecten van programma Verkeersveiligheid waarbij iets aan de fysieke omgeving wordt

³⁸³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁸⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁸⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁸⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁸⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁸⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁸⁹ Gemeente Utrecht (januari 2025). Presentatie *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*.

³⁹⁰ Gemeente Utrecht (januari 2025). Presentatie *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*.

³⁹¹ Gemeente Utrecht (januari 2025). Presentatie *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*.

³⁹² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

aangepast.³⁹³ In de commissie BlnG zit geen verkeersveiligheidsmedewerker of een persoon die specifiek op verkeersveiligheid meekijkt. Wel zit er een afgevaardigde vanuit afdeling Mobiliteit in de BlnG. Diegene moet projecten toetsen op dit thema, en toetst daarmee mede op de verkeersveiligheid. Het is ook aan deze persoon om overkoepelende lessen mee te nemen die naar voren komen uit de vele projecten die langskomen in de commissie.³⁹⁴ We zien dat hiervoor geen formele afspraken zijn gemaakt en dat het onduidelijk is in welke mate overkoepelende lessen vanuit de BlnG worden teruggebracht in de organisatie.

In paragraaf 4.2 beschreven we al dat er ook regelmatig dezelfde discussies worden gevoerd in de BlnG, en er behoefte is om meer discussies op stedelijk niveau in plaats van projectniveau te voeren. Wel laten betrokkenen weten dat op sommige van de grotere thema's wel gebruikgemaakt wordt van de kennis van commissie BlnG, zonder dat er een concreet project getoetst wordt. Als voorbeeld wordt het invoeren van 30km/u genoemd en wat dit betekent voor de straten waarin dit gebeurt. Aan de voorkant wordt dan "(...) *dankbaar gebruikgemaakt van de BlnG vanwege haar brede ervaring.*"³⁹⁵

Casus Parkzichtlaan-Crouweldijk: kwetsbare kennis

In 2015-2016 is op de Parkzichtlaan-Crouweldijk de eerste Zebra-Safe van Utrecht aangelegd: knipperende LED-lampjes in het wegdek die automobilisten erop attenderen wanneer iemand wil oversteken. Na realisatie blijkt echter dat Stadsbedrijven het systeem niet in beheer wil nemen omdat het geen standaard systeem is. Wanneer reparaties of onderhoud nodig zijn, moet daarom steeds een opdracht worden uitgezet naar het bedrijf dat de Zebra-Safe heeft aangelegd. En het systeem heeft regelmatig storingen.

Wanneer in andere projecten wordt overwogen om een Zebra-Safe aan te leggen, nemen betrokkenen contact op met de oud-projectleider van de Parkzichtlaan-Crouweldijk. Via mailcontact wordt de kennis over storingen, het beheer en de toepasbaarheid van het systeem gedeeld. Deze lessen zijn echter niet centraal verzameld, maar zit in het geheugen van de betrokken medewerkers.

Hoewel er intern met meerdere organisatieonderdelen en collega's wordt afgestemd over verkeersveiligheid, zien we dat er niet altijd sprake is van een georganiseerde kennisdeling, zoals bovenstaand ook beschreven over de casus Parkzichtlaan-Crouweldijk. Er wordt veelal op projectniveau afgestemd, waarbij ook niet altijd sprake is van een vaste overlegstructuur.

³⁹³ [Openbare ruimte: beheer, inrichting, gebruik \(BlnG\) | gemeente Utrecht](#); Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

³⁹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁹⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

7.2 GEMEENTE BENUT KENNIS EN INBRENG VAN EXTERNE SAMENWERKINGSPARTNERS EN BEWONERS

Gemeente gebruikt kennis en ervaringen van verschillende partijen om de eigen aanpak van verkeersveiligheid te verbeteren

De gemeente Utrecht gebruikt de kennis uit het landelijke SPV en de Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA) voor de vormgeving van haar eigen aanpak, zoals eerder beschreven. Met de provincie vindt regelmatig overleg plaats vanuit deze RUA om de voortgang te bespreken, maar ook te leren van data en onderzoek.³⁹⁶ Voor de (tussentijdse) aanscherping van deze aanpak gebruikt de gemeente ook de wetenschappelijk onderbouwde adviezen van de SWOV. Bijvoorbeeld omtrent de beste omgang met de e-step, en voor het uitwerken van de 30km-aanpak.³⁹⁷ Op projectniveau gebruikt het programma de richtlijnen van het CROW.³⁹⁸ Het CROW heeft onder andere richtlijnen en kennisdocumenten voor het inrichten van 30km/u-wegen (GOW30), voor drempels, plateaus en uitritten, en voor het inrichten en organiseren van schoolstraten.³⁹⁹

In paragraaf 4.3 staat een overzicht van de externe partijen waarmee programma Verkeersveiligheid overleg voert. Denk aan andere gemeenten en de provincie, kennispartijen zoals SWOV en CROW, en partijen zoals de politie en de ANWB. Tijdens overleggen met deze partijen wordt onder andere kennis gedeeld tussen de deelnemers. Programma Verkeersveiligheid overlegt bijvoorbeeld tweewekelijks met de G4-steden over verkeersveiligheid en 30km/u invoeren.⁴⁰⁰ Amsterdam voerde in december 2023 in één keer 30km/u in, zonder grote infrastructurele maatregelen zoals herinrichtingen te treffen. Wel werden kleinere maatregelen zoals bebording en belijning toegepast.⁴⁰¹ Utrecht heeft de Amsterdamse aanpak en de effecten daarvan in de gaten gehouden om van te leren voor de eigen 30km-aanpak, zoals dat mensen ook zonder infrastructurele aanpassingen minder hard gaan rijden, maar nog geen 30km/u.⁴⁰² Van Rotterdam leerde Utrecht over de aanpak van zogenoemde 'verkeersaso's'. In de Rotterdamse aanpak wordt een specifieke groep verkeersasocialen (mannelijke automobilisten onder de 30 jaar) aangepakt door maatregelen op het gebied van handhaving, infrastructuur en gedragsbeïnvloeding.⁴⁰³ Utrecht leert van deze aanpak, en kiest er bewust voor om deze niet toe te passen omdat deze kostbaar is en de maatregelen tijdelijk zijn (zoals 's nachts straten afsluiten). Het Utrechtse programma gebruikt het budget liever voor blijvende fysieke ingrepen.⁴⁰⁴

³⁹⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

³⁹⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁹⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

³⁹⁹ [CROW | Kennisproducten CROW](#)

⁴⁰⁰ Gemeente Utrecht (januari 2025). Presentatie *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴⁰¹ Gemeente Amsterdam (28 november 2022). *Uitvoeringsprogramma 30 km/u in de stad*.

⁴⁰² Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴⁰³ Gemeente Rotterdam (7 september 2023). Actieplan *De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak: Actieplan tegen verkeersasociaal gedrag in Rotterdam*.

⁴⁰⁴ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.

Ook belangenorganisaties dragen – naast hun aanwezigheid in bovenstaande overlegsgremia – bij aan zowel verkeersveiligheidsprojecten als -beleid. De Fietzersbond kijkt regelmatig mee op ontwerpen van fysieke verkeersveiligheidsmaatregelen, en geeft hierop aandachtspunten mee, zoals over de breedte van een fietspad of de aanpassing van een kruispunt.⁴⁰⁵ Op het Mobiliteitsplan 2040 heeft de Fietzersbond een inspraakreactie ingestuurd, onder andere over verkeersveiligheid voor fietsers.⁴⁰⁶

In paragraaf 4.3 kwam al ter sprake dat belangenorganisatie Solgu met enige regelmaat bijdraagt aan projecten van programma Verkeersveiligheid, maar dat zij vinden dat hun inbreng niet altijd goed benut wordt. Het benutten van de kennis over veilig wegontwerp voor mensen met een mobiliteits- of visuele beperking is niet structureel ingebed in de gemeente. Solgu ziet dat de gemeente mobiliteitskeuzes maakt die niet in het belang zijn van verkeersdeelnemers met een beperking. De belangenorganisatie zou graag zien dat de gemeente de ervaringskennis van deze groep meer gebruikt en hun betrokkenheid borgt in de organisatie.⁴⁰⁷ Bijvoorbeeld voor het introduceren van *shared space*, wat een groot obstakel vormt voor mensen met een visuele beperking. Evenals oversteken met stoepranden en hoogteverschillen. Solgu geeft daarnaast aan dat het invoeren van 30km/u zou zorgen voor het verdwijnen van zebrapaden en stoplichten bij voetgangersoversteken. *“Terwijl dat voor veel mensen essentieel is; het is een hele heldere voorrangssituatie, ook met rateltikkers”*⁴⁰⁸. *Het weghalen van deze stoplichten geeft een knelpunt voor mensen met een beperking.*⁴⁰⁹ Er mogen op 30km-wegen wel zebrapaden zijn, maar binnen 30km-zones wordt zebrapaden in beginsel niet toegepast omdat er binnen de zone – indien de inrichting klopt – al veilig overgestoken moet kunnen worden zonder zebrapad.⁴¹⁰ De gemeente laat in haar ambtelijke reactie weten dat het niet nodig is om een zebrapad weg te halen bij de invoering van 30km/u, en dat het ook mogelijk is om stoplichten te laten staan.

Ook de Fietzersbond draagt vanuit haar expertise bij aan verkeersveiligheidsprojecten. De belangenorganisatie ervaart dat het afhankelijk is van de projectleider in hoeverre de aangedragen aandachtspunten worden meegenomen in het project. Soms ziet de Fietzersbond dat lessen uit een eerder project worden meegenomen naar een volgend project, maar dit gebeurt niet altijd. Als voorbeeld wordt genoemd dat kruispunten met verkeerslichten voor fietsers onveiliger zijn dan andersoortige kruispunten; die les is

⁴⁰⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente en externe samenwerkingspartner.*

⁴⁰⁶ Gemeente Utrecht (april 2021). *Bijlage bij Nota van beantwoording mobiliteitsplan 2040: Overzicht inspraakreacties en beantwoording.*

⁴⁰⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

⁴⁰⁸ Een rateltikker maakt een langzaam tikkend geluid bij een rood verkeerslicht en een sneller tikkend geluid bij groen licht. Dit helpt mensen met een visuele beperking veiliger over te steken.

⁴⁰⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

⁴¹⁰ SWOV (2020). *Infrastructuur voor voetgangers en fietsers.* SWOV-factsheet, november 2020. SWOV, Den Haag.

inmiddels vrijwel bij alle projectleiders en relevante organisatieonderdelen geland, maar in sommige projecten wordt dit punt toch niet meegenomen.⁴¹¹

Mate van betrokkenheid bewoners verschilt per verkeersveiligheidsproject, invloed bewoners op onderzoek en maatregelen

Kennis en ideeën van bewoners spelen ook een rol in de Utrechtse verkeersveiligheidsaanpak. We hebben geen participatieonderzoek gedaan waarbij we kijken naar de mate waarin hun inbreng wordt verwerkt in projecten. We beschrijven hier uitsluitend op welke momenten bewoners kunnen bijdragen aan verkeersveiligheidsprojecten, en illustreren dit met voorbeelden uit de casussen.

Aan de ene kant is de rol van bewoners agenderend, door meldingen te doen en signalen af te geven over verkeersonveilige locaties of situaties.⁴¹² Deze signalen en meldingen komen bij wijkverkeersadviseurs terecht, die ze vervolgens kunnen inbrengen bij programma Verkeersveiligheid als mogelijk verkeersveiligheidsknelpunt. De signalen van bewoners worden meegenomen bij het bepalen van de programmering van verkeersveiligheidsprojecten, zoals eerder beschreven in paragraaf 2.3.

Casus Kanaalstraat-Damstraat: bewoners betrokken bij de uitvoering

De Kanaalstraat-Damstraat is een groot herinrichtingsproject waar verkeersveiligheid één van vele onderdelen was. Hierbij zijn bewoners en ondernemers continu en intensief betrokken geweest. Zij konden bijdragen aan een eigen buurtvisie (2017), gaven formele reacties op het conceptontwerp (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) in 2020 en op het Voorlopig Ontwerp (reactienota 2021), en ook gaven zij een reactie tijdens het openingsfeest (juni 2024). Een werkgroep van bewoners deed ook mee aan een studie naar ontwerpoplossingen voor de wijk. Verder werden omwonenden regelmatig geïnformeerd via wijkberichten.

Bewoners hebben ook invloed op projectniveau, zoals ook te lezen in bovenstaand tekstblok over de Kanaalstraat-Damstraat. De wijze waarop bewoners worden betrokken bij verkeersveiligheidsprojecten, is afhankelijk van de grootte en context van het project.⁴¹³ Bij kleine projecten die geen grote wijzigingen behelzen, worden bewoners vaak alleen geïnformeerd.⁴¹⁴ Bij grote projecten zoals herinrichtingen, die via Ontwerp & Realisatie Mobiliteit (ORM) lopen, haalt de gemeente zo vroeg mogelijk ideeën op zodat deze meegenomen kunnen worden in het eerste ontwerp. En dan worden op tussentijdse momenten bijeenkomsten met bewoners gepland om de scenario's en varianten te bespreken.⁴¹⁵

⁴¹¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

⁴¹² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁴¹³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente.*

⁴¹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁴¹⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente.*

Wijkverkeersadviseurs en projectleiders zijn verantwoordelijk voor het betrekken van bewoners tijdens informatieavonden. De wijkverkeersadviseur adviseert en informeert bewoners op deze momenten, en bemiddelt tussen bewonersbelangen en gemeentebelangen.⁴¹⁶ Projecten waarbij verschillende belangen spelen zijn vaak gevoelig, omdat er niet één ideale oplossing is. *“Bij drempels zie je dat het een goede maatregel is om snelheid te minderen, maar als het zorgt voor trillingen en geluid wil je het liever niet”*⁴¹⁷, geeft een betrokkene als voorbeeld. We zien het ook terug bij de casus Eisenhowerlaan (zie teksblok hieronder), waar een aantal bewoners een andere oplossing voor ogen had dan de gemeente. De input van bewoners wordt ook gebruikt na de realisatie van maatregelen, door de bewoners die al betrokken waren bij het project, ook te betrekken bij de evaluaties.⁴¹⁸

Casus Eisenhowerlaan: petitie voor alternatieve oplossing

De Eisenhowerlaan in Kanaleneiland werd voorheen veel gebruikt als route voor sluiptraffic richting het 24 Oktoberplein. Ook werd er hard gereden en werden fietsers soms van de weg gedrukt door automobilisten omdat de straat op het eind nauw was. Het eerste idee in het verkeersveiligheidsproject was om de rijbaan te verbreden en extra drempels aan te leggen. Bewoners waren het niet eens met deze voorgestelde maatregel. Er kwam een petitie om te onderzoeken of de naastgelegen trambaan opengesteld kon worden, zodat verkeer er kan oversteken en minder door de Eisenhowerlaan zou komen. Hoewel het projectteam deze maatregel niet haalbaar achtte, heeft zij dit toch laten onderzoeken. We zien dat de gemeente, samen met de provincie, serieus heeft gekeken naar de door bewoners aangedragen alternatieve oplossing.

7.3 EVALUATIES VAN PROJECTEN LEIDEN TOT AANPASSINGEN, MAAR LEREN EN ONTWIKKELEN IS NIET STRUCTUREEL INGEBED

Gemeente wil fysieke verkeersveiligheidsprojecten standaard evalueren, maar rapporteert niet helder over uitkomsten van evaluaties

Binnen Mobiliteit is de afspraak gemaakt om projecten standaard te evalueren, en dit op een eenduidige manier te doen.⁴¹⁹ Ook binnen programma Verkeersveiligheid is dit de afspraak.⁴²⁰ Dit geldt voor fysieke verkeersveiligheidsprojecten op twee momenten: direct nadat de locatie is aangepast om te kijken of het projectdoel is bereikt, en nogmaals na een

⁴¹⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴¹⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴¹⁸ Gemeente Utrecht (1 juli 2017). *Voortgangsrapportage Programma Verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴¹⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴²⁰ Gemeente Utrecht (1 juli 2017, 1 januari 2018). *Voortgangsrapportage Programma Verkeersveiligheid*.

gewenningsperiode van een half jaar tot een jaar om de effectiviteit te bepalen.⁴²¹ Een andere projectleider dan de projectleider van het verkeersveiligheidsproject voert de evaluatie uit, voor een neutrale blik.⁴²² De projectleider van de evaluatie presenteert de bevindingen aan het programmteam Verkeersveiligheid, waarna het team bepaalt of er nog aanpassingen nodig zijn op de projectlocatie.⁴²³

In een aangenomen motie uit 2017 draagt de raad de gemeente op om meer aandacht te schenken aan evaluaties van verkeersveiligheidsprojecten in samenwerking met bewoners en gebruikers, eventueel bij te sturen, en in de voortgangsrapportages breder te informeren over de aanpak en resultaten van evaluaties en mogelijke aanvullende maatregelen.⁴²⁴ Wij constateren dat na deze motie de voortgangsrapportages verkeersveiligheid geen informatie bevatten over de wijze van evalueren, en op enkele gevallen na ook niet beschrijven wat de uitkomsten en/of opvolging van deze evaluaties is.⁴²⁵ Bij de overgang van de voortgangsrapportages verkeersveiligheid in de mobiliteitsbrede rapportages (vanaf 2023), verdwijnt het inzicht in de inhoud en uitkomsten van evaluaties van verkeersveiligheidsprojecten vrijwel volledig. Vanaf dan staat uitsluitend benoemd welke locaties geëvalueerd zijn of worden, zonder verdere informatie over uitkomsten of opvolging hiervan.⁴²⁶ Gemeentelijk betrokkenen herkennen dat zij weinig informatie richting de raad sturen over de evaluaties van verkeersveiligheidsprojecten.⁴²⁷ Het beter informeren van de raad hierover, ziet een betrokkene daarom als verbeterpunt.⁴²⁸

Projecten worden niet altijd geëvalueerd, evaluaties leiden in wisselende mate tot overkoepelende lessen voor de verbetering van de aanpak

Zoals benoemd is de afspraak voor fysieke projecten dat deze geëvalueerd worden. In de praktijk evalueert de gemeente echter niet elk fysiek verkeersveiligheidsproject.⁴²⁹ Kleine projecten die het programma zelf uitvoert, worden meestal geëvalueerd. Hiervoor bestaat een standaard evaluatieformulier.⁴³⁰ Maar grotere projecten, die worden overgedragen aan een projectleider buiten programma Verkeersveiligheid, worden niet altijd geëvalueerd.⁴³¹ Betrokkenen geven aan dat standaard evalueren bij programma Verkeersveiligheid in hun

⁴²¹ Gemeente Utrecht (1 januari 2018, 1 juli 2018, 1 januari 2019, 1 juli 2019, 1 januari 2020, 1 juli 2020, 26 januari 2021, 19 augustus 2021, januari 2022, 7 september 2022, januari 2023). *Voortgangsrapportage Programma Verkeersveiligheid*.

⁴²² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴²³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴²⁴ ChristenUnie, D66 (9 oktober 2017). Motie 2017/213 *Meer aandacht voor de evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten*.

⁴²⁵ Gemeente Utrecht (1 januari 2018, 1 juli 2018, 1 januari 2019, 1 juli 2019, 1 januari 2020, 1 juli 2020, 26 januari 2021, 19 augustus 2021, januari 2022, januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (7 september 2022). Raadsbrief *Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022*.

⁴²⁶ Gemeente Utrecht (voorjaar 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*; Gemeente Utrecht (voorjaar 2024, 12 november 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.

⁴²⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴²⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴²⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴³⁰ Gemeente Utrecht (5 september 2018). *Template evaluatieformulier VVprojecten*.

⁴³¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

ervaring beter gaat dan bij andere programma's en onderdelen binnen Mobiliteit.⁴³² Meer gezamenlijk evalueren met andere disciplines binnen Mobiliteit, wordt gezien als verbeterpunt.⁴³³

Als uit een evaluatie naar voren komt dat aanvullende acties gewenst zijn op een locatie, betekent dit niet meteen dat deze ook uitgevoerd worden. Ten eerste omdat er vaak geen budget gereserveerd is voor nazorg, terwijl er soms wel onverwachte neveneffecten aan het licht komen na de uitvoering van het project.⁴³⁴ Denk aan mensen die zich op een onverwachte manier gedragen in de nieuwe situatie, waardoor extra aanpassing of handhaving nodig is. Ten tweede speelt een dilemma wanneer blijkt dat er aanvullende maatregelen wenselijk zijn, omdat het programma dan moet kiezen om hier extra budget voor vrij te maken, of deze te bewaren voor nieuwe projecten op andere locaties.⁴³⁵

Voor niet-fysieke verkeersveiligheidsprojecten bestaan geen standaardafspraken over evaluatie. Het evalueren van deze projecten is vaak lastig, omdat de effecten van bijvoorbeeld verkeerseducatie slecht meetbaar zijn.⁴³⁶ Dat betekent niet dat niet-fysieke projecten nooit geëvalueerd worden. Zo wordt het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (UVL), een project om verkeersveiligheid op scholen te verbeteren, vijf jaar na invoering geëvalueerd en aangepast omdat de vorm niet meer aansloot op de wensen van scholen.⁴³⁷ De lessen van het UVL zijn meegenomen in de nieuwe scholen- en wijkenaanpak, die beter aansluit op de wensen van scholen.⁴³⁸ En na een proef met het realiseren van schoolstraten, blijkt uit de evaluatie dat de ervaren verkeersveiligheid verbetert. Daarom worden schoolstraten een structureel onderdeel van de verkeersveiligheidsaanpak.⁴³⁹ Ook op andere projecten vinden evaluaties en eventuele aanpassingen plaats, zoals bij het project om snorfietsen van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen en hierop te handhaven⁴⁴⁰, de pilot boa-handhaving⁴⁴¹, of de inzet van snelheidsdisplays⁴⁴². Op andere niet-fysieke projecten, zoals fietsverlichtingscampagnes, een rijsimulator waarin jongeren ervaren welke effecten middelengebruik hebben op autorijden, of de inzet van verkeershandhavingsacties door boa's, zien we echter geen evaluaties. Veel van deze niet-fysieke projecten worden

⁴³² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴³³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴³⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴³⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴³⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴³⁷ Sardes (12 september 2017). Rapport *Veilig door het verkeer: Integrale evaluatie van het Utrechts Verkeersveiligheidslabel*; Gemeente Utrecht (9 januari 2018). Raadsbrief *Evaluatie Utrechts Verkeersveiligheidslabel*.

⁴³⁸ Gemeente Utrecht (22 maart 2019). Raadsbrief *Scholen- en wijkenaanpak verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (1 juli 2019). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

⁴³⁹ Gemeente Utrecht (11 februari 2019). Raadsbrief *Evaluatie proef schoolstraten*.

⁴⁴⁰ Gemeente Utrecht (5 juli 2021). Raadsbrief *Definitief verkeersbesluit en Nota van Beantwoording 'Snorfiets naar de rijbaan'*; Gemeente Utrecht (7 juli 2022). Raadsbrief *Resultaten 1-meting 'snorfiets naar de rijbaan'*; Gemeente Utrecht (21 februari 2025). Bijlage bij oplegnotitie Driehoek *Plan van Aanpak digitale handhaving brom- en snorfiets van het fietspad*; Gemeente Utrecht (24 maart 2025). Oplegnotitie Driehoek *Vervolg digitale handhaving voor brom- en snorfietsen*.

⁴⁴¹ Gemeente Utrecht (16 februari 2022). Raadsbrief *Evaluatie pilot verkeershandhaving door Boa's*.

⁴⁴² Gemeente Utrecht (9 oktober 2023). Presentatie *Inzet snelheidsdisplays Utrecht*.

aangeboden door de provincie, en zijn getoetst op hun effectiviteit. Het is daardoor aannemelijk dat deze projecten ook in Utrecht bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Wij constateren dat de lessen die naar voren komen uit uitgevoerde projectevaluaties niet op een vaste wijze of plek worden vastgelegd. Uitkomsten van evaluaties worden veelal onderling gedeeld in overleggen met het programmateam. *“Dat is heel specifiek en locatiegericht, dus lastig om daar overkoepelend van te leren. Er wordt ook niet gekeken naar wat er overstijgend uit de losse evaluaties komt en wat daarvan geleerd kan worden”*⁴⁴³, aldus een betrokkene. Lessen uit projecten zitten voornamelijk in de hoofden van medewerkers, en zijn daarmee kwetsbaar bij eventuele personele wisselingen. Een externe samenwerkingspartner geeft aan dat het per project(leider) verschilt in hoeverre lessen en aandachtspunten worden meegenomen in volgende projecten.⁴⁴⁴

Dit betekent niet direct dat lessen voor verbetering altijd blijven liggen. Bijvoorbeeld bij straten waar vanuit de 30km-aanpak al maatregelen zijn genomen. Op basis van de ervaringen en lessen van reeds aangepaste straten, is de 30km-aanpak gewijzigd en is de versnelde aanpak geïntroduceerd.⁴⁴⁵ Ook is geld gereserveerd voor monitoring en om eventuele verbetermaatregelen toe te passen die na de versnelde aanpak wenselijk blijken, om de aanpak verder te verbeteren.⁴⁴⁶ In de casus van voorrangsplein 't Goylaan zien we ook dat lessen van deze specifieke fietsoversteek zijn opgetild naar een aanpassing van het Handboek Openbare Ruimte (HOR)⁴⁴⁷, zoals in onderstaand tekstblok beschreven.

Casus voorrangsplein 't Goylaan: lessen meegenomen voor de toekomst

Op 't Goylaan werden fietsers op het voorrangsplein regelmatig over het hoofd gezien door automobilisten. Fietsers hebben hier voorrang op een tweerichtingsfietspad. Als onderdeel van het verkeersveiligheidsproject zijn pijlen op het fietspad geplaatst, om duidelijker te maken dat de fietsers op de oversteek van beide kanten kunnen komen. Deze zogenoemde 'attentieverhogende pijlmarkering' is na het project opgenomen in het HOR, dat wordt gebruikt als leidraad voor aanpassingen in de openbare ruimte. Hierin staat nu opgenomen dat dit type pijlmarkering wordt geplaatst in complexe situaties, zoals ook bij voorrangsplein 't Goylaan.

Tot slot worden ook interne samenwerkingen geëvalueerd. Zo bleek het voor VTH lastig om boa-capaciteit te reserveren op een niet-vastgezette bijdrage van programma Verkeersveiligheid. Daarom reserveert het programma nu structureel een deel van het

⁴⁴³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*

⁴⁴⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner.*

⁴⁴⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente.*

⁴⁴⁶ Gemeente Utrecht (6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente.*

⁴⁴⁷ Gemeente Utrecht (januari 2026). *Handboek openbare ruimte 2025-2029: Deel 2 Bouwstenen.*

budget voor handhaving.⁴⁴⁸ En met de Stadsingenieurs die ontwerpen maken voor projectlocaties, zijn in 2025 nieuwe procesafspraken gemaakt om vertragingen in het ontwerpproces te verminderen.⁴⁴⁹

7.4 PROGRAMMABREDE AANPAK IS MEERMAALS GEËVALUEERD EN BIJGESTELD

Programma Verkeersveiligheid is meermaals geëvalueerd op logische momenten

Naast evaluaties van individuele projecten, is ook het bredere programma Verkeersveiligheid de afgelopen jaren tweemaal geëvalueerd en geactualiseerd. Eerst in 2016, na intern onderzoek naar de uitvoering van het programma, op initiatief van de wethouder Mobiliteit vanwege “(...) *signalen dat verkeersveiligheidsprojecten niet altijd goed lopen.*”⁴⁵⁰ Uit het onderzoek blijkt dat het programma ‘de juiste dingen doet’ vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020, maar niet altijd ‘de dingen goed (genoeg) doet’. Daarom worden het programmamanagement en projectmanagement aangepast.⁴⁵¹ Het resulteert o.a. in de oprichting van een programmateam, een focus op de doelen voor objectieve en subjectieve verkeersveiligheid, verbeterde programmasturing en een plan van aanpak voor projectleiders voor hun projecten.⁴⁵²

Ook in 2021 wordt de brede programma-aanpak geëvalueerd, na het aflopen van Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 en voorafgaand aan het Mobiliteitsplan 2040.⁴⁵³ De huidige aanpak wordt grotendeels doorgezet, met een paar nieuwe accenten zoals meer inzet op een doelgroepengerichte aanpak. Ook biedt het nieuwe mobiliteitsplan kansen voor de uitvoering van de 30km-aanpak en voor verbeterde monitoring en rapportage.⁴⁵⁴ Hoewel we duidelijk terugzien dat de 30km-aanpak in de jaren na 2021 is doorgezet, zien we niet terug op welke wijze de monitoring van en rapportage over programma Verkeersveiligheid verbeterd is. In hoofdstuk 2 beschreven we al dat doelen wel gemonitord worden maar niet helder aan de aanpak gekoppeld zijn, en dat de voortgangsrapportages sinds de overgang naar mobiliteitsbrede rapportages vaak minder informatie over het programma en haar activiteiten bevat.

⁴⁴⁸ Gemeente Utrecht (augustus 2024). Presentatie *Knelpunten Investeringsbudget Actieplan Verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁴⁴⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁵⁰ Gemeente Utrecht (23 september 2016). Commissiebrief Stad & Ruimte *Uitvoering Programma Verkeersveiligheid*, p.1.

⁴⁵¹ Gemeente Utrecht (23 september 2016). Rapport *Programma Verkeersveiligheid: Intern onderzoek naar de uitvoering van het programma*.

⁴⁵² Gemeente Utrecht (31 januari 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

⁴⁵³ Gemeente Utrecht (april 2021). Rapport *Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020*; Gemeente Utrecht (15 juli 2021). Gemeenteraadsvergadering *Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040*.

⁴⁵⁴ Gemeente Utrecht (april 2021). Rapport *Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020*.

De laatste bijstelling van het programma vond onlangs plaats, en ging over de programmering en financiering voor de jaren 2025-2030. In 2025 zijn twee interne strategische sessies gehouden omdat de prognose is dat er geen vrije programmeringsruimte meer is tot 2031, en daardoor investeringsvoorstellen vanaf 2026 waarschijnlijk niet meer gehonoreerd zullen worden. Terwijl dat tot dan toe wel vaak het geval was, en hierdoor extra budget voor verkeersveiligheid vrijkwam.. In de presentaties van deze sessies zien we onder andere ‘dilemma’s, keuzes en overwegingen’ omtrent de mogelijkheden met het budget en wat het programma zou doen als er minder geld beschikbaar is, het blijven inzetten op een breed pakket aan maatregelen (drie E’s) of dat veranderen, en over de strategie voor het prioriteren en programmeren van projecten.⁴⁵⁵ In maart 2026 is een voorstel opgesteld voor de programmering van programma Verkeersveiligheid voor het jaar 2026, inclusief concrete projecten en financiële dekking hiervan.⁴⁵⁶ Het programma wil blijven inzetten op de drie E’s, door haar vaste budget in te zetten op niet-fysieke projecten zoals handhaving en educatie, kleine fysieke maatregelen en (kleine) acties naar aanleiding van zware ongevallen. Extra budget verkrijgen via de Voorjaarsnota of het MPB wordt voor 2027-2030 niet gezien als kans, gezien de financiële positie van de gemeente. De evaluaties van het programma Verkeersveiligheid kwamen op logische momenten: de eerste naar aanleiding van signalen dat het beter kon, en de tweede nadat het Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020 afliep, en de derde vanwege voorspellingen dat de financiële mogelijkheden voor het programma zouden veranderen.

⁴⁵⁵ Gemeente Utrecht (11 september 2025). Presentatie *Sessie 2: Strategische programmering en financiering programma Verkeersveiligheid 2025 – 2030*.

⁴⁵⁶ Gemeente Utrecht (9 maart 2026). Interne mededeling *Voorstel voor programmering 2026 Verkeersveiligheid*.

Bijlagen



BIJLAGE 1 LIJST AFKORTINGEN EN DEFINITIES

Afkorting	Betekenis
BABW	Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer
BOA's	Buitengewoon opsporingsambtenaren
BInG	Commissie Openbare Ruimte: Beheer, Inrichting, Gebruik
BOR	Beheer Openbare Ruimte (afdeling van organisatieonderdeel
CCV	Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid
CROW	Kennisplatform CROW (aanvankelijk "Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en Verkeerstechniek")
CVOM	Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
3 E's	Engineering (inrichting / fysieke omgeving), Education (educatie / gedrag) en Enforcement (handhaving, regelgeving)
G4	Vier grote steden: Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht
GIS	Geografisch Informatie Systeem
GNMI	Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur
GOW30	Gebiedsontsluitingsweg 30 km/h
HOR	Handboek Openbare Ruimte (gemeente Utrecht)
IPvE, VO en FO	Terminologie bij plan- en projectontwikkeling: Integraal Programma van Eisen; Voorlopig Ontwerp; Functioneel Ontwerp
LEV	Lichte Electrische Voertuigen
MPB	Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid
MPR	Meerjaren Perspectief Ruimte
OM	Openbaar Ministerie
OOV	Openbare Orde & Veiligheid (onderdeel Domein Sociaal en Dienstverlening)
ORM	Ontwerp en Realisatie Mobiliteit (afdeling Ontwikkelorganisatie Ruimte)
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Park and Ride
PMB	Expertisecentrum Projectmanagementbureau (Domein Bedrijfsvoering)
PMR	Projectmanagement Ruimte (afdeling van Ontwikkelorganisatie Ruimte)
RAVU	Regionale Ambulance Voorziening Utrecht

RUA	Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
SEH	Spoedeisende Hulp
Solgu	Stedelijk Overleg Lichamelijk Gehandicapten Utrecht
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SRSRSB	Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
SWOV	Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
UPP3	Utrechts Plan Proces voor mobiliteitsprojecten
UPOR	Utrechts Planproces Openbare Ruimte
UVL	Utrechts Verkeersveiligheids Label
VNG	Vereniging van Nederlandse Gemeenten
VOC-lijst	Lijst van Verkeers Ongevallen Concentraties
VRI	Verkeersregelinstallaties
VTH	Vergunningen, Toezicht en Handhaving (organisatieonderdeel van Domein Fysiek)
VTH-THOR	Afdeling Toezicht Handhaving Openbare Ruimte binnen VTH
VVN	Veilig Verkeer Nederland

BIJLAGE 2 ONDERZOEKSVERANTWOORDING

AFBAKENING

Wij hebben verschillende keuzes gemaakt om het onderzoek af te bakenen. Hierna beschrijven we de keuzes puntsgewijs:

- **Periode.** In dit onderzoek bekijken we het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente en de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten. We focussen ons beleidsmatig op de periode vanaf 2017, omdat vanaf dat jaar na een interne evaluatie het programmamanagement is aangepast. Vanaf dat moment is ook gestart met het uitbrengen van halfjaarlijkse voortgangsrapportages aan de gemeenteraad. De casussen die we analyseren kunnen wel vóór 2017 zijn gestart, gezien de benodigde doorlooptijd van deze projecten.
- **Reikwijdte** gevoerde gesprekken algemeen en casusspecifiek. We bekijken bij dit onderzoek alle typen maatregelen die de gemeente neemt om de verkeersveiligheid in de stad of op een specifieke locatie te vergroten (educatie, gedrag, infrastructuur en handhaving). In onze beoordeling nemen we alle verkeersdeelnemers mee. Dit betekent dat we ook aandacht hebben voor specifieke, kwetsbare doelgroepen zoals inwoners met een (visuele) beperking en dieren.
- **Beoordeling** (normen en criteria). Onze beoordeling van het verkeersveiligheidsbeleid en de verschillende projecten is overwegend kwalitatief van aard. We betrekken in het onderzoek echter ook beschikbare kwantitatieve data over bijvoorbeeld het aantal ongevallen op de verschillende locaties en de ingezette (financiële) middelen en instrumenten. Het beoordelingskader is als geheel hieronder opgenomen.
- **Focus op Utrecht.** In dit onderzoek richten we ons uitsluitend op de gemeente Utrecht. We hebben geen benchmark uitgevoerd waarbij we de aanpak van de gemeente Utrecht met andere gemeenten vergelijken.

WERKWIJZE

Het onderzoek voerden wij uit aan de hand van de volgende vier stappen.

- **Documentstudie en data-analyse:** Wij hebben de relevante openbare informatie over verkeersveiligheid bestudeerd. Denk aan de belangrijkste beleidsdocumenten, documenten uit de begrotingscyclus en andere raadsinformatie. Hiermee hebben wij in kaart gebracht welk beleid de gemeente Utrecht voert. Daarnaast hebben wij tal van interne documenten geraadpleegd om een goed inzicht te krijgen in de wijze waarop het beleid en de aanpak van verkeersveiligheid worden uitgevoerd.
- **Interviews:** In de periode juni – december 2025 zijn interviews gehouden met medewerkers van de gemeente die zich bezighouden met verkeersveiligheid en/of hieraan verwante thema's rond mobiliteit. Dat betreft zowel het gevoerde beleid en aanpak in het algemeen als de vijf geselecteerde casussen in het bijzonder. Naast

medewerkers van de gemeente is ook gesproken met medewerkers van de politie en het CVOM. Vanuit het perspectief van kwetsbare personen en dieren c.q. belangenbehartiging is gesproken met de Fietzersbond en het Solgu, en is in het kader van verkeersveiligheid ook contact opgenomen met de Dierenambulance.

- Casusonderzoek projecten: Bij dit onderzoek zijn vijf casussen onderzocht gericht op de praktijk van de aanpak van verkeersonveiligheid. Hierbij hebben we specifieke locaties en projecten geanalyseerd en beoordeeld vanuit verschillende perspectieven (gemeente, inwoners, belangenorganisaties, etc.). Voor de casussen gelden verschillende selectiecriteria: tijd (spreiding in de tijd), trajectstatus (afgeronde casussen, i.c. omvattend voorbereiding, uitvoering en evaluatie), locatie (spreiding over de stad), typen genomen maatregelen (focus op casussen met genomen fysieke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid) en verantwoordelijkheid (casussen onder verantwoordelijkheid van de gemeente en geïnitieerd vanuit programma Verkeersveiligheid waarbij de eindverantwoordelijkheid ligt bij een afdeling van de gemeente). Zie verder de bijlage Casusbeschrijvingen hierna.

In het onderzoeksplan is voor de casussen een schouw met experts ter plekke aangekondigd. De invulling van dit onderdeel is anders geworden. Het onderzoeksteam is als onderdeel van het casusonderzoek op de verschillende locaties geweest en heeft de feitelijke situatie bekeken c.q. gefotografeerd. De voorlopige bevindingen van de vijf casussen zijn vervolgens gepresenteerd aan en besproken met enkele experts van CROW, Mobycon, SWOV en TU Delft in een gezamenlijke interne bijeenkomst eind januari 2026. In deze bijeenkomst is gereflecteerd op de voorlopige bevindingen van het onderzoek, in het bijzonder op de onderzochte casussen in relatie tot een aantal thematische onderwerpen op het terrein van verkeersveiligheid. De gecombineerde inbreng vanuit ieders specifieke expertise heeft voor dit rekenkameronderzoek geresulteerd in een breder en dieper inzicht naar de aanpak verkeersveiligheid in Utrecht.

- Analyse en rapportage:
Het onderzoeksmateriaal uit de voorgaande stappen is in samenhang geanalyseerd en in verband gebracht met de vooraf vastgestelde normen. De normenbeoordelingen zijn vervolgens vastgelegd in de conceptnota van bevindingen en aan de ambtelijke organisatie voorgelegd voor feitelijk wederhoor. Na de verwerking van de ambtelijke reactie hebben wij een bestuurlijk rapport opgesteld met conclusies en aanbevelingen. Het geheel is daarna voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders voor bestuurlijk wederhoor. Na het ontvangen van de bestuurlijke reactie hebben wij het definitieve rapport opgemaakt en voorzien van een nawoord van de rekenkamer.

NORMENKADER

Norm	Uitwerking criteria
1. Beleid en aanpak	
Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente is gebaseerd op een onderbouwde visie en is doelgericht.	De gemeente heeft een duidelijke visie op verkeersveiligheid.
	Beleidsdoelen zijn inhoudelijk onderbouwd en realistisch geformuleerd.
	Het verkeersveiligheidsbeleid houdt rekening met kwetsbare groepen.
Verkeersveiligheidsprojecten worden geselecteerd en geprioriteerd op een manier die aansluit bij het verkeersveiligheidsbeleid.	De keuze voor verkeersveiligheidsprojecten wordt helder onderbouwd.
	De prioritering van verkeersveiligheidsprojecten is in lijn met de doelen uit het verkeersveiligheidsbeleid.
2. Middelen en instrumenten	
Er is inzicht in de beschikbaarheid en inzet van (financiële) middelen en instrumenten voor verkeersveiligheid.	Er is een helder inzicht in de beschikbare en ingezette middelen en instrumenten voor programma Verkeersveiligheid.
	Het is navolgbaar hoe de beschikbare middelen en instrumenten over verschillende verkeersveiligheidsprojecten worden verdeeld.
	De inzet van middelen en instrumenten sluit aan bij de doelen uit het verkeersveiligheidsbeleid.
3. Samenwerking en rolverdeling	
De gemeente Utrecht organiseert verkeersveiligheid integraal, met een duidelijke taakverdeling en (structurele) samenwerking met interne en externe partners.	Rollen en verantwoordelijkheden binnen de gemeente zijn binnen programma Verkeersveiligheid helder belegd.
	Er vindt structureel interne afstemming plaats tussen programma Verkeersveiligheid en andere organisatieonderdelen waar verkeersveiligheid een rol speelt.
	Samenwerking met externe partners is structureel ingebed en hun bijdragen en inzichten worden benut bij de uitvoering van projecten.
4. Planning	
Verkeersveiligheidsprojecten verlopen volgens planning.	Er is sprake van heldere en realistische planningen voor verkeersveiligheidsprojecten.
	De uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten verloopt doorgaans volgens planning.

5. Doeltreffendheid	
Gestelde doelen op het gebied van verkeersveiligheid worden behaald.	Verkeersveiligheidsprojecten dragen bij aan het behalen van de doelen op het gebied van verkeersveiligheid.
	De gestelde effect- en prestatiedoelen bij verkeersveiligheid worden behaald.
	Verkeersveiligheidsprojecten dragen bij aan het realiseren van een verkeersveiliger stad.
6. Leren en verbeteren	
Binnen programma Verkeersveiligheid en bij de uitvoering van projecten vindt (structurele) kennisopbouw plaats, die vervolgens wordt toegepast om het beleid en de aanpak van projecten te verbeteren.	Er is binnen de gemeentelijke organisatie sprake van georganiseerde kennisdeling over en signalering van verkeers(on)veiligheid.
	De gemeente benut de expertise en inbreng van samenwerkingspartijen en inwoners bij verkeersveiligheidsprojecten.
	Verkeersveiligheidsprojecten worden geëvalueerd, en de inzichten uit deze evaluaties worden benut voor de verbetering van de aanpak.
	Het verkeersveiligheidsbeleid wordt periodiek geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

GERAADPLEEGDE PERSONEN

Gemeente Utrecht:

- Wethouder Mobiliteit
- Afdelingshoofd Mobiliteit
- Teammanager Mobiliteit voor Openbaar Vervoer en Auto
- Senior beleidsadviseur mobiliteit
- Adviseur mobiliteit
- Programmanager verkeersveiligheid a.i.
- Programmasecretaris verkeersveiligheid / subsidiecoördinator
- Senior beleidsadviseur en coördinator verkeersveiligheid
- Beleidsadviseurs verkeersveiligheid (2)
- Adviseur fietsnetwerken bij team Fiets en Voetganger
- Verkeersadviseur / coördinator team wijkverkeersadviseurs
- Wijkverkeersadviseurs (2)
- Stadsingenieur / verkeerskundig ontwerper bij Stadsbedrijven
- Voorzitter en secretaris van Commissie BInG
- Strategisch projectmanager bij PMR
- Projectmanagers bij PMR (2)
- Omgevingsmanager bij PMB
- Beleidsadviseur bij VTH-THOR
- Clusterhoofd wijkveiligheid en digitale veiligheid bij OOV

Externe organisaties

- CVOM
- Dierenambulance (via mail)
- Fietzersbond / afdeling Utrecht (2)
- Politie Stad-Utrecht (2)
- Provincie Utrecht (2)
- RAVU (via mail)
- Solgu

Geraadpleegde experts

- CROW / Eric de Kievit, strategisch adviseur
- Mobycon / Wim van Tilburg, strategisch adviseur
- SWOV / Letty Aarts, afdelingshoofd en onderzoeker
- TU Delft / Marjan Hagenzieker, hoogleraar verkeersveiligheid

GERAADPLEEGDE DOCUMENTEN

Gemeentelijke documenten (openbaar):

- ChristenUnie, D66 (9 oktober 2017). *Motie 2017/213 Meer aandacht voor de evaluatie van verkeersveiligheidsprojecten.*
- Gemeente Utrecht (april 2012). Ambitiedocument *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar.*
- Gemeente Utrecht (12 februari 2015). *Integraal Veiligheidsplan 2015-2018.*
- Gemeente Utrecht (maart 2016). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen: Mobiliteitsplan Utrecht 2025.*
- Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020.*
- Gemeente Utrecht (13 mei 2016). Jaarstukken 2015.
- Gemeente Utrecht (23 september 2016). Commissiebrief Stad & Ruimte *Uitvoering Programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (29 september 2016). Toezegging 2016 / T 1410 *Commissievergadering Stad en Ruimte.*
- Gemeente Utrecht (31 januari 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (9 mei 2017). *Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2017.*
- Gemeente Utrecht (13 mei 2017). Jaarstukken 2016;
- Gemeente Utrecht (21 mei 2017). *Voorjaarsnota 2017 / Eerste Bestuursrapportage 2017.*
- Gemeente Utrecht (1 juli 2017). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*
- Gemeente Utrecht (1 januari 2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*
- Gemeente Utrecht (9 januari 2018). Raadsbrief *Evaluatie Utrechts Verkeersveiligheidslabel.*

- Gemeente Utrecht (20 februari 2018). *Raadsbrief Opgave inrichting straten 30 km per uur.*
- Gemeente Utrecht (5 mei 2018). *Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2018.*
- Gemeente Utrecht (5 mei 2018). *[Jaarstukken 2017.](#)*
- Gemeente Utrecht (13 juni 2018). *Voorjaarsnota 2018 / Eerste Bestuursrapportage 2018;*
- Gemeente Utrecht (1 juli 2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (1 januari 2019). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (11 februari 2019). *Raadsbrief Evaluatie proef schoolstraten.*
- Gemeente Utrecht (14 maart 2019). *Een veilige stad voor iedereen: Integraal veiligheidsplan 2019-2022.*
- Gemeente Utrecht (22 maart 2019). *Raadsbrief Scholen- en wijkenaanpak verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (18 april 2019). *[Jaarstukken 2018.](#)*
- Gemeente Utrecht (1 juli 2019). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (20 september 2019). *Raadsbrief Impuls straten van 50 naar 30 km per uur.*
- Gemeente Utrecht (1 januari 2020). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (31 januari 2020). *Uitvoeringsprogramma bij het Integraal Veiligheidsplan 2019-2022.*
- Gemeente Utrecht (8 mei 2020). *[Jaarstukken 2019.](#)*
- Gemeente Utrecht (16 juli 2020). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (26 januari 2021). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (11 februari 2021). *Raadsbrief Evaluatie proef schoolstraten.*
- Gemeente Utrecht (april 2021). *Bijlage bij Nota van beantwoording mobiliteitsplan 2040: Overzicht inspraakreacties en beantwoording.*
- Gemeente Utrecht (april 2021). *Rapport Evaluatie Actieplannen Utrecht Fietst!, Voetganger en Verkeersveiligheid 2015-2020.*
- Gemeente Utrecht (27 mei 2021). *[Jaarstukken 2020.](#)*
- Gemeente Utrecht (5 juli 2021). *Raadsbrief Definitief verkeersbesluit en Nota van Beantwoording 'Snorfiets naar de rijbaan'.*
- Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Gemeenteraadsvergadering Raadsvoorstel Mobiliteitsplan 2040.*
- Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobiliteitsplan 2040.*
- Gemeente Utrecht (19 augustus 2021). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*
- Gemeente Utrecht (15 november 2021). *Raadsbrief Ondertekening Regionale Intentieovereenkomst Verkeersveiligheid 2030.*
- Gemeente Utrecht (januari 2022). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid.*

- Gemeente Utrecht (16 februari 2022). Raadsbrief *Evaluatie pilot verkeershandhaving door Boa's*.
- Gemeente Utrecht (23 maart 2022). Raadsbrief *Programmering 30 km impuls 2023-2026 en doorkijk tot 2040*.
- Gemeente (21 april 2022). [Jaarstukken 2021](#).
- Gemeente Utrecht (7 juli 2022). Raadsbrief *Resultaten 1-meting 'snorfiets naar de rijbaan'*.
- Gemeente Utrecht (7 september 2022). Raadsbrief *Voortgangsrapportage verkeersveiligheid eerste helft 2022*.
- Gemeente Utrecht (januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*;
- Gemeente Utrecht (14 februari 2023). *Agenda Mobiliteitsplan 2023*.
- Gemeente Utrecht (21 maart 2023). Raadsbrief *Beantwoording vragen en toelichting*
- Gemeente Utrecht (6 april 2023). Raadsvoorstel *Veiligheidsagenda 2023-2026*.
- Gemeente Utrecht (mei 2023). *Veiligheidsagenda Utrecht 2023-2026*.
- Gemeente (11 mei 2023). [Jaarstukken 2022](#).
- Gemeente Utrecht (9 oktober 2023). Presentatie *Inzet snelheidsdisplays Utrecht*.
- Gemeente Utrecht (2023). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit. Najaar 2023: actualisatie van planning en risicoprofiel op investeringsprofielen*.
- Gemeente Utrecht (31 januari 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.
- Gemeente Utrecht (voorjaar 2024). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.
- Gemeente Utrecht (12 september 2024). [Begroting 2025](#).
- Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*.
- Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Uitrol 30 km/u wegen*.
- Gemeente Utrecht (januari 2025). Presentatie *Jaarplan verkeersveiligheid 2025*.
- Gemeente Utrecht (6 januari 2025). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.
- Gemeente Utrecht (21 februari 2025). Bijlage bij oplegnotitie *Driehoek Plan van Aanpak digitale handhaving brom- en snorfiets van het fietspad*.
- Gemeente Utrecht (mei 2025). *Meerjaren Perspectief Ruimte 2025*
- Gemeente Utrecht (24 maart 2025). Oplegnotitie *Driehoek Vervolg digitale handhaving voor brom- en snorfietsen*.
- Gemeente Utrecht (voorjaar 2025). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*.
- Gemeente Utrecht (15 mei 2025). [Jaarstukken 2024](#).
- Gemeente Utrecht (24 juni 2025). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.
- Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*.
- Gemeente Utrecht (18 september 2025). *Begroting 2026*.
- Gemeente Utrecht (5 november 2025). Memo *Uitstel versnelde aanpak 30km per uur*
- Gemeente Utrecht (12 november 2025). Raadsbrief *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit – editie 2025*

- Gemeente Utrecht (17 december 2025). Raadsbrief *Overlast en onveiligheid fatbikes*.
- Gemeente Utrecht (6 januari 2026). *Uitvoeringsprogramma 30 km impuls*.
- Gemeente Utrecht (7 januari 2026). *Raadsbrief Wijziging uitvoeringsprogramma 30 km impuls en wijziging in haltenetwerk*.
- Gemeente Utrecht (januari 2026). *Handboek openbare ruimte 2025-2029: Deel 2 Bouwstenen*.
- Gemeente Utrecht (13 februari 2026). Raadsbrief *Verkeersveiligheid Draaiweg en David van Mollemstraat en start verkenning Ruimtelijk Toekomstperspectief Noordpoort*.
- Gemeente Utrecht (15 april 2026). *Utrecht Monitor 2026*.
- Gemeente Utrecht (13 mei 2026). *Jaarstukken 2025*.
- Partij voor de Dieren (6 juli 2023). Motie *M239 Verkeersveiligheid ook voor dieren*.
- SP Utrecht (8 november 2018). Amendement 2018/58 bij Voorstel Programmabegroting 2019 *Discrepancie Hondenbelasting naar Verkeersveiligheid Utrecht*.

Gemeentelijke documenten (intern):

- Gemeente Utrecht (23 september 2016). Rapport *Programma Verkeersveiligheid: Intern onderzoek naar de uitvoering van het programma*.
- Gemeente Utrecht (5 september 2018). *Template evaluatieformulier VVprojecten*.
- Gemeente Utrecht (1 februari 2019). Programmaplan Verkeersveiligheid 2019
- Gemeente Utrecht (14 mei 2020). Jaarplan Verkeersveiligheid 2020
- Gemeente Utrecht (17 augustus 2020). *Toelichting bij analyseformulier 2.3*.
- Gemeente Utrecht (november 2020). *Uitvoeringsplan pilot verkeershandhaving boa's Utrecht*.
- Gemeente Utrecht (22 juli 2021). Jaarplan Verkeersveiligheid 2021
- Gemeente Utrecht (1 juli 2022). Jaarplan Verkeersveiligheid 2022
- Gemeente Utrecht (1 maart 2023). Presentatie Concept Jaarplan Verkeersveiligheid 2023.
- Gemeente Utrecht (maart 2023). Jaarplan Verkeersveiligheid 2023
- Gemeente Utrecht (12 december 2023). *Analyseformulier v2.3*;
- Gemeente Utrecht (augustus 2024). *Presentatie Knelpunten Investeringsbudget Actieplan Verkeersveiligheid*.
- Gemeente Utrecht (januari 2025). Presentatie Jaarplan verkeersveiligheid 2025
- Gemeente Utrecht (januari 2025). Jaarplan Verkeersveiligheid 2025
- Gemeente Utrecht (versie 3 juli 2025). *Overzicht gedragscampagnes (work in progress)*.
- Gemeente Utrecht (14 augustus 2025). Excel 2025 08 14 *Totaallijst [naam] maatregelen verkeersveiligheid*.
- Gemeente Utrecht (10 september 2025). Presentatie 2025 09 10 *Presentatie Strategische programmering en financiering 11 september 25*
- Gemeente Utrecht (11 september 2025). Presentatie *Sessie 2: Strategische programmering en financiering programma Verkeersveiligheid 2025 – 2030*.
- Gemeente Utrecht (9 maart 2026). Interne mededeling *Voorstel voor programmering 2026 Verkeersveiligheid*.

Documenten onderzoek casussen:

Voorrangsplein 't Goylaan

- CDA (13 februari 2023). Schriftelijke vragen *'t Goylaan meest verkeersonveilige plek van de stad*.
- ChristenUnie, CDA, Utrecht Solidair, VVD, D66, UtrechtNu! (19 september 2024). Commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte Raadsbrief Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan.
- DTV Consultants B.V. (22 november 2023). Rapport Verkeersveiligheidsonderzoek voorrangsplassen: 't Goylaan en Marnixlaan.
- Gemeente Utrecht (maart 2015). Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp 't Goylaan: Van verbindingsweg naar stadsboulevard.
- Gemeente Utrecht (17 oktober 2016). Commissiebrief S&R Stand van zaken herinrichting 't Goylaan.
- Gemeente Utrecht (16 mei 2017). Raadsbrief Evaluatie herinrichting 't Goylaan.
- Gemeente Utrecht (14 maart 2023). Beantwoording schriftelijke raadvragen 2023, Nummer 28.
- Gemeente Utrecht (11 december 2023). Raadsbrief Vaststelling IPvE-FO kruispunt 't Goylaan-Linschotensingel.
- Gemeente Utrecht (26 april 2024). Raadsbrief Start werkzaamheden kruispunt 't Goylaan-Linschotensingel.
- Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan.
- Gemeente Utrecht (19 november 2024). Rapport BlnG Maatregelen voorrangsplein 't Goylaan
- I&O Research (februari 2017). Rapport Evaluatie herinrichting 't Goylaan.
- VVD, CDA, PVV, ChristenUnie, EenUtrecht, PvdA, Student & Starter, D66, Volt, Groenlinks (11 mei 2023). Commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte Raadsbrief Voortgang verkeersveiligheid.

Theemsdreef – Neckardreef

- Gemeente Utrecht (24 februari 2020). *Aanvraag projectmanager verschillende projecten 2020*.
- Gemeente Utrecht (13 oktober 2020). Interne mail *Eenzijdig ongeval bocht Theemsdreef – Neckardreef*.
- Gemeente Utrecht (oktober 2020). *Wijkbericht Herinrichting bocht Neckardreef – Theemsdreef*.
- Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*.
- Gemeente Utrecht (2020). *Rapport BlnG Openbare Ruimte 2020170 Verkeersveiligheid Neckardreef*.

- Staatscourant (29 maart 2021). *Verkeersbesluit 2021-03-25 Theemsdreef, Overvecht, Voorrangsweg en voorrangskruising, Verkeersmaatregelen Gemeente Utrecht (nr. 16180).*
- Gemeente Utrecht (30 juni 2021). *Projectevaluatie*. Ontwikkelorganisatie Ruimte
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (22 april 2024). *Gemeente Utrecht: Kleine maatregelen, groot effect op verkeersveiligheid* | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid
- Gemeente Utrecht (2025). *Notulen vragen uur 10 april 2025, vraag 7: Maak Theemsdreef veilig, p.12-14.*

Kanaalstraat – Damstraat

- Buurtvisie (oktober 2017) Buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat
- Fietzersbond Utrecht (maart 2026) Kanaalstraat en Damstraat - Fietzersbond Utrecht.
<https://utrecht.fietzersbond.nl/2020/06/05/kanaalstraat-en-damstraat-2/>
- Gemeente Utrecht (19 april 2019). Raadsbrief Programma Kanaalstraat Damstraat, met verwijzing naar Motie 'voer bewonersvisie Kanaalstraat / Damstraat uit (M31, 8 maart 2018)
- Gemeente Utrecht (19 april 2019) Terugblik 2017-2018 en aanpak overlast en veiligheid Lombok-Oost
- Gemeente Utrecht (mei 2019). PvA Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat IPvE/FO fase
- Gemeente Utrecht. Rapport BiNG Openbare Ruimte. 2020.029 Kanaalstraat-Damstraat
- Gemeente Utrecht (16 juli 2020). Raadsbesluit Meerjarenperspectief Ruimte 2020
- Gemeente Utrecht (oktober 2020) Herinrichting Kanaalstraat – Damstraat. Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp, inclusief reactienota.
- Gemeente Utrecht (26 november 2020) Raadsbesluit Vrijgave investeringskrediet herinrichting Kanaalstraat-Damstraat
- Gemeente Utrecht (mei 2021). Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat reactienota (VO)
- Gemeente Utrecht (oktober 2021) Kanaalstraat – Damstraat Definitief Ontwerp
- Gemeente Utrecht (januari 2022). Planning Kanaalstraat – Damstraat.
- Gemeente Utrecht (6 juli 2023) Raadsbesluit *Voorjaarsnota en Eerste Bestuursrapportage 2023*
- Gemeente Utrecht (22 april 2024) Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat Monitoringsplan verkeerscirculatie 0-meting
- Gemeente Utrecht (juni 2024), Reacties op herinrichting Kanaalstraat.
- Gemeente Utrecht (24 september 2024) Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat Monitoringsplan verkeerscirculatie 0- en 1-meting
- Gemeente Utrecht (11 november 2024) Raadsbrief Evaluatie herinrichting Kanaalstraat
- Gemeente Utrecht (november 2025) Notitie Stand van Zaken Buurtvisie 2017: inzet, resultaten en waardering.
- Gemeente Utrecht (10 juli 2025) Raadsbesluit *Voorjaarsnota 2025 en Eerste bestuursrapportage 2025*
- Gemeente Utrecht (januari 2026) schriftelijke informatie/antwoorden financieringsvragen

- Staatscourant. Verkeersbesluiten 2023, nrs.: 82320, 82116, 82278, 81116, 81384, 82385, 82499, 81384, 81005, 81041 & 2024, nrs.: 85317, 85638, 85671, 85574, 85517, 85372, 85372, 84952.
- SWECO (2020). *Human Factor Analyse Kanaalstraat*, inclusief Gemeente Utrecht (juli 2020). *Reactiememo*.
- Werkgroep 'Omgeving en Gedrag Kop van Lombok' (11 december 2019). *Ruimtelijke interventies gedragsbeïnvloeding Kanaalstraat en Damstraat*.
- XTNT (2019). Verkeersveiligheidsbeleving in beeld, Beoordeling en advies Utrecht West.

Eisenhowerlaan

- Gemeente Utrecht (2018). Notitie *Verkeersveiligheidsanalyse Eisenhowerlaan*.
- Gemeente Utrecht (2019) *Annotatie Staf Mobiliteit verkeersveiligheidsproject Eisenhowerlaan Onderzoek haalbaarheid extra tramdoorsteek bij kruispunt Bernadottelaan – Beneluxlaan*.
- Gemeente Utrecht. Rapport BlnG Openbare ruimte. 2021040 *Knip Eisenhowerlaan*
- Staatscourant (2021) Verkeersbesluiten: 2021-28062 fysieke afsluiting & 2021-28063 doodlopende weg.
- Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan Verkeersknip*.
- Petities.nl (maart 2026) *Betere verkeersveiligheid op de Eisenhowerlaan*.
www.petities.nl/petitions/betere-verkeersveiligheid-op-de-eisenhowerlaan?locale=nl

Parkzichtlaan – Crouweldijk

- ChristenUnie (8 maart 2018). *Mondelinge vragen Fietsveiligheid kruising Rijnkennemerlaan-Musicallaan*.
- D66, ChristenUnie (22 april 2016). *Schriftelijke vragen Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.
- Gemeente Utrecht Rapport BlnG Openbare ruimte. *BlnG rapportage Parkzichtlaan 2016065*.
- Gemeente Utrecht (7 april 2015). *Commissievergadering Raadscommissie Stad en Ruimte*.
- Gemeente Utrecht (10 mei 2016). *Beantwoording schriftelijke vragen Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.
- Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020*.
- Gemeente Utrecht (24 september 2015). *Commissievergadering Raadscommissie Stad en Ruimte*.
- Gemeente Utrecht (9 juni 2016). *Rapport commissie BlnG 2016065 Parkzichtlaan-Crouweldijk*.
- Gemeente Utrecht (juli 2016). *Wijkbericht Start werkzaamheden kruising Parkzichtlaan – Crouweldijk*.
- Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). Raadsinformatiebijeenkomst SV 2016, nr. 76.
- Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). *PowerPoint Presentatie GU Parkzichtlaan-Crouweldijk RIB*.

- Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). *Info en Bijdragen meepraters Ongevallenregistratie Crouweldijk*.
- Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1. Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk* (met antwoord).
- Gemeente Utrecht Rapport BlnG Openbare ruimte. *BlnG rapportage Eisenhowerlaan 2021040*.
- Traffic-Care (20 mei 2016). *Offerte Zebra-Safe locatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.

Andere bronnen:

- CCV (december 2023). *Handhaving aanvullende verkeersovertredingen door buitengewoon opsporingsambtenaren*.
- CROW Fietsberaad (2017). *Rapport Aanpak veiligheid kruispunten met tweerichtingsfietspaden*.
- Gemeente Amsterdam (28 november 2022). *Uitvoeringsprogramma 30 km/u in de stad*.
- Gemeente Amsterdam (5 juni 2025). *Onderzoeksrapport 30 km/u in de stad*.
- Gemeenten Rotterdam Den Haag (december 2018). *Veilig van deur tot deur: Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*.
- Gemeente Rotterdam (7 september 2023). *Actieplan De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak: Actieplan tegen verkeersasociaal gedrag in Rotterdam*.
- Kennisnetwerk SPV (oktober 2021). *Handreiking gedragsverandering in het verkeer*.
- MuConsult (31 oktober 2023). *Rapport Evaluatie scholen- en wijkenaanpak gemeente Utrecht*.
- Politie (24 mei 2018). *Presentatie Verkeershandhaving 30 km-uur*.
- Provincie Utrecht (oktober 2021). *Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid: Op naar nul verkeersslachtoffers!*
- Sardes (12 september 2017). *Rapport Veilig door het verkeer: Integrale evaluatie van het Utrechts Verkeersveiligheidslabel*.
- SportUtrecht (november 2024). *Eindrapportage Doortrappen*.
- SportUtrecht (2024). *Rapportage scholen- en wijkenaanpak: Schooljaar 2023-2024*.
- SWOV (2005). *Rapport Door met Duurzaam Veilig: Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*.
- SWOV (2016). *Publicatie Gegevensbronnen: Uitgebreid overzicht*.
- SWOV (2018). *DV3 – Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030*.
- SWOV (2020). *Infrastructuur voor voetgangers en fietsers*. SWOV-factsheet, november 2020. SWOV, Den Haag.
- SWOV (2022). *Rotondes en andere kruispunten*. SWOV-factsheet, juni 2022. SWOV, Den Haag.
- SWOV (maart 2026). *Factsheet 30km/uur-wegen*.
- VeiligheidNL (april 2025). *Rapport: Vergelijking verkeersslachtofferdata MOVE RAV en BRON*.

Websites:

- CROW. [CROW | Kennisproducten CROW](#)
- CROW. <https://www.crow.nl/actueel/hoe-je-de-3-es-in-verkeersveiligheid-in-samenhang-inzet/> [CROW | Hoe je de 3 E's in verkeersveiligheid in samenhang inzet](#) (maart 2026)
- Gemeente Utrecht. [Utrechts planproces | gemeente Utrecht](#).
- Gemeente Utrecht. [Openbare ruimte: beheer, inrichting, gebruik \(BInG\) | gemeente Utrecht](#).
- Gemeente Utrecht. [utrecht.pcportal.nl](#)
- GNMI. [Welke gemeenten en regio's doen mee met het GNMI? | GNMI](#)
- GNMI. [Partnerorganisaties | GNMI](#).
- Provincie Utrecht. [Subsidieregeling Bereikbaarheid | provincie Utrecht](#)
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. [Home | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid](#)
- Verkeersveiligheidscoalitie. [De Coalitie en Contact - Verkeersveiligheidscoalitie](#).
- VNG [Nieuw landelijk format handhavingsarrangement boa domein I | VNG](#)

Foto's rapport:

Rekenkamer Utrecht, team onderzoek verkeersveiligheid

Tenzij anders vermeld bij desbetreffende foto's.

BIJLAGE 3 CASUSBESCHRIJVINGEN

Inleiding

Het uitvoeren van casusonderzoek vraagt om een zorgvuldige selectie van casussen, waarbij de zogenoemde ‘replicatie logica’ wordt geborgd. Dit betekent dat een bevinding enkel robuust en valide is wanneer deze aan de hand van dezelfde insteek in soortgelijke casussen terugkomt.⁴⁵⁷ Omdat niet-fysieke projecten (zoals educatie en handhaving) niet soortgelijk zijn, is gekozen om uitsluitend fysieke projecten te selecteren voor het casusonderzoek.

Voor de selectie van de casussen hebben we verschillende criteria gehanteerd met als doel om met deze casussen zo veel mogelijk een afspiegeling te geven van de diversiteit aan fysieke projecten die bestaat binnen programma Verkeersveiligheid. Dit komt terug in de volgende elementen:

- Spreiding in de tijd: de casussen bevatten projecten die aan het begin van onze onderzoeksperiode zijn gestart (2017, 2018), alsook projecten die later zijn gestart (2019, 2020).
- Verskillende doelgroepen: we hebben rekening gehouden met projecten die betrekking hebben op verschillende groepen verkeersdeelnemers. Denk aan voetgangers (oversteek, casus Parkzichtlaan - Crouweldijk), fietsers ('t Goylaan) en autoverkeer (Neckardreef / Theemsdreef).
- Verskillende typen projecten: we hebben een project dat gaat over een onveilige oversteek, een project dat gaat om snelheidsbeperkende maatregelen, een project waarbij ook maatregelen werden genomen t.b.v. een nabij liggende school, en projecten die gaan over de fysieke inrichting.
- Afwisseling in grootte van projecten: de casussen bevatten een combinatie van relatief kleine projecten (Parkzichtlaan, Eisenhowerlaan) en grotere projecten ('t Goylaan, Neckardreef / Theemsdreef, Kanaalstraat / Damstraat).
- Spreiding over de stad: de casussen zijn verspreid over heel Utrecht (zie figuur 1.3).

Om de replicatie logica te waarborgen hebben we bij iedere casus dezelfde stappen uitgevoerd. Bij iedere casus komen daarom de volgende onderdelen terug:

- 1) Documentstudie waarbij we bij de projectleider alle informatie over de casus hebben opgevraagd. Denk aan vooronderzoeken naar de mogelijke veiligheidsmaatregelen op de locatie, ingehuurde expertise van externe partijen, brieven aan inwoners, presentaties tijdens bijeenkomsten, en de raadsinformatie over de casus.
- 2) Een bezoek aan de locatie waarbij we aan de hand van foto's en andere informatie in een nadien geplande bijeenkomst met onafhankelijke verkeersveiligheidsexperts de fysieke inrichting en de genomen (infrastructurele) maatregelen van de onderzochte

⁴⁵⁷ Yin, R.K. (2003). Case Study Research Design and Methods, 3e editie, p.47.

casussen hebben besproken. De invulling van dit onderdeel wijkt af van het onderzoeksplan. Zie bijlage 2 voor een uitgebreidere toelichting op deze aanpassing.

- 3) Interviews met samenwerkingspartners die hebben meegedacht of meegewerkt aan de casus. Denk aan de Fietzersbond of belangenorganisatie Solgu. We hebben hen bevraagd op de geleverde input en wat de gemeente hiermee heeft gedaan in het project, en hun oordeel over de uiteindelijke situatie.
- 4) Interview met de projectleider (indien mogelijk) om vast te stellen welke aspecten van de casus goed of minder goed zijn gegaan, welke factoren invloed hebben gehad op de (ervaren) kwaliteit van het project en hoe de projectleider de uiteindelijke situatie beoordeelt.

1. VOORRANGSPLEIN 'T GOYLAAN

Voorgeschiedenis en aanleiding

Op 't Goylaan in Hoograven is in de afgelopen jaren de verkeerssituatie sterk veranderd. 't Goylaan is in 2016 heringericht als eerste stadsboulevard van Utrecht.⁴⁵⁸ De straat veranderde van een vierbaansweg in een tweebaansweg, met een groene middenberm. Dit is onderdeel van het gemeentelijk beleid om stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk om te vormen tot stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50km/u.⁴⁵⁹ De herinrichting sluit aan bij verschillende doelen uit het mobiliteitsplan, waaronder een verkeersveilige stad.⁴⁶⁰

De stadsboulevard moet een balans bieden tussen het verbeteren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit, en de doorstroming van autoverkeer. Ten aanzien van de verkeersveiligheid moet de smallere rijbaan met betere zichtlijnen het gemakkelijker en veiliger maken om over te steken.⁴⁶¹

Bij de herinrichting van 't Goylaan in 2016 maakt het kruispunt met verkeerslichten ter hoogte van de Constant Erzeijstraat en de Hooft Graaflandstraat (figuur 1) plaats voor een nieuw type kruispunt in Utrecht: een voorrangsplein.

Figuur 1 De oude situatie op kruising 't Goylaan – Constant Erzeijstraat – Hooft Graaflandstraat, met tweebaanswegen en verkeerslichten.



Bron: Google / Aerodata International Surveys, dd. 21-4-2005

⁴⁵⁸ Gemeente Utrecht (17 oktober 2016). Commissiebrief S&R *Stand van zaken herinrichting 't Goylaan*.

⁴⁵⁹ Gemeente Utrecht (maart 2016). Mobiliteitsplan *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen*.

⁴⁶⁰ Gemeente Utrecht (maart 2016). Mobiliteitsplan *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar: Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen*.

⁴⁶¹ Gemeente Utrecht (maart 2015). Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp *'t Goylaan: Van verbindingsweg naar stadsboulevard*.

Een voorrangsp plein is een type kruispunt dat nog niet zo lang bestaat. Het heeft elementen van een rotonde en een voorrangskruispunt.⁴⁶² Er is één hoofdstroom die een voorrangsweg vormt; in dit geval 't Goylaan. De zijstraten (de Constant Erzeijstraat en Hooft Graaflandstraat) moeten voorrang bieden aan 't Goylaan.

Na de realisatie van het voorrangsp plein in 2016 blijkt er een aantal problemen te zijn met de werking ervan. Bewoners hebben zorgen over de veiligheid van fietsers en voetgangers, en ruim de helft van de ondervraagde automobilisten vindt de nieuwe verkeerssituatie een verslechtering.⁴⁶³ Na een aantal kleine aanpassingen in 2017⁴⁶⁴, is in 2020 het voorrangsp plein volledig heringericht. Beide projecten vallen niet onder programma Verkeersveiligheid, maar onder het grotere project van de stadsboulevard. In 2023 wordt voorrangsp plein 't Goylaan wel een verkeersveiligheidsproject. In onderstaande beschrijving van de aanpak, planning, financiën en andere aspecten van deze casus, spreken we uitsluitend over dit verkeersveiligheidsproject vanaf 2023.

Figuur 2 De eerste versie van voorrangsp plein 't Goylaan na de herinrichting van 't Goylaan tot stadsboulevard.



Bron: Google, dd. 19-4-2018

⁴⁶² SWOV (2022). *Rotondes en andere kruispunten*. SWOV-factsheet, juni 2022. SWOV, Den Haag.

⁴⁶³ I&O Research (februari 2017). *Rapport Evaluatie herinrichting 't Goylaan*.

⁴⁶⁴ Gemeente Utrecht (16 mei 2017). *Raadsbrief Evaluatie herinrichting 't Goylaan*.

Figuur 3 Voorrangsplein 't Goylaan wordt na de herinrichting in 2020 langwerpiger en lijkt hierdoor minder op een rotonde.



Bron: Google, dd. 1-6-2021

Beleid en aanpak

In 2023 start programma Verkeersveiligheid een verkeersveiligheidsproject waarbij door middel van cameraonderzoek wordt gekeken naar voorrangsplein 't Goylaan.⁴⁶⁵ Aanleiding hiervoor zijn schriftelijke vragen over de veiligheid van het voorrangsplein.⁴⁶⁶ Er komen ondanks de herinrichting van 2020 nog steeds veel meldingen binnen over onveilige situaties, en ook het aantal ongelukken op het voorrangsplein blijft hoog.⁴⁶⁷ Daarom krijgt extern bureau DTV Consultants B.V. (hierna: DTV) de opdracht om door middel van cameraonderzoek te bekijken hoe het verkeer zich gedraagt op het voorrangsplein, en om inzicht te krijgen in de verkeers(on)veiligheid ervan.⁴⁶⁸ In Utrecht zijn op dat moment drie voorrangsplassen: een op 't Goylaan en twee op de Marnixlaan. Twee bijna identieke voorrangsplassen, namelijk die op 't Goylaan en één van de Marnixlaan, worden onderzocht door middel van cameraobservatie en een schouw op locatie.

⁴⁶⁵ Gemeente Utrecht (voorjaar 2023). *Voortgangsrapportage programma Bereikbaarheid*.

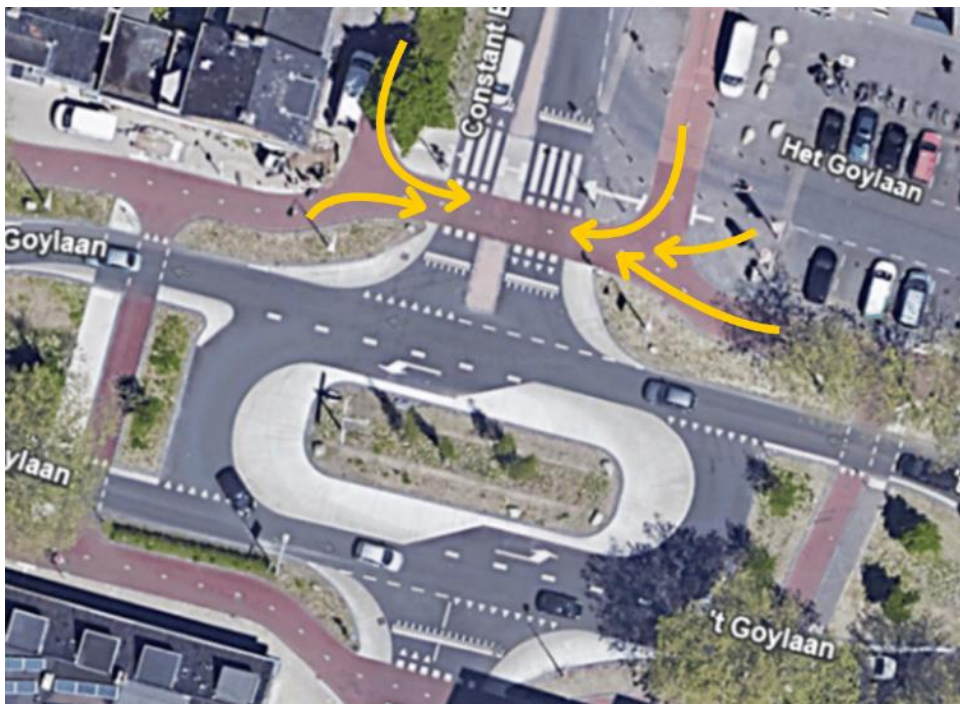
⁴⁶⁶ CDA (13 februari 2023). Schriftelijke vragen 't Goylaan meest verkeersonveilige plek van de stad; Gemeente Utrecht (14 maart 2023). *Beantwoording schriftelijke raadsragen 2023, Nummer 28*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁶⁷ Gemeente Utrecht (januari 2023). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*; Gemeente Utrecht (4 juni 2024). *Raadsbrief Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁶⁸ DTV Consultants B.V. (22 november 2023). *Rapport Verkeersveiligheidsonderzoek voorrangsplassen: 't Goylaan en Marnixlaan*.

Uit het onderzoek van DTV blijkt dat er voornamelijk conflicten zijn tussen autoverkeer en fietsers aan de noordkant van het voorrangsplein, bij de Constant Erzeijstraat. Het fietspad is druk aan deze kant van het plein, en fietsers komen uit vijf – soms moeilijk zichtbare – richtingen. Ook fietsen zij vaak snel. Dat maakt de situatie voor automobilisten lastig. Verder worden zebra- en fietspaden soms geblokkeerd door stilstaande auto's en worden de voorrangsregels door auto's onderling niet altijd nageleefd, met name op drukke momenten. Dit laatste is echter geen groot verkeersveiligheidsrisico, omdat auto's op deze momenten langzaam rijden.⁴⁶⁹

Figuur 4 De fietsers komen op 't Goylaan ter hoogte van de Constant Erzeijstraat uit vijf verschillende richtingen, en dat is onoverzichtelijk voor automobilisten.



Bron: Google, dd. 1-6-2021, met nabewerking door Rekenkamer Utrecht.

DTV doet meerdere aanbevelingen om voorrangspelden in het algemeen te verbeteren, zoals zorgen voor goede zichtlijnen en het correct afstemmen van doseerlichten die het verkeer regelen. Voor 't Goylaan wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan om de verkeersveiligheid van dit specifieke voorrangspeld te verbeteren.⁴⁷⁰ De meeste hiervan worden door de gemeente overgenomen, waardoor het verkeersveiligheidsproject bestaat uit de volgende maatregelen (zie ook figuur 5):⁴⁷¹

1. Pijlen op het fietspad aanbrengen om duidelijker te maken dat de fietsers op de oversteek van beide kanten kunnen komen;

⁴⁶⁹ DTV Consultants B.V. (22 november 2023). Rapport *Verkeersveiligheidsonderzoek voorrangspelden: 't Goylaan en Marnixlaan*.

⁴⁷⁰ DTV Consultants B.V. (22 november 2023). Rapport *Verkeersveiligheidsonderzoek voorrangspelden: 't Goylaan en Marnixlaan*, p.40-42.

⁴⁷¹ Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief *Verkeersveiligheid voorrangspeld 't Goylaan*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

2. Verzwaarde asmarkering (dikkere witte strepen die de weghelft scheiden) aanbrengen;
3. Een scherpere bocht in het fietspad realiseren, zodat overstekende fietsers uit de Constant Erzeijstraat meer moeten afremmen en dus minder hard komen aanrijden op het voorrangsplein. En zij kunnen dan niet meer de bocht afsnijden;
4. Haaientanden aanbrengen op de fietskruispunten tussen 't Goylaan en de Constant Erzeijstraat, zodat de voorrangsregels duidelijker worden voor fietsers onderling;
5. Doorgetrokken asmarkering aanbrengen op het fietspad zodat fietsers beter op hun eigen weghelft blijven.

Figuur 5 Het verkeersveiligheidsproject bestaat uit vijf maatregelen op voorrangsplein 't Goylaan (corresponderend met de opsommingslijst hierboven).



Bron: Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief *Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan*.

Naast de maatregelen op het fietspad, onderzoekt de gemeente op aanraden van DTV ook hoe de doseerlichten op het voorrangsplein beter afgesteld kunnen worden, zodat het plein minder vol staat op drukke momenten. Ook loopt er een parallel project bij de kruising tussen 't Goylaan en de Linschotensingel, waar verkeerslichten worden weggehaald om de doorstroming te bevorderen. Dat moet ook de drukte op het voorrangsplein verminderen.⁴⁷² Twee aanbevelingen van DTV neemt de gemeente niet over, namelijk het plaatsen van LED-lampjes in het wegdek die aangaan als fietsers willen oversteken, en extra bebording die aangeeft dat fietsers voorrang hebben en zij van twee kanten komen. De reden hiervoor: “Uit

⁴⁷² Gemeente Utrecht (11 december 2023). Raadsbrief *Vaststelling IPvE-FO kruispunt 't Goylaan-Linschotensingel*; Gemeente Utrecht (26 april 2024). Raadsbrief *Start werkzaamheden kruispunt 't Goylaan-Linschotensingel*; Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief *Verkeersveiligheid voorrangsplein 't Goylaan*.

*ervaring weten wij dat deze maatregelen weggebruikers juist kunnen afleiden en daarmee niet het gewenste effect hebben.*⁴⁷³

Naast het uitvoeren van de vijf eerder genoemde maatregelen, zegt de gemeente toe om drie aanvullende maatregelen nader te onderzoeken:⁴⁷⁴

1. Het afsluiten van de uitrit vanaf de parkeerplaats van winkelcentrum Hart van Hoograven naar de Constant Erzeijstraat zodat er geen fietsers en auto's meer uit die richting komen;
2. Het aanleggen van een nieuwe fiets- en voetgangersoversteek op de Constant Erzeijstraat, zodat minder fietsers over het voorrangspein hoeven;
3. Het krapper maken van de bochten op het fietspad parallel aan 't Goylaan, zodat fietsers meer afremmen.

Het terugplaatsen van een kruispunt met verkeerslichten (zoals in de situatie voordat het voorrangspein is aangelegd) is volgens de gemeente geen oplossing, omdat er dan meer asfalt terugkomt, oversteken lastiger wordt en fietsers en voetgangers langer zullen moeten wachten.⁴⁷⁵ Een kruispunt met verkeerslichten plaatsen, zou niet aansluiten bij de bewuste keuze van de gemeente om de groei van het aantal fietsers te faciliteren door hen prioriteit (voorrang) te geven *“(...) door waar mogelijk te kiezen voor rotondes of voorrangspeinen.*⁴⁷⁶

Ook het aanpassen van het fietspad van een tweerichtingsfietspad naar een éénrichtingsfietspad is volgens zowel DTV als de gemeente niet wenselijk, omdat fietsers dan tegen de richting in zullen gaan fietsen omdat dit de snelste route naar Lunetten en het winkelcentrum is.⁴⁷⁷ *“In dat geval verslechtert de situatie alleen nog maar verder”*⁴⁷⁸, stelt DTV.

Met de vijf maatregelen op korte termijn en de drie maatregelen die nog verder onderzocht worden, wil de gemeente de verkeersveiligheid op voorrangspein 't Goylaan verbeteren.⁴⁷⁹ De verder onderzochte, meer ingrijpende maatregelen, bleken geen onverdeeld positief effect te hebben op de verkeersveiligheid. De verkeersveiligheidswinst weegt voor de gemeente niet op tegen de kosten en gevolgen voor de bereikbaarheid van het winkelcentrum. Deze maatregelen zijn daarom niet aanvullend genomen op de vijf eerdere aanpassingen aan het voorrangspein.⁴⁸⁰

⁴⁷³ Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief *Verkeersveiligheid voorrangspein 't Goylaan*.

⁴⁷⁴ Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief *Verkeersveiligheid voorrangspein 't Goylaan*.

⁴⁷⁵ Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief *Verkeersveiligheid voorrangspein 't Goylaan*.

⁴⁷⁶ Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

⁴⁷⁷ DTV Consultants B.V. (22 november 2023). Rapport *Verkeersveiligheidsonderzoek voorrangspeinen: 't Goylaan en Marnixlaan*; Gemeente Utrecht (4 juni 2024). Raadsbrief *Verkeersveiligheid voorrangspein 't Goylaan*.

⁴⁷⁸ DTV Consultants B.V. (22 november 2023). Rapport *Verkeersveiligheidsonderzoek voorrangspeinen: 't Goylaan en Marnixlaan*, p.35.

⁴⁷⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁸⁰ Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

De uiteindelijke maatregelen zijn getoetst door de commissie BlnG, via een versnelde schriftelijke procedure. In eerste instantie wordt het ontwerp 'niet akkoord' bevonden, omdat Wegbeheer het niet eens is met een aantal details (met betrekking tot de tegels tussen het zebrapad en het fietspad). Ook stelt Wegbeheer een vraag over de detaillering van de invalideoversteek. De meeste andere disciplines, zoals op het gebied van groen, publieke veiligheid (VRU, politie) en verkeersaanduidingen/bebording, geven geen reactie op het ontwerp. Na aanpassing op het punt van Wegbeheer, wordt het ontwerp alsnog akkoord bevonden.⁴⁸¹

Middelen en instrumenten

De aanpassingen aan voorrangsp plein 't Goylaan bedragen in totaal € 78.302.⁴⁸² Deze kosten zijn gedekt uit de middelen van programma Verkeersveiligheid.⁴⁸³ De voornaamste kostenposten zijn het cameraonderzoek van € 27.641, en de zogenoemde plankosten. Dit zijn bijvoorbeeld kosten voor het maken van het ontwerp, het uitvoeren van een schouw op locatie, interne afstemming en coördinatie, het onderzoeken van de effectiviteit en wenselijkheid van de mogelijke maatregelen, en het schrijven van raadsbrieven. De maatregelen zijn relatief eenvoudig, en bedragen daarom slechts een klein deel van de kosten. De kosten van de maatregelen speelden volgens betrokkenen overigens geen nadrukkelijke rol in het besluit om een maatregel al dan niet toe te passen; daarvoor was de effectiviteit van de maatregel het belangrijkste criterium.⁴⁸⁴

Tabel 6 Kosten van verkeersveiligheidsproject voorrangsp plein 't Goylaan.

Kostensoort	Bedrag in euro's
Externe kosten: onderzoek en uitvoering	€ 33.864
Plankosten	€ 44.438
Totaal	€ 78.302

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. Gemeente Utrecht (17 december 2025). Excel *Detailoverzicht boekingen casussen Rekenkamer*.

Volgens betrokken medewerkers was er geen twijfel over de wenselijkheid van de inzet van budget vanuit programma Verkeersveiligheid op deze locatie. Er was sprake van een hoge prioriteit: er kwamen signalen uit de gemeenteraad⁴⁸⁵, bewoners maakten meldingen, de ongevallenstatistieken lieten een ongunstig beeld zien, en de wethouder hechtte waarde aan het aanpakken van deze locatie.⁴⁸⁶

⁴⁸¹ Gemeente Utrecht (19 november 2024). Rapport BlnG *Maatregelen voorrangsp plein 't Goylaan*

⁴⁸² Gemeente Utrecht (17 december 2025). Excel *Detailoverzicht boekingen casussen Rekenkamer*.

⁴⁸³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁸⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁸⁵ Zie bijvoorbeeld: CDA (13 februari 2023). Schriftelijke vragen 't Goylaan meest verkeersonveilige plek van de stad; VVD, CDA, PVV, ChristenUnie, EenUtrecht, PvdA, Student & Starter, D66, Volt, Groenlinks (11 mei 2023). Commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte *Raadsbrief Voortgang verkeersveiligheid*; ChristenUnie, CDA, Utrecht Solidair, VVD, D66, UtrechtNu! (19 september 2024). Commissievergadering Mobiliteit, Groen en Openbare Ruimte *Raadsbrief Verkeersveiligheid voorrangsp plein 't Goylaan*.

⁴⁸⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

Naast financiën is er ook sprake van de inzet van uiteenlopende instrumenten om de verkeersveiligheid op voorrangsplein 't Goylaan te verbeteren. Het cameraonderzoek van DTV is een belangrijk instrument. Gezien de politieke gevoeligheid en het wantrouwen dat bestond over voorrangspleinen, was het van belang om een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de situatie.⁴⁸⁷ Verder is communicatie ingezet in de vorm van wijkberichten en raadsbrieven.⁴⁸⁸

Samenwerking en rolverdeling

Intern is vanuit programma Verkeersveiligheid afgestemd met verschillende organisatieonderdelen en personen. Een belangrijke partij hierin is Stadsingenieurs (onderdeel van Stadsbedrijven), waar de ontwerpers werken die de voorgestelde maatregelen naar een fysiek ontwerp vertalen.⁴⁸⁹ Ook is een beleidsadviseur mobiliteit die vanaf het begin betrokken was bij de aanleg van de stadsboulevard en het voorrangsplein, betrokken bij het verkeersveiligheidsproject.⁴⁹⁰

Met Beheer Openbare Ruimte (Stadsbedrijven) zijn ook afspraken gemaakt over het bijsnoeien van de heggen aan de zuidkant van het voorrangsplein, zodat deze het zicht van auto's op het fietspad niet blokkeren. Deze afspraken staan los van de andere maatregelen op de fietsoversteek bij de Constant Erzeijstraat, omdat deze heg aan de andere kant van het voorrangsplein staat (bij de Hooft Graaflandstraat), waar volgens programma Verkeersveiligheid geen / minder sprake is van verkeersonveiligheid.⁴⁹¹

Ook heeft DTV de opdracht gekregen om onafhankelijk onderzoek te doen naar de situatie en mogelijke maatregelen op het voorrangsplein, die vervolgens zijn uitgewerkt. DTV heeft in die uitwerking ook meegedacht. Daarnaast is de politie betrokken om gedetailleerde ongevalsdata aan te leveren.⁴⁹²

Extern is verder gesproken met winkeliers van het aangrenzende winkelcentrum. Zij werden betrokken omdat één van de mogelijk aanvullende maatregelen een afsluiting van een uitrit van het parkeerterrein betrof. In overleg met de winkeliers en aan de hand van hun ervaringen met de doorstroming van het verkeer bij het winkelcentrum, is besloten om de uitrit van het parkeerterrein niet af te sluiten.⁴⁹³

⁴⁸⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁸⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁸⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁹⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁹¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁹² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁹³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

Het betrekken van interne en externe expertise en ervaringen, is volgens betrokkenen waardevol geweest. Zo kon goed worden bepaald welke maatregelen op het voorrangspein wenselijk en effectief zouden zijn.⁴⁹⁴

Planning

In 2023 is het onderzoek van DTV naar de verkeerssituatie op voorrangspein 't Goylaan uitgevoerd. Hierna volgden de hierboven beschreven interne en externe gesprekken over de te nemen maatregelen. Eind 2024 tot begin 2025 zijn de maatregelen fysiek gerealiseerd.⁴⁹⁵ Doordat de opdracht helder was voor de projectleider, met maatregelen die niet te ingewikkeld of ingrijpend waren, lukte het om het verkeersveiligheidsproject conform planning af te ronden.⁴⁹⁶

Doeltreffendheid

Voorrangspeinen zijn een relatief nieuw type kruispunt. Voorrangspeinen zijn nog niet voldoende geëvalueerd om een oordeel te vellen over hun veiligheid ten opzichte van andere typen kruispunten, zoals een rotonde of een kruispunt met verkeerslichten.⁴⁹⁷ Ook spelen op deze locatie omstandigheden mee waaraan het programma Verkeersveiligheid niets kan doen, maar die de complexiteit van de situatie wel verhogen. Er is bijvoorbeeld sprake van beperkt zicht vanwege een woning op de hoek van het voorrangspein. Daarnaast komen fietsers uit vijf richtingen, is het steeds drukker door de groei van de stad en het aantal fietsers, en gaan fietsers vaak harder vanwege de toename van elektrische fietsen. Ook resulteert de beleidskeuze⁴⁹⁸ om fietsers te prioriteren en faciliteren in het aanleggen van tweerichtingsfietspaden, en dat is niet altijd in de meest veilige weginrichting.⁴⁹⁹ Zowel SWOV als CROW benoemen éénrichtingsfietspaden als veiliger dan tweerichtingsfietspaden.⁵⁰⁰

Na de maatregelen op het voorrangspein, is de situatie volgens de gemeente verbeterd.⁵⁰¹ Uit monitoring van de locatie blijkt namelijk dat er minder conflicten zijn dan voorheen, ook met dezelfde aantallen fietsers en automobilisten. Ook zijn er minder “*chaotische verkeerssituaties*”⁵⁰² doordat er minder file ontstaat op het voorrangspein vanwege de aanpassingen bij de Linschotensingel.

⁴⁹⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁹⁵ Gemeente Utrecht (najaar 2024). *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit*; Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*.

⁴⁹⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁴⁹⁷ SWOV (2022). *Rotondes en andere kruispunten*. SWOV-factsheet, juni 2022. SWOV, Den Haag.

⁴⁹⁸ Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

⁴⁹⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁰⁰ CROW Fietsberaad (2017). *Rapport Aanpak veiligheid kruispunten met tweerichtingsfietspaden*; SWOV (2020). *Infrastructuur voor voetgangers en fietsers*. SWOV-factsheet, november 2020. SWOV, Den Haag.

⁵⁰¹ Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*.

⁵⁰² Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*, p.7.

Volgens betrokkenen bij het verkeersveiligheidsproject zullen er altijd plekken blijven in de stad die risicovol zijn, vanwege toenemende drukte in de stad en steeds snellere fietsen. Wel geldt op de fietsoversteek bij het voorrangsp plein: de gemiddelde snelheid van auto's ligt over het algemeen laag, waardoor ongevallen meestal niet fataal zijn (anders dan bij 50km-wegen, waar letsel vaak ernstiger is).⁵⁰³

Leren en verbeteren

De aanpassingen op 't Goylaan zijn na realisatie geëvalueerd door middel van een schouw tijdens de avondspits. Hierbij waren ook de wijkverkeersadviseur en iemand van Dynamisch Verkeersmanagement betrokken. Gekeken werd naar zowel de objectieve verkeersveiligheid in de vorm van conflicten die nog plaatsvinden op het voorrangsp plein, als naar de subjectieve beleving van betrokkenen.⁵⁰⁴

Naar aanleiding van het project is het Handboek Openbare Ruimte aangepast, dat wordt gebruikt als leidraad voor aanpassingen in de openbare ruimte. Hierin staat nu opgenomen dat in complexe situaties attentieverhogende pijlmarkering wordt geplaatst, zoals ook gedaan is bij de fietsoversteek op voorrangsp plein 't Goylaan.⁵⁰⁵ Dit naar aanleiding van de ervaringen op voorrangsp plein 't Goylaan en vanwege nieuwe richtlijnen vanuit het CROW.⁵⁰⁶

Een bredere les die uit het project is meegenomen, is dat het belangrijk is om te kijken naar de doorstroming van verkeer op een groter netwerkniveau. Hierbij moet niet alleen naar het voorrangsp plein als zodanig worden gekeken, maar naar het gehele gebied. Voor 't Goylaan geldt dat de doorstroming van autoverkeer verbeterd is door middel van een aanpassing aan verkeerslichten verderop (bij de Linschotensingel).⁵⁰⁷ Een expert geeft aan dat zogenoemd Dynamisch Verkeers Management (DVM) dat is toegepast op de westelijke stadsboulevard, ook effect heeft op de doorstroming op plekken als 't Goylaan.⁵⁰⁸ Daarbij speelt ook het gemeentelijk beleid om de auto minder ruimte te bieden (door o.a. stadsboulevards te creëren) en fietsgebruik te stimuleren. Op korte termijn levert dit drukkeren wegen op, omdat het aanpassen van gedrag geleidelijk gebeurt en dus nog veel mensen de auto pakken.⁵⁰⁹

⁵⁰³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁰⁴ Gemeente Utrecht (mei 2025). Presentatie *Reactie op toezeggingen Q2.2025.versie2*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁰⁵ Gemeente Utrecht (januari 2026). *Handboek openbare ruimte 2025-2029: Deel 2 Bouwstenen*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁰⁶ Gemeente Utrecht (3 december 2024). Raadsbrief *Voortgang programma verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁰⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁰⁸ Rekenkamer Utrecht (11 maart 2026). *Verslag expertbijeenkomst onderzoek verkeersveiligheid 27 januari 2026*.

⁵⁰⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

2. THEEMSDREEF – NECKARDREEF

Voorgeschiedenis en aanleiding

De Theemsdreef – Neckardreef (verder aangeduid als TD-ND, zie figuur 1) zijn brede asfaltstraten in Overvecht, die met elkaar zijn verbonden in een haakse bocht. Bij deze wegen is sprake van fietsers op de rijbaan. Er is op deze straten regelmatig sprake van te hard rijden, soms ook excessief racen in de buurt. De verkeerssituatie werd (en wordt) als onveilig ervaren.⁵¹⁰

Figuur 1 Locatie Neckardreef - Theemsdreef



Concrete aanleiding voor het verkeersveiligheidsproject zijn twee eenzijdige verkeersongevallen in juli en augustus 2019. Tot tweemaal toe is een auto in de bocht van TD-ND in de voortuin van een woning aan de Neckardreef beland, bij het tweede ongeval is de gevel ontzet. Bewoners mogen en durven hun woning niet meer in. Daarop is na overleg met betrokkenen met betonblokken (zogenoemde ‘varkensruggen’) als aanrijdbeveiliging een snelle maatregel genomen om de gevolgen van de snelheidsovertreding tegen te gaan. In het najaar van 2019 is een deel van de stoep vervangen door een groenperkje met daarin betonnen schrikblokken als aanrijdbeveiligingen. Dit is vooruitlopend op een nadere analyse in 2019 / 2020 voor nadere maatregelen om de oorzaken van de verkeersonveiligheid bij de TD-ND (te hard rijden bij de bocht) aan te pakken. In oktober 2020 heeft nog een derde vergelijkbaar ongeval plaatsgevonden, waarbij een auto uit de bocht is gevlogen. Op dat moment was nog geen sprake van concreet uitgevoerde aanvullende maatregelen, maar al wel van vergevorderde planvorming en voorbereiding.⁵¹¹

⁵¹⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵¹¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

Uit onder meer berichtgeving in de lokale media⁵¹² blijkt dat de verkeersveiligheid in Overvecht op bijvoorbeeld de TD-ND, waaronder ook de bocht, een voortdurende bron van zorg is voor bewoners. De onvrede onder bewoners over het uitblijven van effectieve maatregelen om de snelheid terug te dringen en het excessief gedrag van snelheidsovertreders aan te pakken is groot. Bewoners vragen herhaaldelijk om maatregelen tegen het te hard rijden, zoals fysiek effectievere snelheidsbeperkende maatregelen, meer handhaving, inzet van flitspalen en het invoeren van een 30km-regime.

Uit het startdocument (november 2020)⁵¹³ blijkt dat de gemeente op de hoogte is van de problemen en zorgen. *“Daarnaast klagen bewoners over de snelheid van het verkeer op deze weg. Echter, niet alle ongevallen worden geregistreerd, het is aannemelijk dat het aantal ongevallen hoger ligt. Gezien het aantal ongevallen, verkeersonveilige gevoel en de aard van de ongevallen moet de verkeersveiligheid worden verbeterd op deze locatie”*.⁵¹⁴ En: *“Uit de omgeving zijn ook signalen van snelheidsoverschrijdingen. De mate waarin de snelheid wordt overschreden is niet bekend, er zijn geen snelheidsmetingen van de locatie beschikbaar. Wel is bekend dat een deel van de overschrijdingen zeer fors zijn, wat resulteert in een gevoel van verkeersonveiligheid”*.⁵¹⁵

Figuur 2 Situatie rond Neckardreef > bocht < Theemsdreef (eind 2025)



⁵¹² Met regelmaat aandacht in de media voor verkeersveiligheid in Overvecht. Zie bijvoorbeeld: [Woning Overvecht geramd: 'Zó vaak gezegd dat ze iets moeten doen aan het verkeer hier' | Regio | De Gelderlander.nl](#); [Auto vliegt uit de bocht en ramt huis op berucht verkeerspunt in Overvecht - RTV Utrecht](#); [Bewoners voelen zich onveilig vanwege racebaan Neckardreef: 'We worden niet serieus genomen' - Het laatste nieuws uit Utrecht](#)

⁵¹³ Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*.

⁵¹⁴ Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*, p.2.

⁵¹⁵ Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*, p.3.



Beleid en aanpak

De verkeersonveilige situatie bij de TD-ND is bij de gemeente al langer bekend. In vervolg op de twee ongevallen is begin september 2019 een analyse ingediend.⁵¹⁶ In de analyse wordt kort en bondig gewezen op de volgende zaken. Het gaat om een subjectief verkeersonveilige situatie, die niet tijdsafhankelijk is en waarbij snelheid en negeren van verkeersregels van belang zijn. Het is geen black spot. Er is geen sprake van een complexe omgeving of veel belangen. De inschatting van de kosten is tot € 30.000. Vanuit het programma Verkeersveiligheid werd dit in eerste instantie niet gezien als een groot verkeersveiligheidsknelpunt (verkeersonveilige situatie), wel als een wens uit de buurt.

Het wegbeeld bij de bocht TD-ND is heel breed vanwege de haltekom voor het OV. Aanpassing van het wegbeeld is vereist, evenals maatregelen gericht op verlaging van

⁵¹⁶ 20250930 Mailwisseling bij aanleveren documenten en relevante mails over deze casus.

de snelheid. Op beide straten wordt regelmatig te hard gereden, waarbij in de bocht wordt afgesneden. Er is discussie tussen bewoners enerzijds en het OV en de Veiligheidsregio Utrecht (VRU) anderzijds over aanpassing van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Bewoners wensen een snelheidsverlaging, drempels en/of versmallingen, terwijl OV en VRU het belang van doorstroming en handhaving 50km/u op deze wegen benadrukken. In deze context en vanwege de beeldvorming door de twee ongevallen wordt door de gemeente besloten dat er snel maatregelen (beoogd drempel of versmalling) moeten komen, met op termijn een 30km/uur inrichting. Er zal een project van worden gemaakt, waarvoor een geschikte projectleider gezocht zal worden.

In februari 2020 is vanuit het programma Verkeersveiligheid bij Ruimte een capaciteitsaanvraag ingediend voor een herinrichtingsproject ten behoeve van verkeersveiligheid voor vier projecten in Overvecht, waaronder TD-ND.⁵¹⁷ Deze projecten zijn gericht op het nemen van kleine maatregelen (herinrichting). Het gaat om maatregelen, waarvoor al een advies voor uitvoering is gegeven. *“Deze projecten kennen weinig gevoeligheden/risico’s. Belangrijk is dat ze binnen tijd, budget en scope worden opgeleverd en dat buurtbewoners/gebruikers goed betrokken blijven.”*⁵¹⁸ Onder het blokje ‘Aanvullende informatie zoals draagvlak voor het resultaat, politieke gevoeligheid, risico's en knelpunten’ wordt over TD-ND het volgende vermeld: *“Neckardreef ligt gevoelig in de beeldvorming omdat hier in korte tijd twee auto’s uit de bocht zijn gevlogen en bij dezelfde bewoner de tuin in zijn gereden”*.⁵¹⁹ De Rekenkamer constateert dat deze aanvullende opmerking over TD-ND gelezen kan worden als een kanttekening bij de eerdere opmerking dat deze projecten weinig gevoeligheden / risico’s kennen.

Gelet op het kernknelpunt rond de bocht, namelijk de te hoge snelheden van het verkeer, is na een ontwerpfase een voorkeursvariant (zie hieronder figuur 3)⁵²⁰ opgesteld. Daarbij is gekozen voor het aanleggen van een plateau met drempels en een middeneiland. Bij de precieze positionering van de drempels en het plateau speelt mee dat de inrichting van de straten met zijstraten, parkeervakken etc. niet veel mogelijkheden bieden. Dat komt ook omdat voor groter verkeer (bussen, vuilniswagen etc.) de bocht nemen zijstraten in wel mogelijk moet blijven.

⁵¹⁷ Gemeente Utrecht (24 februari 2020). *Aanvraag projectmanager verschillende projecten 2020*.

⁵¹⁸ Gemeente Utrecht (24 februari 2020). *Aanvraag projectmanager verschillende projecten 2020*, p.1.

⁵¹⁹ Gemeente Utrecht (24 februari 2020). *Aanvraag projectmanager verschillende projecten 2020*, p.2.

⁵²⁰ Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*, p.3.

Figuur 3 Voorkeursvariant - locatie Neckardreef – Theemsdreef



In het startdocument (november 2020) is de hoofddoelstelling van het project ‘Herinrichting bocht Neckardreef - Theemsdreef’ als volgt geformuleerd: *“Het verbeteren van de verkeersveiligheid en in Overvecht en het voorkomen van ongevallen en verkeersgevaarlijk gedrag in de bocht. Het aantal ongevallen en de hoogte van de gereden snelheid vermindert door realisatie van de maatregelen”*.⁵²¹ De exacte doelstelling van aantal ernstige en hoogte van de snelheidsoverschrijdingen wordt in overleg met de opdrachtgever vastgesteld nadat er metingen beschikbaar zijn.⁵²²

Het project moet leiden tot het volgende resultaat: *“Aanpassing van de bocht TD-ND in het eerste kwartaal van 2021 door het realiseren van een 30km-zone waardoor er minder hoge snelheden worden gereden”*.⁵²³ Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd. De bushaltes worden aangepast. Er vindt geen herinrichting van de weg plaats, er worden alleen snelheidsremmende maatregelen getroffen bij de start van de 30km-zone. Vanwege corona worden er geen aanvullende activiteiten georganiseerd om aandacht te vragen voor de realisatie van de maatregelen.

In de startnotitie is bepaald dat het project dient te verlopen conform de richtlijnen van het Utrechts Plan Proces 3 (UPP3)⁵²⁴ voor bereikbaarheidsprojecten, dat wil zeggen projecten voor het verkeer in de stad voor een infrastructuurproject voor auto, fiets en openbaar vervoer.

⁵²¹ Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*, p.4.

⁵²² Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie*. Uit de evaluatie blijkt dat de nulmetingen zijn mislukt.

⁵²³ Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*, p.4.

⁵²⁴ Zie: [Utrechts planproces | gemeente Utrecht](https://www.utrecht.nl/planproces).

Middelen en instrumenten

In de startnotitie is voor de voorkeursvariant een kostenraming opgenomen, evenals een dekkingsvoorstel. De kostenraming bedraagt € 75.000 euro, waarvan € 32.000 euro voor het projectteam (plankosten). De raming van de uitvoeringskosten en overige verwachte kosten zijn in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1 Kostenraming herinrichting bocht Neckardreef – Theemsdreef

Onderdeel	Kosten
Projectteam	€ 32.000,-
Overige (wijkbericht, snelheidsmetingen, verkeersbesluiten)	€ 3.500,-
Uitvoeringskosten bushalte	€ 18.000,-
Uitvoeringskosten weg	€ 18.000,-
Maatregelen evaluatie	€ 1.500,-
Onvoorzien	€ 2.000,-
Totaal	€ 75.000,-

Alleen daadwerkelijk gemaakte kosten worden verrekend. Over de dekking van deze kosten is het volgende opgenomen in de startnotitie (zie tabel 2). Vanuit verkeersveiligheid zijn er taakstellende middelen beschikbaar voor aanpak van de bocht en de oversteek.

Tabel 2 Dekking kosten herinrichting bocht Neckardreef – Theemsdreef

Programma	Inkomsten
Verkeersveiligheid	€ 23.700,-
Stedelijke Netwerken (OV)	€ 20.000,-
Subsidie Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)	€ 9.000,-
Subsidie Provincie Utrecht	€ 22.300,-
Totaal	€ 75.000,-

De subsidie SPV is gebaseerd op maximaal 50% van de uitvoeringskosten. Dit is de maximale subsidie. Voor de subsidie van de provincie is ook 50% cofinanciering nodig. Beide verkeersveiligheidssubsidies zijn stapelbaar tot 100% van de uitvoeringskosten. Indien er aanvullende middelen benodigd zijn wordt eerst gekeken voor welk onderdeel deze middelen benodigd zijn. Indien de subsidies lager uitvallen dan bovenstaand genoemd, dan wordt dit tekort opgevuld door de deelopgave Verkeersveiligheid. De subsidies zijn aangevraagd vanuit de deelopgave Verkeersveiligheid onder Mobiliteit.

Uit een verstrekt overzicht van de kosten van de uitvoering⁵²⁵ (zie tabel 3) komt naar voren dat de kosten van de aanpassingen aan Theemsdreef-Neckardreef in totaal € 134.542 bedragen. Deze kosten zijn gedekt uit de middelen van programma Verkeersveiligheid, Stedelijke Netwerken en ontvangen subsidies.⁵²⁶ De externe kosten voor realisatie bedragen € 89.595, waarvan voornaamste kostenposten betrekking hebben op

⁵²⁵ Gemeente Utrecht (17 december 2025). Excel *Detailoverzicht boekingen casussen Rekenkamer*.

⁵²⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

uitbestede investeringen en onderhoud weg- en waterbouw. Daarnaast zijn er de zogenoemde plankosten (€ 44.947). Vanwege ontvangen subsidies (€ 31.407) en een interne verrekening (€ 10.000) heeft het project voor de gemeente per saldo € 93.117 gekost. De kosten zijn hoger uitgevallen dan geraamd.

Tabel 3 Kosten van verkeersveiligheidsproject Theemsdreef-Neckardreef

Kostensoort	Bedrag in euro's
Externe kosten: onderzoek en uitvoering	€ 89.595
Plankosten	€ 44.947
<i>Subsidie Rijk / provincie (verrekening)</i>	- € 31.704
<i>Onderlinge verrekening</i>	- € 10.000
Totaal (saldo)	€ 93.117

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. Gemeente Utrecht (17 december 2025). Excel *Detailoverzicht boekingen casussen Rekenkamer*.

Samenwerking en rolverdeling

In eerste instantie is de problematiek rond de bocht TD-ND in vervolg op het tweede ongeval (augustus 2019) opgepakt in het kader van het programma Verkeersveiligheid. In die fase heeft een analyse plaatsgevonden en is overleg gevoerd met diverse betrokkenen in de buurt. En zijn de eerste snelle maatregelen genomen: het plaatsen van betonblokken (varkensruggen) en later het aanvullend realiseren van een groenvoorziening ter plekke inclusief aanrijdbeveiliging (schrikblokken). Vervolgens is besloten tot het uitvoeren van een herinrichtingsproject.

Voorafgaand aan het opstellen van de voorkeursvariant heeft overleg plaatsgevonden met de nood- en hulpdiensten (NHD), Fietzersbond, Wijk- en bewonersplatform en Bewonerscommissie. Er is sprake van verschillen in opvattingen over de voorkeursvariant voor wat betreft het snelheidsregime. De VRU heeft een voorkeur voor het behouden van een maximumsnelheid van 50 km/u. Andere partijen hebben een voorkeur uitgesproken voor een maximumsnelheid van 30 km/u. Voor het programmeerteam Verkeersveiligheid gold een maximumsnelheid van 30 km/u als voorwaarde om akkoord te kunnen gaan.

Bij het komen tot een voorkeursvariant zijn conform de richtlijnen adviezen ingewonnen bij de politie, CVOM, openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten (VRU). Deze adviezen leidden tot het eerder genoemde meningsverschil met de bewoners over de aard van de maatregelen. Met een impasse en vertraging van enkele maanden als gevolg, totdat de opdrachtgevers van de gemeente (Verkeersveiligheid en ORM)⁵²⁷ een besluit hebben genomen waarin alle stakeholders zich konden vinden.

⁵²⁷ Gemeente Utrecht (2 november 2020). *Startdocument Ontwerp en Realisatie Mobiliteit Herinrichting Bocht Neckardreef – Theemsdreef*.

Het voorstel is ter toetsing voorgelegd aan de commissie BlnG.⁵²⁸ Hierin geven uiteenlopende stakeholders hun reactie op het voorstel. Opmerkingen betroffen onder meer verkeerskundige aspecten (halteren bussen), de hoogte en maatvoering van de drempels, de afwatering bij de drempels en plateaus (plaatsing kolken, vorming van plassen) en de trillingen van het busverkeer op de drempels / plateaus (afstand tot de woningen, bij trillingsklachten gaan drempels eruit).

Als project 'Herinrichting bocht Neckardreef-Theemsdreef' is het na overdracht door programma Verkeersveiligheid in het najaar 2020 onder opdrachtgeverschap van Ontwerp en Realisatie Mobiliteit (ORM) in het eerste kwartaal 2021 gerealiseerd.

Planning

De planning in de startnotitie volgt de fasering conform UPP3. De hieraan voorafgaande initiatieffase en het verloop daarvan is in deze planning niet weergegeven.

Figuur 4 Planning project (startnotitie november 2020)

5.1 Tijd

In hoofdlijn wordt de volgende planning gehanteerd voor het project.

Taaknaam	begindatum	einddatum
Definitiefase		
Startnotitie	April 2020	November 2020
Ontwerpfase		
Opstellen Oplossingsrichting	April 2020	September 2020
Consultatie stakeholders	Juni 2020	Juni 2020
Consultatie omgeving	Oktober 2020	November 2020
Definitief Ontwerp	November 2020	November 2020*
BlnG	Oktober 2020	November 2020
Vorbereidingsfase		
Verkeersbesluiten	Oktober 2020	Februari 2021
Offerte	November 2020	Januari 2021
Realisatie		
Uitvoering	Februari 2021	April 2021**
Evaluatie	Mei 2021***	Juni 2021

* = formele vaststelling in staf Mobiliteit

** = Exacte moment afhankelijk van de weersomstandigheden

*** = start 1 maand na uitvoering

De planning volgens de startnotitie laat zien dat er, gegeven de urgentie en ernst van het tweede ongeval eind juli 2019, veel doorlooptijd is gemoeid met het ontwikkelen van een herinrichtingsproject. Dat verliep tussen half juli en half oktober 2020 voor wat betreft overleg met de stakeholders trager dan gewenst door het ontstaan van een impasse over het

⁵²⁸ [Openbare ruimte: beheer, inrichting, gebruik \(BlnG\) | gemeente Utrecht](#). Gemeente Utrecht (2020). *Rapport BlnG Openbare Ruimte 2020170 Verkeersveiligheid Neckardreef*.

snelheidsregime. Door het uitvallen van de projectleider heeft de afstemming met de bewoners langer geduurd dan strikt noodzakelijk, hetgeen leidde tot frustratie bij de bewoners.⁵²⁹ De gemeente is dan al in een vergevorderd stadium om aanpassingen te gaan doen. Medio oktober 2020 is vanwege het derde ongeval bij de gemeente meer gevoel van urgentie ontstaan, mede vanwege de onrust in de buurt.⁵³⁰ In deze context is overleg gevoerd met betrokkenen in de buurt en een wijkbericht over de aanpak verspreid.⁵³¹ De startnotitie voor uitvoering van dit project is begin november 2020 vastgesteld. Kort daarna heeft een informatieavond voor bewoners plaatsgevonden (online vanwege corona). In december 2020 is gestart met de uitvoering.

Uit de procesgang en de evaluatie kan worden afgeleid dat de gemeente onder druk van uiteindelijk drie verkeersongevallen de vastgestelde maatregelen zo snel mogelijk heeft uitgevoerd. Daarbij is ook afgewogen en besloten niet te wachten op het verkeersbesluit⁵³² alvorens te starten met de uitvoering. In de evaluatie staat hierover: *“Vanwege de beperkte capaciteit voor het nemen van deze besluiten en de wens tot snelle realisatie is besloten om de werkzaamheden door te laten gaan. Dit ondanks het ontbreken van het juridische kader. Hierbij werd het draagvlak en risico op nieuwe ongevallen zwaarder gewogen dan het moeten intrekken van de maatregelen”*.⁵³³

Doeltreffendheid

In de startnotitie zijn heldere doelen en beoogde resultaten van het project geformuleerd. Deze zijn herhaald in de evaluatie: “Hoofddoelstelling van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid en het voorkomen van ongevallen en verkeersgevaarlijk gedrag in de bocht. Het projectresultaat moet leiden tot de realisatie van een verkeersveilige bocht en oversteek in het eerste kwartaal van 2021”.⁵³⁴ Verder wordt vermeld: “De exacte doelstelling van aantal ernstige en hoogte van de snelheidsoverschrijdingen wordt in overleg met de opdrachtgever vastgesteld nadat er metingen beschikbaar zijn”.⁵³⁵

Later is gebleken dat de nulmeting op de gereden snelheden is mislukt, waarschijnlijk door problemen met de meetslangen (kapotgereden of door vandalisme kapot gegaan).⁵³⁶ Daardoor is geen referentiemateriaal beschikbaar en is ook geen sprake van meer SMART-gemaakte doelen. In mei 2021 hebben ook snelheidsmetingen plaatsgevonden op de

⁵²⁹ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021). *Projectevaluatie Neckardreef*, p. 1.

⁵³⁰ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021). *Projectevaluatie Neckardreef*, p. 1.
⁵³¹ Gemeente Utrecht (13 oktober 2020). Interne mail *Eenzijdig ongeval bocht Theemsdreef - Neckardreef*.

⁵³² Gemeente Utrecht (oktober 2020). Wijkbericht *Herinrichting bocht Neckardreef – Theemsdreef*.

⁵³³ Staatscourant (29 maart 2021). *Verkeersbesluit 2021-03-25 Theemsdreef, Overvecht, Voorrangsweg en voorrangskruising, Verkeersmaatregelen Gemeente Utrecht* (nr. 16180).

⁵³⁴ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie Neckardreef*, p. 2.

⁵³⁵ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie Neckardreef*, p. 1.

⁵³⁶ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie Neckardreef*, p. 1.

⁵³⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

Theemsdreef en Neckardreef rondom de twee plateaus. Vanwege de mislukte nulmeting is het werkelijke snelheidsverschil niet inzichtelijk.⁵³⁷

De evaluatie is overwegend positief over de gerealiseerde verbetering van de verkeersveiligheid. De maatregelen hebben effect gesorteerd. De snelheid van het verkeer is teruggebracht en het gedrag in de binnenbocht is verbeterd. Er zijn ook kanttekeningen. De situatie in de bocht blijft gevaarlijk, doordat de bocht nog steeds met grote regelmaat wordt afgesneden door verkeer komende vanaf de Neckardreef, zelfs bij tegenliggers. En er ontstaan regelmatig chaotische situaties in de bocht als verkeer komende vanaf de Theemsdreef linksaf wil slaan. Het subjectieve aspect blijft overheersend negatief door het nog steeds excessief hardrijden (straatraces). Er is nog wel sprake van excessen bij snelheidsovertredingen. Ondanks genomen maatregelen blijft de bocht ND-TD daarom risicovol.

Leren en verbeteren

In de startnotitie is vastgelegd dat een maand na realisatie van de maatregelen wordt gestart met de evaluatie van de maatregelen, waarbij wordt geëvalueerd op het gedrag ter plaatse van de maatregelen, snelheid van het verkeer en de correctheid van het uitvoeren van de maatregelen. Eventuele aandachtspunten worden nog uitgevoerd. Het is de bedoeling dat de evaluatie binnen drie maanden na oplevering van de maatregelen aan de opdrachtgever beschikbaar wordt gesteld. De evaluatie dateert van eind juni 2021.

Bij het bepalen naar welke maatregelen de voorkeur uitgaat zijn de stakeholders en bewoners (o.a. bewonersvereniging LVOZ, Fietzersbond en Wijk-/Bewonersplatform Overvecht) betrokken. De voorkeursoptie is vervolgens met andere stakeholders als politie, U-OV en VRU afgestemd. Dat leidde wel tot de al eerder genoemde impasse over het snelheidsregime, totdat het besluit hierover op instemming van de bewoners kon rekenen en acceptabel was voor de andere stakeholders. In combinatie met het uitvallen van de projectleider ontstond vertraging, onduidelijkheid en frustratie over het al dan niet doorgaan van de voorkeursvariant, te meer omdat in dezelfde periode het derde ongeval plaatsvond. Dat is in de communicatie richting bewoners wel rechtgezet. Wel geven de bewoners aan dat het instellen van een lagere snelheid makkelijker moet kunnen met meer aandacht voor het belang van de omgeving.⁵³⁸

Bij de evaluatie is – op basis van de schouw – ook geconstateerd dat het aangelegde plateau op de Neckardreef overrijdbaar is, dit in tegenstelling tot het plateau op de Theemsdreef (zie figuur 5). Dit gebeurde dan ook in de praktijk en leidde tot onveilige situaties. In een later stadium is dit aangepast tot een plateau met een formeel middeneiland.

⁵³⁷ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021). *Projectevaluatie Neckardreef*

⁵³⁸ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie Neckardreef*.

Oorzaak hiervan (volgens de evaluatie) was een verschil van interpretatie over het ontwerp.⁵³⁹

In vervolg op de evaluatie zijn aanvullend maatregelen genomen om de gesignaleerde restpunten te verbeteren. Naast het aangepaste middeneiland ging het daarbij om het aanbrengen van een 30km-markering en extra belijning in de bocht van de TD-ND.

In de evaluatie wordt tenslotte ook ingegaan op het asociale rijgedrag. *“Een deel van de automobilisten houdt zich niet aan de verkeersregels. Dit is niet ongebruikelijk, maar de extremen die gepaard gaan met de overtredingen zijn het wel. De maatregelen verminderen weliswaar de onveiligheid in de bocht, maar hebben een beperkte impact op dit extreme gedrag. Geadviseerd wordt om nader te kijken hoe de onveiligheid die deze groep automobilisten veroorzaakt kan worden verminderd”*.⁵⁴⁰

Figuur 5 Situatie schouw (mei 2021) plateaus Theemsdreef en Neckardreef



Plateau Theemsdreef



Plateau Neckardreef

De verkeersveiligheid in Overvecht, waaronder ook de Theemsdreef, blijft aandacht vragen. Zo zijn er vanuit de Utrechtse gemeenteraad op 10 april 2025 mondelinge vragen gesteld, dit

⁵³⁹ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie Neckardreef*.

⁵⁴⁰ Gemeente Utrecht / Ontwikkelorganisatie Ruimte (30 juni 2021), *Projectevaluatie Neckardreef*, p.4.

in reactie op wederom signalen van omwonenden over de gevaarlijke verkeerssituatie op de Theemsdreef.⁵⁴¹

⁵⁴¹ Gemeente Utrecht (2025). Notulen vragenuur 10 april 2025, *vraag 7: Maak Theemsdreef veilig*, p.12-14. [Verslag Vragenuur, 2025-04-10, vastgesteld.pdf](#)

3. KANAALSTRAAT – DAMSTRAAT

Voorgeschiedenis en aanleiding

In 2016 hebben bewoners en ondernemers uit Lombok een buurtvisie opgesteld, op verzoek van de gemeente. De gemeente wil aan de slag met diverse werkzaamheden in de openbare ruimte, zoals het vervangen van bomen, riolering, en plaatsing van ondergrondse afvalvuilcontainers. Daarnaast spelen diverse problemen in de wijk, waaronder verkeers- en sociale onveiligheid. De buurtvisie beoogt ‘een toekomstperspectief’, om in te kunnen spelen op diverse stedelijke ontwikkelingen en rekening houdend met de diverse belangen en belevingen in de wijk.⁵⁴²

De Kanaalstraat staat bekend als levendige en drukke straat, maar (daardoor) ook al jaren als verkeersonveilig (zie figuur 1). In, bijvoorbeeld, een studie uit 2019 bevestigen mobiliteit- en verkeersveiligheidsexperts de onveilige verkeerssituatie. Er zijn veel snelle fietsers en scooters, overstekende voetgangers, auto's en (dubbel) geparkeerde auto's. Met name op het kruispunt Kanaalstraat-Damstraat komen deze weggebruikers samen. Dit kruispunt is beperkt overzichtelijk, met veel onvoorspelbaar gedrag van alle verkeersdeelnemers. De langgerekte Kanaalstraat is, tussen Damstraat en Jan Pieterszoon Coenstraat, een druk verblijfsgebied met diverse winkels.⁵⁴³ Echter, de Kanaalstraat is “(...) *ingericht als een doorgaande weg met 50 km/uur profiel: een grijze asfaltweg in combinatie met rode fietsstroken. Dit zorgt ervoor dat verkeer op de Kanaalstraat harder rijdt dan is toegestaan.*”

⁵⁴⁴ De fietsstroken zijn smal, zeker gelet op het feit dat dit een ‘hoofd fietsroute’ is.⁵⁴⁵

⁵⁴² Buurtvisie (oktober 2017) *Buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat*.

⁵⁴³ Deze casus richt zich op de verkeersmaatregelen op de Damstraat en genoemd deel van de Kanaalstraat Oost.

⁵⁴⁴ XTNT (2019), *Verkeersveiligheidsbeleving in beeld, Beoordeling en advies Utrecht West*, p.20.

⁵⁴⁵ XTNT (2019), *Verkeersveiligheidsbeleving in beeld, Beoordeling en advies Utrecht West*.

Figuur 1 Kanaalstraat anno 2019 (Foto's: Kamiel Scholten)



Beleid en aanpak

De Kanaalstraat staat reeds genoemd als 'project' in de eerste voortgangsrapportage van het programma Verkeersveiligheid in 2017. Er staan drie knelpunten rond verkeersveiligheid:

snelheid, verkeersgedrag en inrichting.⁵⁴⁶ *“De Kanaalstraat [staat] in de top 10 van het lijstje geregistreerde verkeersongevallen per straat. In de periode 1/2/2014 – 12/6/2017 zijn er 190 geregistreerde verkeersongevallen op de Kanaalstraat en Damstraat geweest.”*⁵⁴⁷ Er zijn in de loop der jaren verschillende maatregelen genomen, waaronder (in 2017-2018) de aanleg van (extra) verkeersdrempels, aanpassingen aan laad- en loshavens, regelmatige grootschalige verkeerscontroles, handhaving op (dubbel) parkeren.⁵⁴⁸ Het show- en aso-gedrag van sommige wegebruikers is echter niet simpel op te lossen met drempels en geldboetes; het gedrag zit dieper dan alleen verkeersgedrag.⁵⁴⁹

Uit de inwonersenquête van de gemeente Utrecht (2016) blijkt dat Lombok op ‘nummer één’ staat van alle buurten wat betreft ervaren verkeersonveiligheid. De buurt zelf beschrijft het verkeer als chaotisch en gevaarlijk, met soms asociaal rijgedrag. *“Voetgangers, fietsers en auto’s zitten elkaar regelmatig in de weg.”*⁵⁵⁰ Verkeersproblemen hangen bovendien samen met parkeerproblemen. Tegelijkertijd is de (auto)bereikbaarheid van Lombok een groot belang, voor onder andere ondernemers en bezoekers.⁵⁵¹

Gelet op de hoge ongevallen cijfers en ervaren verkeersonveiligheid en -chaos heeft het aanpakken van de verkeersveiligheid hoge prioriteit.

De Kanaalstraat-Damstraat betreft een project onder ‘werk-met-werk maken’. Dit betekent dat de Kanaalstraat-Damstraat niet onder het programma Verkeersveiligheid valt.⁵⁵² Het project Kanaalstraat-Damstraat wordt een herinrichtingsproject van werk-met-werk maken tussen Ruimte (herinrichting, ruimtelijke kwaliteit) en Stadsbedrijven (vervangingsopgave riolering, bomen). Vanuit het programma verkeersveiligheid is wel gekeken naar korte termijn maatregelen op de kruising Kanaalstraat-Damstraat, waaronder verandering van voorrangssituatie, toevoegen korte fietssuggestiestrook en beter inleiden van een paaltje op fietspad. Deze maatregelen zijn door het project meegenomen en uitgevoerd.

Met de Voorjaarsnota 2017 wordt besloten om leefbaarheid in bepaalde straten ‘integraal’ en programmatisch aan te pakken. *“Dit doen we door doorstroming en (verkeers)veiligheid te bevorderen (onder andere inrichting 30 km zone). Maar ook door verbeteringen aan te brengen op sociaal en maatschappelijk gebied, de economische vitaliteit te activeren en overlast te beperken.”*⁵⁵³ Bij deze ontwikkeling van de Kanaalstraat is breed draagvlak een

⁵⁴⁶ Gemeente Utrecht (1 januari 2017) *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid*.

⁵⁴⁷ Buurtvisie (oktober 2017) *Buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat*, p.12.

⁵⁴⁸ Gemeente Utrecht (19 april 2019) *Terugblik 2017-2018 en aanpak overlast en veiligheid Lombok-Oost*.

⁵⁴⁹ XTNT (2019) *Verkeersveiligheidsbeleving in beeld, Beoordeling en advies Utrecht West*.

⁵⁵⁰ Buurtvisie (oktober 2017) *Buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat*, p.6.

⁵⁵¹ Buurtvisie (oktober 2017) *Buurtvisie Kanaalstraat/Damstraat*.

⁵⁵² Gemeente Utrecht (1 januari 2017 & 1 juli 2017), *Voortgangsrapportages programma Verkeersveiligheid*.

⁵⁵³ Gemeente Utrecht (21 mei 2017). *Voorjaarsnota 2017 / Eerste Bestuursrapportage 2017*. P.80.

Figuur 2 Locatie Kanaalstraat - Damstraat, inclusief geplande rijrichtingen (bewerking openstreetmap)



⁵⁵⁵ Gemeente Utrecht (oktober 2021) *Kanaalstraat – Damstraat Definitief Ontwerp*.

Naast het ontwerp worden achttien verkeersbesluiten genomen (in 2023 en 2024), waaronder besluiten over: éénrichtingsweg Kanaalstraat en Damstraat; aanpassing van maximumsnelheid naar 30 km (Damstraat); stopverboden; verplaatsing laad- en losgelegenheden; wijziging van voorrangsregeling (in verband met 30km-zone); en het verwijderen middeneilanden.⁵⁵⁶

Middelen en instrumenten

Er is geen financiële bijdrage geleverd vanuit het programma verkeersveiligheid aan de herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat; het is in die zin geen specifiek ‘verkeersveiligheidsproject’.⁵⁵⁷ De gelden voor de herinrichting komen uit het programma bereikbaarheid. De programmakosten worden gedekt uit een apart budget bij het programma Stedelijke Ontwikkeling.

Met de college-onderhandelingen voor het coalitieakkoord 2018-2022 is € 6 miljoen bestemd voor de herinrichting van de Kanaalstraat-Damstraat.⁵⁵⁸ Deze € 6 miljoen was gebaseerd op een globale raming; op basis van het IPvE-FO bleek ongeveer € 8 miljoen nodig te zijn.⁵⁵⁹ In het Meerjaren Perspectief Ruimte (2020) is het bedrag voor de uitvoering van de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat verhoogd met € 1,5 miljoen: in totaal is daarbij € 7,5 miljoen vastgesteld.⁵⁶⁰ Daarnaast is vanuit andere programmaonderdelen € 0,4 miljoen bijgedragen - waaronder groen, beheer en onderhoud⁵⁶¹ - waardoor de totale investering uitkomt op € 7,9 miljoen euro. De vaststelling van het definitieve IPvE en FO voor de Kanaalstraat-Damstraat, als kader voor de herinrichting, was ‘de basis’ om het krediet voor de herinrichting Kanaalstraat-Damstraat door de raad te laten vrijgeven.⁵⁶² Met de voorjaarsnota’s van 2023 en 2025 zijn nog extra gelden toegekend, respectievelijk 750.000 euro en 500.000 euro⁵⁶³. In totaal kostte het programma 9,15 miljoen (binnen programma bereikbaarheid).⁵⁶⁴ Voor de extra kosten worden meerdere redenen aangewezen: bij de aanbestedingen bleken kosten hoger uit te vallen door prijsstijgingen; de gekozen fasering van maatregelen (om risico op vertraging te verminderen) leidde tot meerkosten; en tegenvallers in de ondergrond tijdens de uitvoering bij het kruispunt zorgde voor meerwerk.⁵⁶⁵

⁵⁵⁶ Verkeersbesluiten 2023, nrs.: 82320, 82116, 82278, 81116, 81384, 82385, 82499, 81384, 81005, 81041 & 2024, nrs.: 85317, 85638, 85671, 85574, 85517, 85372, 85372, 84952.

⁵⁵⁷ Gemeente Utrecht (januari 2026) schriftelijke informatie/antwoorden financieringsvragen

⁵⁵⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente* – met verwijzing naar coalitieakkoord Utrecht ‘Ruimte voor Iedereen’ 2018-2022; Raadsbesluit (16 juli 2020) *Meerjarenperspectief Ruimte 2020*.

⁵⁵⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁶⁰ Raadsbesluit (26 november 2020) *Vrijgave investeringskrediet herinrichting Kanaalstraat-Damstraat*.

⁵⁶¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁶² Raadsbesluit (26 november 2020) *Vrijgave investeringskrediet herinrichting Kanaalstraat-Damstraat*.

⁵⁶³ Raadsbesluit (6 juli 2023) *Voorjaarsnota en Eerste Bestuursrapportage 2023*; Raadsbesluit (10 juli 2025) *Voorjaarsnota 2025 en Eerste bestuursrapportage 2025*

⁵⁶⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁶⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*. & Gemeente Utrecht (2025) *Meerjaren Perspectief Ruimte 2025*.

Samenwerking en rolverdeling

Interne organisatie

Het projectteam herinrichting heeft bestaan uit onder andere landschaps- en verkeersontwerpers, verkeerskundigen, technisch adviseurs en participatieadviseurs. Er is samengewerkt met onder andere een wijkverkeersadviseur en een beleidsadviseur van het programma Verkeersveiligheid. Dit betreft zowel het meedenken over verkeerskundige keuzes in het integrale herinrichtingsproject als de eerder genoemde korte termijn maatregelen op de kruising Kanaalstraat-Damstraat. In de fase na realisatie van de herinrichting van de Kanaalstraat is vanuit VTH en OOV ook ingezet op handhaving van (verkeers)gedrag met een buurtconciërge en straatcoaches. Daarnaast zijn ook met de politie afspraken gemaakt om (tijdelijk) intensiever aanwezig te zijn en acties uit te voeren.⁵⁶⁶

Bijdragen ‘verkeer’ intern en extern

Er heeft op drie momenten een toetsing van Beheer, Inrichting en Gebruik (BInG) plaatsgevonden; (1) de fasen Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPVE/FO), maart 2020; (2) fase Voorontwerp (VO), februari 2021; (3) fase Definitief ontwerp (DO), september 2021. Bij deze BInG zijn, zoals gebruikelijk, interne en externe partijen betrokken (zie paragraaf 4.2 en paragraaf 7.1 in de nota van bevindingen). De inhoud van de BInG geeft een goede indruk van wie betrokken zijn geweest, welke dilemma's speelden (specifiek rond verkeer) en wat er is besloten.

Fasen IPVE/FO

- Er zijn aspecten waar betrokkenen het snel over eens zijn, zoals het verzoek om ‘ruimte voor laden lossen buiten de rijbaan’ vanuit brandweer/politie.
- Er zijn aspecten die na toelichting eenvoudig akkoord lijken te zijn. VRU/Brandweer verzoekt bijvoorbeeld om een verbreding van de voorgestelde rijbaanbreedte (van 4,1 meter naar 4,5 meter). Na uitleg vanuit het project -versmalling ontmoedigt dubbelparken en parkeervakken zijn breed genoeg om verdere versmalling tegen te gaan- heeft de brandweer ingestemd.
- Er is inbreng die ‘een harde eis’ is, maar waarbij ook andere belangen spelen. Een voorbeeld is dat volgens de politie een inrichting conform een 30-km zone moet zijn, anders kan de politie niet handhaven. Hierna is vanuit het project een kleine afwijking toegelicht op uitrijconstructies bij zijstraten, omdat het een hoofdfietsroute met voorrang is, als belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk van de stad.
- Er zijn aspecten waarbij verwezen wordt naar processen buiten de BInG. *“De verkeerskundige uitgangspunten zijn al in de buurtvisie vastgesteld. Met name het monitoren van de zijstraten is een aandachtspunt als eenrichtingsverkeer wordt ingesteld.”*⁵⁶⁷

⁵⁶⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁶⁷ Gemeente Utrecht, *BiNG 2020.029 Kanaalstraat - Damstraat*, p.22.

- Er zijn ook aspecten waarover veel discussie is. Wegbeheer stelde bijvoorbeeld vragen over de wegverharding in relatie tot verkeersprognoses, in verband met beheer en slijtage.

Het IPvE/FO is in maart 2020 de BlnG gepasseerd. Het college heeft het (concept) IPvE/FO vrijgegeven in mei 2020 (voor inspraak).

Fasen VO en DO

Ten opzichte van het IPvE/FO zijn geen wezenlijke veranderingen, maar wel wat aanpassingen in het VO. Een voorbeeld is dat de kruising J.P. Coenstraat/Kanaalstraat een gelijkwaardig plateau is geworden⁵⁶⁸.

In de BlnG-fasen VO en DO komen enkele aspecten opnieuw aan de orde. In deze fasen wordt in de reactie hierop veelal verwezen naar ‘vastgestelde keuzes’. Voorbeelden:

- De nood- en hulpdiensten blijken toch nog bezorgd over de rijbaanbreedte. Maar het besluit blijft 4,1 meter, want “zo is het ook door het college vastgelegd”⁵⁶⁹ en ook om dubbel parkeren te voorkomen.
- Wegbeheer verwijst naar gemeentebrede afspraken om het gekozen profiel en verharding juist niet meer elders in de stad te passen, in verband met beheer- en onderhoudskosten. In reactie wordt verwezen naar eerdere besprekingen en ‘een gelopen koers’.

In de BlnG fasen VO en DO komen ook nieuwe aspecten aan de orde:

- Wegbeheer adviseert “voor een rustiger straatbeeld” om gele strepen toe te passen in plaats van een “bordenwoud” aan stopverbod-borden, hoewel markering duurder is in aanbrengen en onderhoud. De reactie vanuit het project is dat het ontwerpteam kiest voor borden, omdat gele strepen “lelijk” zijn. Handhaving benadrukt dat borden aan beide zijden van de weg nodig zijn en dat plaatsing aan één zijde onvoldoende is.

Andere inbreng

Naast bovengenoemde externe partijen, waaronder nood- en hulpdiensten, zijn ook andere partijen betrokken geweest. De Fietzersbond stond in eerste instantie wat meer ‘op de achtergrond’⁵⁷⁰, maar geeft wel diverse opmerkingen bij het plan: zij wil onder andere meer snelheidsremmers, een ‘deurzone’ langs parkeervakken (voor openzwaaiende portieren) en blijvende verkeersveiligheid monitoring.⁵⁷¹ SOLGU geeft een reactie op het VO. Zij wil bijvoorbeeld ‘haakse’ gehandicapten parkeerplaatsen en meer zebrapaden; beiden worden vanuit verkeersveiligheid afgewezen, respectievelijk omdat achteruitrijden gevaarlijk is en om

⁵⁶⁸ Gemeente Utrecht, *BiNG 2020.029 Kanaalstraat - Damstraat*.

⁵⁶⁹ Gemeente Utrecht, *BiNG 2020.029 Kanaalstraat - Damstraat*, p.14.

⁵⁷⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview externe samenwerkingspartner*.

⁵⁷¹ Fietzersbond Utrecht (2020) *Kanaalstraat en Damstraat*
utrecht.fietzersbond.nl/2020/06/05/kanaalstraat-en-damstraat-2/ (maart 2026)
<https://utrecht.fietzersbond.nl/2020/06/05/kanaalstraat-en-damstraat-2/>

duidelijk te maken dat oversteekbewegingen op meerdere locaties kan plaatsvinden in lijn met een 'verblijfsgebied'.⁵⁷²

Inbreng wijk

De bewoners en ondernemers van Lombok zijn continu en intensief betrokken geweest. Bewoners zijn regelmatig geïnformeerd (bijvoorbeeld via wijkberichten) en sommige bewoners waren zelf actiever betrokken (bijvoorbeeld in de klankbordgroep bij de verkeersmonitoring). 'Verkeersveiligheid' was continu onderdeel van de bijdragen van bewoners, waaronder: de buurtvisie (2017), formele reacties op het conceptontwerp (Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp) in 2020 en op het concept Voorlopig Ontwerp (reactienota 2021), tot reacties tijdens het openingsfeest (juni 2024).

Planning

Programma verkeersveiligheid volgt voortgang

In de voortgangsrapportages van het programma Verkeersveiligheid staan rapportages over de voortgang van projectfasen van de Kanaalstraat-Damstraat. Al in de eerste voortgangsrapportage staat de Kanaalstraat vermeld, met de notitie 'lange termijn visie', uitgevoerd onder 'werk met werk'.⁵⁷³ In de rapportages staan tevens de cijfers over verkeersongevallen, met de VerkeersongevallenConcentraties (VOC) lijst. Op deze lijst schuift de Kanaalstraat (met meerdere kruispunten) tussen 2018 en eind 2019 van plek 4, naar plek 3 en daarna plek 2.⁵⁷⁴ Na 'analyse' blijkt dat "(...) *geen urgente aanpassing noodzakelijk is vooruitlopend op de aanpak van de Kanaalstraat*"⁵⁷⁵, maar tussentijds wel een snelheidsdisplay als gedragsmaatregel wordt geplaatst.

Sommige bewoners ervaren ongeduld en urgentie voor verkeersmaatregelen. Zo reageren zij: "*Ik ben erg teleurgesteld dat de uitvoering van het plan zo lang op zich laat wachten.*"⁵⁷⁶ In reactie op de vragen waarom realisatie pas in 2024 zal zijn, staat uitgelegd dat na vaststelling van het ontwerp nog meer stappen volgen.

In opvolgende jaren volgen voortgangsrapportages Duurzame Mobiliteit, waarin wordt gewerkt met 'risicoprofielen' van (lopende) projecten. In voorjaar en najaar 2023 geldt voor de Kanaalstraat-Damstraat een 'geel' risicoprofiel: dat zijn 'bestaande risico's', die al worden beheerst door maatregelen⁵⁷⁷; een toelichting ontbreekt. In voorjaar 2024 heeft de

⁵⁷² Gemeente Utrecht (mei 2021). *Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat reactienota*.

⁵⁷³ Gemeente Utrecht (1 januari 2017 & 1 juli 2017), *Voortgangsrapportages programma Verkeersveiligheid*.

⁵⁷⁴ Gemeente Utrecht (2018-2019) *Voortgangsrapportages programma Verkeersveiligheid (juli 2018, januari 2019, juli 2019)* In de jaren 2020 tot 2023 blijft de Kanaalstraat in de 'top 5' van de VOC lijst (van nummer 1 tot en met nummer 5).

⁵⁷⁵ Gemeente Utrecht (2019) *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid juli 2019*, p.10.

⁵⁷⁶ Gemeente Utrecht (oktober 2020). *Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat IPvE-FO, Inclusief Reactienota* p.26

⁵⁷⁷ Gemeente Utrecht (2023) *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit. Najaar 2023: actualisatie van planning en risicoprofiel op investeringsprofielen*.

Kanaalstraat-Damstraat een ‘groen’ risicoprofiel, wat betekent dat het verloopt volgens prognose want “(...) werkzaamheden aan de Kanaalstraat zijn afgerond en heeft daarmee een verlaagd risicoprofiel voor het resterende deel aan de Damstraat. Begin 2025 starten we met de uitvoering van de Damstraat.”⁵⁷⁸ In de voortgangsrapportage Programma Duurzame mobiliteit 2025 staat de ingebruikname van de Kanaalstraat vermeld, inclusief monitor van neveneffecten, en de uitvoeringsstart van de Damstraat.⁵⁷⁹

Voortgang volgens programmateam Kanaalstraat-Damstraat

Het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE-FO) is in najaar 2020 vastgesteld door het college,⁵⁸⁰ iets later dan de beoogde maart-april 2020 (volgens een plan van aanpak uit 2019). Deze ‘aanloopfase’ kost iets meer tijd, maar in het plan van aanpak is al benadrukt dat zorgvuldig contact met de buurt belangrijk is, waaronder meerdere buurtbijeenkomsten.⁵⁸¹

In een raadsbrief over het IPvE staat dat uitvoering van de herinrichting op zijn vroegst tegen de zomer van 2022 zal starten.⁵⁸² In een specifiek planningsoverzicht staat realisatie van Kanaalstraat-Oost in Q4 2023 en van Damstraat in Q1 2025; dit planningsoverzicht toont tevens de samenhang en afhankelijkheid van realisatie met de planning en werkzaamheden van aannemers en nutspartijen.⁵⁸³ Daadwerkelijke realisatie van de Kanaalstraat is in 2024 en van de Damstraat (verwacht) maart 2026.⁵⁸⁴

Doeltreffendheid

De Kanaalstraat is, met het programma Kanaalstraat-Damstraat, een stukje verkeersveiliger geworden. Er is iets minder drukte en een passende 30km-inrichting (zie figuur 3 en 4). Tevens is er extra aandacht voor (voortdurend) verkeersonveilig gedrag, via handhaving en veiligheidsaanpakken. Het beoordelen van de doeltreffendheid is echter complex. Samengevat (zie toelichting per punt, met referenties):

1. Kwantitatieve metingen tonen iets minder verkeersdrukke in de Kanaalstraat, maar ook enkele neveneffecten in andere straten in Lombok.

⁵⁷⁸ Gemeente Utrecht (2024) *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit. Najaar 2023: actualisatie van planning en risicoprofiel op investeringsprofielen + voortgang projecten en programma's*, p.3

⁵⁷⁹ Gemeente Utrecht (2025) *Voortgangsrapportage Programma Duurzame Mobiliteit. Najaar 2023: actualisatie van planning en risicoprofiel op investeringsprofielen + voortgang projecten en programma's*.

⁵⁸⁰ Gemeente Utrecht (oktober 2020) *Herinrichting Kanaalstraat – Damstraat. Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp*.

⁵⁸¹ Gemeente Utrecht (mei 2019). *PvA Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat IPvE/FO fase*. & Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁵⁸² Gemeente Utrecht (oktober 2020) *Herinrichting Kanaalstraat – Damstraat. Integraal Programma van Eisen & Functioneel Ontwerp*.

⁵⁸³ Gemeente Utrecht (januari 2022) *Planning Kanaalstraat – Damstraat*.

⁵⁸⁴ Gemeente Utrecht (2026) Kanaalstraat en Damstraat opnieuw inrichten | gemeente Utrecht www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/west/kanaalstraat-en-damstraat-opnieuw-inrichten (27/3/2026).

2. Verkeersveiligheid is onderdeel van een integraal programma: er zijn meer doelstellingen.
3. De beleving van de verkeersveiligheid na herinrichting is zowel positief als negatief.
 - Noot: ingebruikname Damstraat is maart 2026.⁵⁸⁵
 - Toekomst: lange termijn effecten zijn nog niet bekend.

Figuur 3 Kanaalstraat anno 2024
(Foto: 'Evaluatie herinrichting Kanaalstraat' gemeente Utrecht, 2024)



Ad. 1 Kanaalstraat-Damstraat rustiger, elders acceptabele toename auto's

Op verzoek van de buurt (in 2019) is in 2022 een monitor verkeerscirculatie uitgevoerd (0-meting), in samenwerking met een klankbordgroep. Doel is om effecten op verkeersstromen te monitoren, van het invoeren van éénrichtingsverkeer en omdraaien van de rijrichting in Damstraat-noord. Bij ongewenste neveneffecten, zoals nieuwe routes van 'showverkeer', zullen aanvullende maatregelen worden uitgevoerd (binnen het programma Kanaalstraat-Damstraat). Via 30 meetlocaties is een beeld verkregen van de huidige situatie: hoeveelheid verkeer, snelheid, verdeling over de dag en type verkeer.⁵⁸⁶

Na herinrichting is in 2024 een tweede meting gedaan (1-meting). De conclusies over de verkeerskundige situatie zijn dat de Damstraat en Kanaalstraat rustiger zijn geworden. Zondag blijft de drukste verkeersdag. De gereden snelheid ligt bijna overal in het gebied

⁵⁸⁵ Gemeente Utrecht (2026) *Kanaalstraat en Damstraat opnieuw inrichten* | gemeente Utrecht www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/west/kanaalstraat-en-damstraat-opnieuw-inrichten (27/3/2026).

⁵⁸⁶ Gemeente Utrecht (22-04-2024) *Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat Monitoringsplan verkeerscirculatie 0-meting*.

even laag of lager dan bij de 0-meting, maar niet op de ventweg Vleutenseweg. Daarnaast zijn er qua intensiteiten zijstraten “... waar in % nog meer voertuigen zijn bijgekomen, maar waar de intensiteiten voor een smalle woonstraat nog steeds relatief laag liggen”⁵⁸⁷ De toename in de zijstraten is verkeerskundig acceptabel.⁵⁸⁸ Uit de genoemde straten komen de meeste bewonersmeldingen van verkeersoverlast. Op basis van deze resultaten neemt de gemeente op twee plekken maatregelen: ventweg Vleutenseweg en de Van Riebeeckstraat.⁵⁸⁹

Figuur 4 Kanaalstraat (oktober & december 2025)



⁵⁸⁷ Gemeente Utrecht (24-09-2024) *Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat Monitoringsplan verkeerscirculatie 0- en 1-meting*, p.16

⁵⁸⁸ Gemeente Utrecht (11 november 2024) Raadsbrief *Evaluatie herinrichting Kanaalstraat*.

⁵⁸⁹ Gemeente Utrecht (24-09-2024) *Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat Monitoringsplan verkeerscirculatie 0- en 1-meting*.



Ad. 2 Verkeersveiligheid in een integraal programma

Bij de start van het integrale programma Kanaalstraat – Damstraat werden drie doelen genoemd, met de buurtvisie als basis: “(...) *het vergroten van de verkeersveiligheid, verbeteren van het verblijfsklimaat en versterken van de economische vitaliteit.*”⁵⁹⁰

De buurtvisie blijft in de loop der jaren een belangrijk uitgangspunt, naast genoemde gemeentelijke opgaven in de openbare ruimte, maar het accent komt iets meer op (brede) ‘veiligheid’ te liggen.

Het IPvE/FO van de herinrichting neemt ook de buurtvisie als uitgangspunt, en benadrukt “(...) *zorgen over sociale en verkeersveiligheid.*”⁵⁹¹

De gemeente concludeert dat de doelen van de herinrichting Kanaalstraat zijn behaald: “*We zien dat de straat goed functioneert, zoals bedacht met het ontwerp.*” *Er is sprake van een “verkeersveiligere inrichting”*⁵⁹², met als belangrijkste maatregelen het instellen van éénrichtingsverkeer. Als je niet integraal, maar puur vanuit verkeersveiligheid zou inrichten, dan zou een autovrij voetgangersgebied meest verkeersveilig zijn.⁵⁹³ Dat is echter niet in het belang van andere genoemde functies en belangen (zoals benoemd in de buurtvisie). Op de

⁵⁹⁰ Raadsbrief (19 april 2019) *Programma Kanaalstraat Damstraat*, met verwijzing naar Motie ‘voer bewonersvisie Kanaalstraat / Damstraat uit (M31, 8 maart 2018), p.2.

⁵⁹¹ Gemeente Utrecht (mei 2021). *Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat reactienota*, p.4.

⁵⁹² Gemeente Utrecht (11 november 2024) Raadsbrief *Evaluatie herinrichting Kanaalstraat*, p.1.

⁵⁹³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*. Cf. SWECO (2020), Human Factor Analyse Kanaalstraat, inclusief Gemeente Utrecht (juli 2020). *Reactiememo*.

locatielijst ‘verkeersslachtoffers en meldingen’ (opvolger van de VOC-lijst) komt de Kanaalstraat-Damstraat niet meer terug.⁵⁹⁴

Ad. 3 Beleving

De (tientallen) reacties na de herinrichting zijn merendeels positief, met waardering voor de ‘mooie inrichting’, ‘ruime stoepen’ en ‘fijner fietsen’. Er zijn echter ook negatieve reacties, waaronder relatief veel opmerkingen over verkeer: sommigen vinden de straat te smal voor auto en fiets samen, en ervaren (nog steeds) hardrijders met ‘bewust veel geluid’.⁵⁹⁵ Asociaal verkeersgedrag blijkt dus een hardnekkig probleem. Naast de herinrichting wordt overigens wel ingezet op veiligheid, via de veiligheidsaanpak Lombok-Oost, met onder andere: camera’s en scanauto’s, extra toezicht gemeentelijke handhavers, jeugdgroeps- en persoonsgerichte aanpak. Feitelijk zit het aanpakken van verkeersonveilig gedrag echter “(...) *niet in de scope van het project van de herinrichting*”⁵⁹⁶ Latere reacties gaan, naast eerder genoemde aspecten, onder andere, over de nu ‘onoverzichtelijke’ kruising van Kanaalstraat met de J.P. Coenstraat, hardrijders in de J.P. Coenstraat en een voor fietsers gevaarlijk afwateringsstrookje langs de Kanaalstraat.⁵⁹⁷

Ondernemers noemen ‘foutparkeren’ en ‘rijden over de stoep’ als ongewenste neveneffecten na herinrichting. Naar aanleiding hiervan plaatst de gemeente enkele bloempotten in de Kanaalstraat die rijden over / parkeren op de stoep bemoeilijken.⁵⁹⁸

Bij bovengenoemde reacties van bewoners op de herinrichting zaten zowel positieve als negatieve reacties over verkeersveiligheid. Gemeente, politie en ondernemers zijn duidelijk positiever dan de bewoners: zij vinden de Kanaalstraat verkeersveiliger.⁵⁹⁹

Leren en verbeteren

Tijdens de planontwikkeling zijn drie studies gebruikt, waar verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp in was⁶⁰⁰. Een eerste studie van XTNT is in 2019 opgesteld voor Utrecht West en bevat een duidelijke sociaal-fysieke probleemanalyse van de Kanaalstraat-Damstraat.⁶⁰¹⁾

Een tweede studie is opgesteld door omgevingspsychologen in samenwerking met een werkgroep van bewoners en de gemeente; tijdens enkele avonden zijn uitkomsten van de studies besproken. De studie betreft ontwerp oplossingen om ongewenste gedrag in de wijk

⁵⁹⁴ Gemeente Utrecht (4 juli 2025). Raadsbrief *Toezeggingen verkeersveiligheid*

⁵⁹⁵ Gemeente Utrecht (11 november 2024) Raadsbrief *Evaluatie herinrichting Kanaalstraat & Gemeente Utrecht (juni 2024), Reacties op herinrichting Kanaalstraat & Gemeente Utrecht (november 2025) Notitie Stand van Zaken Buurtvisie 2017: inzet, resultaten en waardering.*

⁵⁹⁶ Gemeente Utrecht (mei 2021). *Herinrichting Kanaalstraat-Damstraat reactienota*, p.11.

⁵⁹⁷ Gemeente Utrecht (november 2025) *Notitie Stand van Zaken Buurtvisie 2017: inzet, resultaten en waardering.*

⁵⁹⁸ Gemeente Utrecht (11 november 2024) Raadsbrief *Evaluatie herinrichting Kanaalstraat.*

⁵⁹⁹ Gemeente Utrecht (11 november 2024) Raadsbrief *Evaluatie herinrichting Kanaalstraat.*

⁶⁰⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶⁰¹ XTNT (2019), *Verkeersveiligheidsbeleving in beeld, Beoordeling en advies Utrecht West*

tegen te gaan en gewenst gedrag te bevorderen.⁶⁰² Enkele oplossingen zijn deels toegepast in het IPvE/FO; andere niet, omdat deze bijvoorbeeld strijdig zijn met de uitgangspunten voor het ontwerp zoals vastgelegd in de buurtvisie.⁶⁰³ Een derde studie is een 'audit' van SWECO die is opgesteld op verzoek van de raad, na een commissievergadering waarin het IPvE/FO is besproken.⁶⁰⁴ SWECO bevestigt met name de gemaakte keuzes in het FO. Wel adviseert zij om een fietsstraat te overwegen, omdat de Kanaalstraat een 'hoofd fietsroute' is en een fietsstraat meer recht doet aan het samenspel tussen fietsers en auto's. De gemeente geeft aan dat dit niet past bij een gebied dat primair een verblijfsgebied is, in plaats van primair een doorgaande fietsroute. Tevens adviseert SWECO om te zorgen voor goede monitoring, waarbij de gemeente bevestigt dat een monitoringsplan is opgesteld.⁶⁰⁵

⁶⁰² Werkgroep 'Omgeving en Gedrag Kop van Lombok', *Ruimtelijke interventies gedragsbeïnvloeding Kanaalstraat en Damstraat* (11 december 2019).

⁶⁰³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁰⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁰⁵ SWECO (2020). *Human Factor Analyse Kanaalstraat*, inclusief Gemeente Utrecht (juli 2020). *Reactiememo*.

4. EISENHOWERLAAN

Voorgeschiedenis en aanleiding

De Eisenhowerlaan in de wijk Kanaleneiland was, voor aanvang van het verkeersveiligheidsproject in 2017, een tweerichtingsverkeersweg. De zuidelijke kant start bij de Bernadottelaan, waar ook het winkelcentrum Nova, een moskee en een kantorencomplex liggen. De noordelijke kant eindigt bij de Van Heuven Goedhartlaan, grenzend aan het 24 Oktoberplein (zie kaartje). Aan de (zuid)westkant van de Eisenhowerlaan grenzen vooral huizen. Aan de (noord)oostkant ligt parallel een langgerekt parkeerterrein, met aangrenzend flats, appartementen en andere hogere gebouwen. Deze grenzen tevens aan de Beneluxlaan (zie figuur 1). Formeel is de Eisenhowerlaan een erftoegangsweg, maar in praktijk werd de Eisenhowerlaan veel gebruikt als (sluip)route naar het 24 Oktoberplein. Vorm, functie en gebruik waren dus onvoldoende met elkaar in overeenstemming.⁶⁰⁶

Figuur 1 Locatie Eisenhowerlaan (bewerking openstreetmaps)



⁶⁰⁶ Gemeente Utrecht (2018). *Notitie Verkeersveiligheidsanalyse Eisenhowerlaan*.

In het najaar van 2017 is het verkeersveiligheidsproject Eisenhowerlaan gestart. Aanleiding waren diverse verzoeken van bewoners. Zij hadden zorgen over verkeersveiligheid op de Eisenhowerlaan, waaronder hardrijden en verkeersdrukke. Naar aanleiding hiervan is een eerste verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd, met snelheids- en intensiteitsmetingen en een schouw op straat met bewoners.⁶⁰⁷ Uit deze analyse blijkt dat er inderdaad regelmatig te hard werd gereden en dat er relatief veel (sluip)verkeer door de Eisenhowerlaan in noord(west)elijke richting naar het 24 Oktoberplein rijdt. Ongeveer 70% rijdt in noord(west)elijke richting en ongeveer 30% in zuid(oost)elijke richting.⁶⁰⁸ Bovendien heeft de straat een 'ongelijkmatig straatprofiel', waarbij fietsers op het zuidelijk deel soms door auto's aan de kant worden gedrukt omdat de straat hier smaller is dan aan de noordkant en te smal volgens richtlijnen uit het Handboek Openbare Ruimte.⁶⁰⁹

Beleid en aanpak

De combinatie van meldingen en de uitkomsten van de verkeersanalyse leverden in eerste instantie samen voldoende argumenten om dit tot een project te maken.⁶¹⁰ Het project stond daarom eerst op de 'dynamische lijst' van projecten in de voortgangsrapportages, met een geschatte omvang van ruim € 150.000 uitvoeringskosten.⁶¹¹ Budget komt beschikbaar vanuit het programma Verkeersveiligheid.⁶¹² Bij de prioritering speelde mee dat het project als 'kansrijk' werd gezien: met relatief kleine (goedkope) maatregelen, kon de verkeersveiligheid relatief makkelijk worden aangepakt.⁶¹³

De uiteindelijke maatregelen betreffen een 'verkeersknip' op de Eisenhowerlaan, om sluipverkeer te weren en zo de verkeersveiligheid te verbeteren (zie figuur 1 en figuur 2).⁶¹⁴

⁶⁰⁷ Gemeente Utrecht (2019) *Annotatie Staf Mobiliteit verkeersveiligheidsproject Eisenhowerlaan Onderzoek haalbaarheid extra tramdoorsteek bij kruispunt Bernadottelaan – Beneluxlaan & Rekenkamer Utrecht (2025). Interview gemeente.*

⁶⁰⁸ Gemeente Utrecht (2018) *Notitie Verkeersveiligheidsanalyse Eisenhowerlaan.*

⁶⁰⁹ Gemeente Utrecht (2019) *Annotatie Staf Mobiliteit verkeersveiligheidsproject Eisenhowerlaan Onderzoek haalbaarheid extra tramdoorsteek bij kruispunt Bernadottelaan – Beneluxlaan.*

⁶¹⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶¹¹ Gemeente Utrecht (2018) *Notitie Verkeersveiligheidsanalyse Eisenhowerlaan.* Deze kosten waren gebaseerd op een eerder en ander ontwerp dan de gerealiseerde 'knip'.

⁶¹² Gemeente Utrecht (2018) *Notitie Verkeersveiligheidsanalyse Eisenhowerlaan.*

⁶¹³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶¹⁴ Gemeente Utrecht (2019) *Annotatie Staf Mobiliteit verkeersveiligheidsproject Eisenhowerlaan.*

Figuur 2 Eisenhowerlaan anno 2025 (Foto's: Rekenkamer Utrecht, oktober 2025).



Eisenhowerlaan vanuit noordkant, met moskee (links) Bernadottelaan en winkelcentrum Nova



Eisenhowerlaan vanuit noordkant, Bernadottelaan in de verte



Eisenhowerlaan vanuit zuidkant, de knip





Eisenhowerlaan vanuit noordkant, ter hoogte van drempel Peltlaan, verderop de knip (oktober 2025)

Middelen en instrumenten

Het project heeft ruim € 64.000 gekost, gefinancierd door programma Verkeersveiligheid. Dit waren voor driekwart plankosten (€ 48.000) en voor een kwart realisatiekosten (€ 16.000). Plankosten betreffen loonkosten van interne medewerkers, voor planvorming, organisatie van inwonersbijeenkomsten en onderzoeken. Realisatiekosten betreffen externe kosten, met name voor de fysieke inrichting en bijvoorbeeld ook verkeerstellingen en wijkberichten.⁶¹⁵ De inrichtingskosten betreffen een 'verkeersknip': een 'klapbak' met (flexibele) palen, drempel en bebording. Met deze 'verkeersknip' wordt de Eisenhowerlaan afgesloten voor doorgaand verkeer, maar brandweer en hulpdiensten kunnen er nog wel doorheen.

⁶¹⁵ Gemeente Utrecht (januari 2026). Schriftelijke informatie/antwoorden financieringsvragen & Gemeente Utrecht (17 december 2025). Excel Detailoverzicht boekingen casussen Rekenkamer.

Naast realisatiekosten zijn er regelmatig vervangingskosten gemaakt. De klappak is, bijvoorbeeld in 2025, elf keer vervangen voor ongeveer 1600 euro per keer. Goedkopere reparatie ter plaatse was in deze gevallen niet mogelijk, omdat de bakken kapot gereden waren.⁶¹⁶

Samenwerking: partners en afstemming

De Eisenhowerlaan is een relatief klein project dat vanuit programma Verkeersveiligheid zelf is opgepakt. Vanuit het programmateam Verkeersveiligheid zorgt een projectleider voor het opdrachtgeverschap; andere deelnemers aan de projectgroep zijn een verkeerskundig adviseur, verkeerskundig ontwerper van Stadsingenieurs (SI) en een projectleider van SI (voor planuitwerking, contractering en realisatie). Daarnaast zijn collega's van het wijkbureau Zuidwest betrokken bij het proces, voor aansluiting bij omwonenden en de wijk. Vier omwonenden zijn in de initiatieffase expliciet betrokken.⁶¹⁷

In het hele proces is voor draagvlak regelmatig overleg geweest met inwoners, wat tijd en inzet heeft gekost. De eerst voorgestelde verkeersmaatregelen waren een verbreding van de rijbaan en realisatie van extra drempels. Deze maatregelen zijn gepresenteerd tijdens één (van drie) informatieavond op wijkbureau Zuidwest (in februari 2019). De voorgestelde maatregelen, inclusief achterliggende verkeersveiligheidsanalyse, kreeg veel 'tegengas' van bepaalde bewoners. Sommige bewoners waren wel tevreden met de voorgestelde maatregelen.⁶¹⁸ In april 2019 heeft een aantal bewoners vervolgens een petitie ingediend bij de wijkwethouder.⁶¹⁹ Met de petitie is verzocht om als alternatief een oversteek van de Bernadottelaan-Beneluxlaan, met openstellen van de trambaan, te onderzoeken op haalbaarheid.⁶²⁰ Het projectteam heeft dit verzoek opgevolgd, met een objectief onderzoek van een extra oversteek over de trambaan bij de Bernadottelaan naar verkeersveiligheid en haalbaarheid. Hierbij was de inschatting van het team van tevoren dat een oversteek niet haalbaar zou zijn.⁶²¹

In 2022 is afgesproken dat bij de definitieve inrichting op de Eisenhowerlaan in overleg met de bewoners gekeken zal naar de mogelijkheid voor realisatie van groen- en speelvoorzieningen rond de knip (vanuit het wijk-/leefbaarheidsbudget). Deze afspraak krijgt geen opvolging in de aanbevelingen van de evaluatie.⁶²²

⁶¹⁶ Mailwisseling bureau infrawerken en schadeherstel (januari 2026). Volgens de projectevaluatie (2025) gaat het sinds 2021 (in totaal) om veertien keer (reparatie/vervanging), maar het bureau geeft aan 'veel vaker'.

⁶¹⁷ Gemeente Utrecht (2018) Notitie *Verkeersveiligheidsanalyse Eisenhowerlaan*.

⁶¹⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente* & Gemeente Utrecht (2019) *Annotatie Staf Mobiliteit verkeersveiligheidsproject Eisenhowerlaan*.

⁶¹⁹ Petities.nl (2019). *Betere verkeersveiligheid op de Eisenhowerlaan*

www.petities.nl/petitions/betere-verkeersveiligheid-op-de-eisenhowerlaan?locale=nl (toegang: maart 2026). De petitie is 83x ondertekend.

⁶²⁰ Gemeente Utrecht (2019). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid. Stand van zaken per 1 juli 2019*.

⁶²¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶²² Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan. Verkeersknip*.

Binnen het project is samengewerkt met de provincie, als eigenaar van de trambaan, in verband met de verkenning van het wegennet bij de verkeersvariant met doorsteek van de trambaan. Deze variant zou de Eisenhowerlaan rustiger maken, maar een forse toename van (sluip)verkeer geven op de Bernadottelaan bij het winkelcentrum. Dit vindt de gemeente niet wenselijk.⁶²³

De uitkomsten van genoemde verkeersstudie voor de variant van de trambaan doorsteek zijn gepresenteerd op een (derde) bewonersbijeenkomst eind 2020. Hierna is gekozen voor de variant van een verkeersknip in de Eisenhowerlaan. Voor deze variant was ook geen 'honderd procent' draagvlak.⁶²⁴ Maar wel "(...) *voldoende draagvlak voor een proef met een tijdelijke verkeersknip.*"⁶²⁵ Aan de hand van verkeersmetingen voor en na de pilot en een evaluatie wordt bepaald of de paal definitief wordt.⁶²⁶

De gemeente heeft ook overleg gehad met nood- en hulpdiensten over de voorwaarden waaronder voor hen een knip acceptabel is. Naar aanleiding daarvan is gekozen voor een 'vergevingsgezinde paal' van rubber. De brandweer kan ook over de paal heenrijden.⁶²⁷ De samenwerking met beheer en onderhoud wordt door het projectteam genoemd als verbeterpunt. Het projectteam heeft hierover te weinig afgestemd met Stadsbedrijven. Als reden hiervoor wordt genoemd dat het om een 'pilot' gaat, waarbij een tijdelijke paal is geplaatst.⁶²⁸ De commissie BlnG heeft wel een toetsing gedaan op beheer-, inrichting- en gebruiksaspecten van het (definitieve) ontwerp. De beschikbare rapportage is summier en conclusies ontbreken.⁶²⁹ De betekenis en consequenties van deze BlnG-procedure, voor ontwerp en overdrachtsfase naar beheer, zijn (daarom) niet bekend.

In 2021 zijn ook formele verkeersbesluiten genomen. In de verkeersbesluiten staat expliciet dat de maatregelen een pilot is met een tijdelijk karakter. En dat "(...) *de pilot, mocht blijken dat het onaanvaardbare negatieve effecten heeft, vroegtijdig kan worden beëindigd*", waarbij een aantal schouwmomenten met bewoners als 'mogelijk' worden genoemd.⁶³⁰ Op de verkeersbesluiten komen geen bezwaren, ondanks enkele tegenstanders van de maatregel.⁶³¹

⁶²³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶²⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶²⁵ Gemeente Utrecht (2021). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid. Stand van zaken per 1 januari 2021, p. 19.*

⁶²⁶ Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan. Verkeersknip.*

⁶²⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶²⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶²⁹ Gemeente Utrecht. Rapport BlnG Openbare ruimte. 2021040 Knip Eisenhowerlaan.

⁶³⁰ Verkeersbesluiten: 2021-28062 fysieke afsluiting & 2021-28063 doodlopende weg, p.2.

⁶³¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

Planning

De 'initiatieffase' van het (mogelijke) verkeersveiligheidsproject Eisenhowerlaan start in 2018 met een uitgebreide verkeersveiligheidsanalyse.⁶³² Volgens voortgangsrapportage in 2019 zou het project dat jaar starten en in 2020 (kwartaal drie) gereed zijn.⁶³³ In het oorspronkelijke projectplan staat in de planning dat uitvoering vermoedelijk in 2019 zal plaatsvinden, uitgaande van de voorgestelde maatregelen in dat plan. In die planning staat tevens dat allereerst een informatieavond voor direct omwonenden zal worden georganiseerd.⁶³⁴ De eerder beschreven betrokkenheid van inwoners en gewenste draagvlak (met name het extra onderzoek naar aanleiding van de petitie) zijn uiteindelijk een belangrijke oorzaak dat de verkeersknip pas in 2021 is gerealiseerd.

Andere oorzaken van vertraging zijn beperkingen in de personele bezetting in de initiatieffase.⁶³⁵ Tevens zijn in de COVID-periode meetmomenten uitgesteld. Om discussie te vermijden, over onvoldoende representativiteit van de verkeersmetingen vanwege minder verkeer door corona, zijn opnieuw verkeersmetingen uitgevoerd na de COVID-periode.⁶³⁶

De verkeersknip is 'tijdelijk' en zal, uitgaande van positieve evaluatie, worden meegenomen in werk-met-werk: gepland groot onderhoud aan asfalt en riolering in de Eisenhowerlaan in opdracht van Stadsbedrijven. Dit onderhoud stond gepland voor 2023, maar is verplaatst naar 2028.⁶³⁷ Het onderhoudsproject is uitgebreid tot een integrale herinrichting van meerdere wegen in Kanaleneiland Noord. De definitieve inrichting van de Eisenhowerlaan met knip is nu gekoppeld aan deze integrale herinrichting van het gebied.⁶³⁸

Doeltreffendheid

Het programmateam Verkeersveiligheid concludeert dat door de plaatsing van de verkeersknip de Eisenhowerlaan rustiger is geworden, zonder sluipverkeer en dat 'racen' niet meer mogelijk is. Het is hierdoor verkeersveiliger. Kanttekening is dat de straat op een aantal plekken smal blijft, met risico op verdrukking voor fietsers.⁶³⁹ Een evaluatie toont ook overwegend positieve reacties van bewoners (al waren er slechts zeven reacties). Metingen tonen bovendien aan dat de verkeersintensiteit is afgenomen op de Eisenhowerlaan. Op veel omliggende straten is de intensiteit ook afgenomen. Op de Marshallaan is deze toegenomen, maar 'acceptabel'. Op de Trumanlaan is een grotere stijging in verkeersintensiteit waargenomen. Enkele bewoners melden negatieve ervaringen van sluipverkeer elders, op straten waar de intensiteit volgens metingen echter niet/beperkt is toegenomen.

⁶³² Gemeente Utrecht (2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid. Stand van zaken per 1 januari 2018.*

⁶³³ Gemeente Utrecht (2019). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid. Stand van zaken per 1 januari 2019.*

⁶³⁴ Gemeente Utrecht (2018) Notitie Verkeersveiligheidsanalyse Eisenhowerlaan.

⁶³⁵ Gemeente Utrecht (2018). *Voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid. Stand van zaken per 1 juli 2018.*

⁶³⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶³⁷ Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan. Verkeersknip.*

⁶³⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶³⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

Verkeerssnelheden zijn iets afgenomen op de Eisenhowerlaan maar (gemiddeld) nog steeds iets te hoog.⁶⁴⁰

Op basis van ongevallencijfers in de wijk, concludeert de gemeente dat er geen 'significante verandering' in het ongeval patroon is waargenomen. Hierdoor is er geen 'acute noodzaak' om neveneffecten en hoge snelheden aan te pakken. Wel is het advies om snelheidsremmende maatregelen te nemen op delen van de Eisenhowerlaan en de Trumanlaan (al staat de snelheidstoename hier waarschijnlijk los van de 'verkeersknip').⁶⁴¹

Leren en verbeteren

De (inzichten over) effecten van 'verkeersknips' verschillen in Utrecht per locatie en veranderen door de tijd. De ervaring is dat 'verkeersknips' in de stad, zoals op de Catharijnesingel, veel (politieke) discussie opleveren.⁶⁴² In het hele proces van de Eisenhowerlaan heeft draagvlak (daarom) centraal gestaan. Hierdoor is bijvoorbeeld de studie naar de trambaanoversteek gedaan en is de verkeersknip eerst als pilot uitgevoerd. Ook bij het permanent maken van de verkeersknip is het advies om duidelijk te communiceren met bewoners, waaronder over zorgen en ('verkeerde') aannames over neveneffecten.⁶⁴³

Op basis van de (overwegend) positieve evaluatie van de verkeerssituatie is het advies om de tijdelijke verkeersknip permanent te maken. Op basis van de regelmatige vervanging van de huidige constructie, is de aanbeveling om een andere constructie te gebruiken. Hier spelen diverse belangen. Bijvoorbeeld: een metalen klappaal (in tegenstelling tot de oorspronkelijke rubberen klappaal) betekent extra uitstaptijd voor de brandweer en extra werk voor 'beheer' die de paal weer moet opklappen. Een elektrische verzinkbare paal is bijvoorbeeld duur en gaat snel kapot (is de ervaring op het Domplein).⁶⁴⁴

⁶⁴⁰ Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan. Verkeersknip.*

⁶⁴¹ Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan. Verkeersknip.*

⁶⁴² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente.*

⁶⁴³ Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan. Verkeersknip.*

⁶⁴⁴ Gemeente Utrecht (2025) *Evaluatie Eisenhowerlaan. Verkeersknip.*

5. PARKZICHTLAAN – CROUWELDIJK

Voorgeschiedenis en aanleiding

Op het moment dat de Parkzichtlaan-Crouweldijk in 2015 een verkeersveiligheidsproject wordt, is het gebied in Leidsche Rijn nog een nieuwbouwwijk. De Parkzichtlaan vormt een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor de wijk. Dwars op de Parkzichtlaan ligt de Crouweldijk; een fiets- en voetgangersgebied. Vanaf hier kunnen fietsers en voetgangers de Parkzichtlaan oversteken naar Het Lint: een voet- en fietspad dat rondom en door het Máximapark loopt. Ter hoogte van de Parkzichtlaan-Crouweldijk kan autoverkeer ook afslaan naar het sportpark in het Máximapark, waar onder andere een tennis-, voetbal- en honk- en softbalvereniging huizen.

In 2015 wordt de Parkzichtlaan-Crouweldijk aangemerkt als verkeersonveilige locatie, die vanuit Actieplan Verkeersveiligheid zal worden aangepakt. Het knelpunt dat hier gesignaleerd is: *“Onoverzichtelijke situatie in combinatie met onveilig gedrag van het autoverkeer (negeren voorrangsregels).”*⁶⁴⁵ Doel van het project is om automobilisten te wijzen op de aanwezigheid van overstekende fietsers en voetgangers, en de snelheid van autoverkeer bij de oversteek te verlagen.⁶⁴⁶

Raadsleden stellen voorafgaand aan de verkeersveiligheidsmaatregelen meermaals vragen over de verkeerssituatie op en de aanpak van deze locatie.⁶⁴⁷ Er vinden ongevallen plaats tussen verkeer op de Parkzichtlaan en overstekende fietsers en voetgangers vanaf de Crouweldijk, maar exacte aantallen zijn niet (meer) bekend.⁶⁴⁸ In de evaluatie van het project wordt uitgegaan van drie ongevallen voordat er maatregelen zijn getroffen.⁶⁴⁹

⁶⁴⁵ Gemeente Utrecht (29 mei 2015). *Actieplan Verkeersveiligheid 2015-2020*, p.20.

⁶⁴⁶ Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1*.

⁶⁴⁷ Gemeente Utrecht (7 april 2015, 24 september 2015). Commissievergadering *Raadscommissie Stad en Ruimte*; D66, ChristenUnie (22 april 2016). Schriftelijke vragen *Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.

⁶⁴⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁴⁹ Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1*.

Figuur 1 De huidige inrichting van de Parkzichtlaan-Crouweldijk, waar fietsers en voetgangers oversteken van en naar Het Lint (november 2025)



Beleid en aanpak

Eind 2015 wordt een bijeenkomst met omwonenden georganiseerd, waarbij zo'n 50 bewoners ideeën aandragen voor de verbetering van de oversteek bij de Parkzichtlaan-Crouweldijk. Ook is gesproken met de Fietzersbond en de wijkraad Leidsche Rijn.⁶⁵⁰ Hierna wordt een ontwerp gemaakt om de verkeersveiligheid op de oversteek te verbeteren.⁶⁵¹ Ook wordt een raadsinformatiebijeenkomst (RIB) georganiseerd waaraan onder andere de Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland een bijdrage leveren.⁶⁵² De ongevalsregistratie op de Parkzichtlaan-Crouweldijk en de gehele stad Utrecht staat tijdens deze RIB ter discussie, omdat volgens de ChristenUnie en D66 ongevallen onvoldoende worden geregistreerd, en eenzijdige ongelukken en bijna-ongevallen buiten beeld blijven.⁶⁵³ Specifiek staat over de Parkzichtlaan-Crouweldijk daarom in een presentatie: *“Ongevallen: géén geregistreerd, wel plaatsgevonden.”*⁶⁵⁴ In een eerdere beantwoording van schriftelijke vragen geeft het college bijvoorbeeld aan dat er in 2015 geen ongevallen op de kruising zijn geregistreerd, terwijl een

⁶⁵⁰ Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). PowerPoint *Presentatie GU Parkzichtlaan-Crouweldijk RIB 25 augustus 16*; Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁵¹ Gemeente Utrecht (10 mei 2016). Beantwoording schriftelijke vragen *Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.

⁶⁵² Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). Raadsinformatiebijeenkomst SV 2016, nr. 76 *Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk (met antwoord)*.

⁶⁵³ Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). *Info en Bijdragen meepraters Ongevallenregistratie Crouweldijk*.

⁶⁵⁴ Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). PowerPoint *Presentatie GU Parkzichtlaan-Crouweldijk RIB 25 augustus 16*, slide 9.

omwonende daar in dat jaar meermaals politie en ambulance heeft gezien vanwege aanrijdingen.⁶⁵⁵ De omwonende geeft aan dat hij samen met buurtbewoners jarenlang heeft moeten pleiten voordat de kruising wordt opgepakt als verkeersveiligheidsproject.⁶⁵⁶

In 2016 is de Parkzichtlaan-Crouweldijk aangepakt vanuit het programma Verkeersveiligheid. De volgende maatregelen (zie ook figuur 2) zijn gerealiseerd:⁶⁵⁷

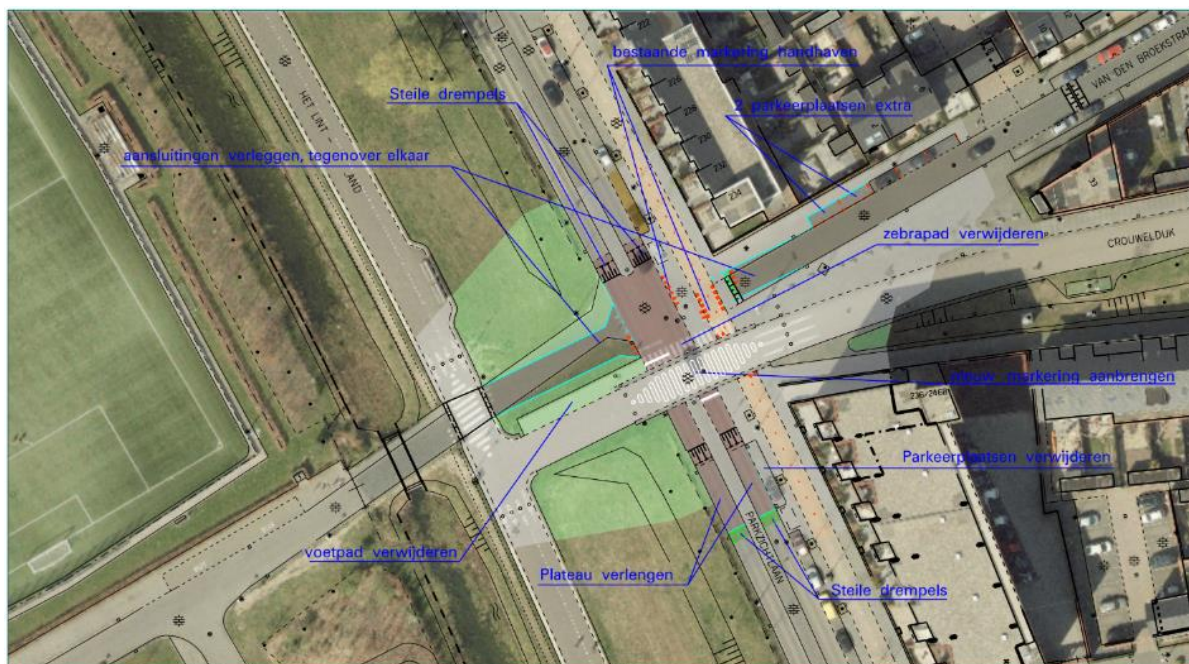
- De zijstraten aan beide kanten van de Parkzichtlaan (de Van den Broekstraat en de uitrit van het sportpark) zijn meer tegenover elkaar geplaatst zodat het kruispunt duidelijker werd;
- Op de kruising is de snelheid verlaagd van 50km/u naar 30km/u, inclusief bebording en het verlengen van een drempel;
- Twee parkeerplaatsen aan de zuidkant van de kruising zijn opgeheven om het zicht te verbeteren. Deze parkeerplaatsen zijn naar een zijstraat verplaatst;
- Het voetpad ten noorden van de kruising is opgeheven, waardoor fietsers en voetgangers nu op dezelfde plek vanaf de Crouweldijk naar Het Lint kunnen oversteken in plaats van twee aparte oversteken;
- Op de hierboven beschreven fiets- en voetgangersoversteek is een zebrapad aangelegd;
- Als proef is een zogenoemde Zebra-Safe aangelegd. Dit is een systeem in het wegdek waarbij lampjes gaan knipperen wanneer voetgangers of fietsers door middel van thermische camera's gedetecteerd worden bij de oversteek. De knipperende lampen attenderen het wegverkeer op overstekende voetgangers en fietsers.

⁶⁵⁵ Gemeente Utrecht (10 mei 2016). Beantwoording schriftelijke vragen *Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*; Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). *Info en Bijdragen meepraters Ongevallenregistratie Crouweldijk*.

⁶⁵⁶ Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). *Info en Bijdragen meepraters Ongevallenregistratie Crouweldijk*.

⁶⁵⁷ Gemeente Utrecht (10 mei 2016). Beantwoording schriftelijke vragen *Verkeerssituatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*; Gemeente Utrecht (juli 2016). Wijkbericht *Start werkzaamheden kruising Parkzichtlaan – Crouweldijk*; Gemeente Utrecht (31 januari 2017). *Voortgangsrapportage programma; Verkeersveiligheid*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

Figuur 2 Het ontwerp van de aangepaste Parkzichtlaan-Crouweldijk, waarop de te treffen maatregelen in het blauw zijn aangegeven.



Bron: Gemeente Utrecht (2016). *Parkzichtlaan aanpassing kruising variant 3*.

Middelen en instrumenten

De hierboven beschreven maatregelen kosten € 50.041 om te realiseren. Daarin zit ook de aanleg van de Zebra-Safe: knipperende LED-lampjes in het wegdek die automobilisten erop attenderen wanneer iemand wil oversteken.⁶⁵⁸ Dit systeem is hiervoor nog niet bekend voor de gemeente. Het bedrijf achter de Zebra-Safe prijst het systeem bij de gemeente aan als zeer betrouwbaar, waarbij ook wordt benoemd dat deze toepassing met het CROW en de SWOV regelmatig wordt besproken en geëvalueerd.⁶⁵⁹

Betrokkenen spreken uitgebreid met het bedrijf over de betrouwbaarheid en effectiviteit van het Zebra-Safesysteem en over de wenselijkheid voor het toepassen van de knipperende lampjes op de locatie Parkzichtlaan-Crouweldijk. Intern wordt ook het gesprek gevoerd over de wenselijkheid van het systeem; als automobilisten bij wijze van spreken alleen hoeven op te letten wanneer lampjes knipperen, hoeven zij niet meer zelf op te letten en na te denken. Dat geeft risico's in het geval dat de Zebra-Safe niet naar behoren zou werken. Na interne gesprekken hierover, besluit de gemeente om de Zebra-Safe als pilot aan te leggen.⁶⁶⁰

In de praktijk blijkt het systeem – ondanks dat deze is aangeprezen als ‘zeer betrouwbaar’ – meermaals kapot te gaan, waardoor de onderhouds- en reparatiekosten blijven oplopen. Tot op heden komen er met enige regelmaat storingsmeldingen binnen bij programma Verkeersveiligheid, die de opdracht verleent aan het bedrijf achter de Zebra-Safe om

⁶⁵⁸ Traffic-Care (20 mei 2016). Offerte *Zebra-Safe locatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.

⁶⁵⁹ Traffic-Care (20 mei 2016). Offerte *Zebra-Safe locatie Parkzichtlaan/Crouweldijk*.

⁶⁶⁰ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

reparaties uit te voeren. Dit gebeurt zo'n twee keer per jaar op kosten van programma Verkeersveiligheid.⁶⁶¹ Deze kosten zijn inmiddels opgelopen tot € 43.752 sinds 2016.

Tabel 3 De kosten voor onderhoud en reparaties aan de Zebra-Safe bereiken bijna het bedrag van de initiële kosten van project Parkzichtlaan-Crouweldijk.

Kostensoort	Bedrag in euro's
Realisatiekosten	€ 50.041
Onderhouds- en reparatiekosten 2016 - heden	€ 43.752
Totaal tot februari 2026	€ 93.793

Bron: Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. Gemeente Utrecht (17 december 2025). Excel Detailoverzicht boekingen casussen Rekenkamer.

Naast de inzet van financiën en het inzetten van een pilot met de Zebra-Safe, is in dit verkeersveiligheidsproject ook communicatie ingezet als middel. Via een wijkbericht worden omwonenden geïnformeerd over de verkeersveiligheidsmaatregelen.⁶⁶² Ook is participatie ingezet tijdens de eerdergenoemde bewonersbijeenkomst.

Samenwerking en rolverdeling

De gemeente zoekt gedurende dit verkeersveiligheidsproject de samenwerking op met bewoners, de wijkraad Leidsche Rijn, de sportverenigingen aan Het Lint en de Fietzersbond. Intern werd er samengewerkt met het toenmalige projectbureau Leidsche Rijn.⁶⁶³ Nood- en hulpdiensten, politie en wegbeheerders zijn niet expliciet betrokken bij het project, maar worden wel vertegenwoordigd in de commissie BInG (Beheer, Inrichting, Gebruik), die het ontwerp voor de nieuwe inrichting toetst.

Met de politie zijn geen afspraken gemaakt rondom het handhaven van het stopbord bij de kruising, terwijl het negeren van dit stopbord wel onderdeel is van het probleem bij de oversteek.⁶⁶⁴ Het vermoeden van programma Verkeersveiligheid is dat de politie geen prioriteit zou geven aan het handhaven van het stopbord op deze locatie, gezien de beperkte capaciteit en tijd. Gemeentelijke handhavers (boa's) zijn slechts beperkt bevoegd, en kunnen daardoor niet handhaven op het negeren van een stopbord.⁶⁶⁵

Het is vanuit programma Verkeersveiligheid niet mogelijk om elke locatie direct aan te pakken wanneer er signalen zijn van verkeersonveiligheid; daar is geen budget en capaciteit voor. Voor bewoners duurt het dan voor het gevoel vaak te lang voordat maatregelen worden getroffen.⁶⁶⁶ Dat gevoel blijkt ook uit de inspraak van een omwonende tijdens de

⁶⁶¹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁶² Gemeente Utrecht (juli 2016). Wijkbericht *Start werkzaamheden kruising Parkzichtlaan – Crouweldijk*.

⁶⁶³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁶⁴ Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1*.

⁶⁶⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interviews gemeente*.

⁶⁶⁶ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

raadsinformatiebijeenkomst.⁶⁶⁷ Toch is de Parkzichtlaan-Crouweldijk aangepakt terwijl de ongevallencijfers laag waren, mede vanwege een actief raadslid die in deze omgeving woonde en de locatie onder de aandacht bracht.⁶⁶⁸

Planning

Het project is volgens planning afgerond. Dat lukt door niet te ambitieus te plannen, en omdat de maatregelen relatief eenvoudig zijn en er weinig andere factoren meespelen op deze locatie. Nadat het project op papier is afgerond, blijft de locatie echter nog jaren spelen voor programma Verkeersveiligheid. De Zebra-Safe blijkt na aanleg storingsgevoelig op deze locatie omdat de fundering beschadigt vanwege verzakkingen in de weg. Het lampjessysteem werkt daardoor regelmatig niet.⁶⁶⁹ Na meerdere reparaties en een klacht van een raadslid wordt de constructie in 2020 grondig aangepakt om deze minder storingsgevoelig te maken.⁶⁷⁰

Figuur 4 De lampjes van de Zebra-Safe gaan aan wanneer er overstekende fietsers en/of voetgangers worden gedetecteerd door camera's bij de oversteek (2026)



⁶⁶⁷ Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). *Info en Bijdragen meepraters Ongevallenregistratie Crouweldijk*.

⁶⁶⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁶⁹ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁷⁰ Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. intern gemeentelijk mailverkeer uit 2020.

Doeltreffendheid

Nadat de oversteek bij de Parkzichtlaan-Crouweldijk is aangepakt, ontvangt de gemeente positieve geluiden over de getroffen maatregelen.⁶⁷¹ Toch is de verkeersonveiligheid van deze locatie niet volledig op te lossen voor het programma. Dat heeft meerdere redenen.

Er is ten eerste sprake van een uitzonderlijke situatie, en dat heeft te maken met Het Lint. Daar delen voetgangers en fietsers samen de ruimte. Vanaf Het Lint lag er voorheen een fietsoversteek en een apart zebrapad voor voetgangers over de Parkzichtlaan naar de Crouweldijk. Fietsers hadden zo niet vanzelfsprekend voorrang op de kruising. Om toch uniformiteit te creëren, is in het verkeersveiligheidsproject gekozen voor een zebrapad voor zowel voetgangers als fietsers. Normaliter zijn zebrapaden uitsluitend voor voetgangers, dus dit zebrapad voor voetgangers én fietsers maakt de oversteek uitzonderlijk.⁶⁷²

Ook speelt voor de verkeersveiligheid op deze locatie het gedrag van de weggebruiker een grote rol. Fietsers vertrouwen er vaak volledig op dat zij voorrang zullen krijgen en dat auto's voor hen zullen stoppen.⁶⁷³ Terwijl automobilisten niet altijd voorrang verlenen en regelmatig het stopbord negeren. Een van de conclusies van de evaluatie van het project is dan ook dat het verkeer voldoende geattendeerd wordt op overstekende fietsers en voetgangers, maar: *“Auto's stoppen niet voor de verkeersregel “stop-voorrang”. Deze maatregel wordt massaal genegeerd.”*⁶⁷⁴

Daarbij komt dat de oversteek nu ingewikkelder is dan toen deze werd aangepakt, bijna tien jaar geleden. Inmiddels zijn er snellere (elektrische) fietsen op het fietspad, die vanwege hun snelheid later zichtbaar zijn voor automobilisten. Dat speelt op meerdere locaties in Utrecht.⁶⁷⁵ Verder speelt op deze locatie dat vanuit gemeentelijk beleid fietsers voorrang krijgen op deze doorfietsroute, vanuit de keuze om de fietser prioriteit te geven ten opzichte van de auto.⁶⁷⁶ Vanwege dit beleid krijgen overstekende fietsers soms voorrang op een plek waar autoverkeer 50km/u rijdt, terwijl destijds al bekend was dat een veilige snelheid van voertuigen hooguit 30km/u is bij oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.⁶⁷⁷ Mede daarom is in het verkeersveiligheidsproject gekozen om de weg 30km/u te maken ter hoogte van het kruispunt Parkzichtlaan-Crouweldijk.⁶⁷⁸ De maatregelen die getroffen zijn om het

⁶⁷¹ Gemeente Utrecht (25 augustus 2016). *Info en Bijdragen meepraters Ongevallenregistratie Crouweldijk*; ChristenUnie (8 maart 2018). Mondelinge vragen *Fietsveiligheid kruising Rijnkennemerlaan-Musicallaan*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁷² Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁷³ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁷⁴ Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1*, p.3.

⁶⁷⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁷⁶ Gemeente Utrecht (april 2012). *Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar*; Gemeente Utrecht (maart 2016). *Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen: Mobiliteitsplan Utrecht 2025*; Gemeente Utrecht (15 juli 2021). *Mobiliteitsplan 2040*.

⁶⁷⁷ SWOV (2005). *Rapport Door met Duurzaam Veilig: Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 2005-2020*.

⁶⁷⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

verkeer langzamer te laten rijden (aanpassing maximale snelheid, plateau, drempels) passen bij de aangeraden maatregelen voor fiets- en voetgangersoversteken op 50km-wegen.⁶⁷⁹

Leren en verbeteren

Verkeersveiligheidsproject Parkzichtlaan-Crouweldijk is geëvalueerd door middel van een schouw op locatie. Hier waren enkele bewoners, wijkraad Leidsche Rijn en de Fietzersbond aanwezig. Uit de evaluatie van het project komt naar voren dat de attentiewaarde voor automobilisten is verhoogd door de fysieke aanpassingen op de locatie, maar dat er nog wel gevaarlijk gedrag van automobilisten plaatsvindt en dat fietsers soms met hoge snelheid op de oversteek komen aanrijden. Voor het gedrag van de verkeersdeelnemers worden geen verbetermaatregelen gezien. Wel is er nog één drempel die verhoogd kan worden om meer snelheid te remmen, wat wordt aangemerkt als vervolgactie.⁶⁸⁰

Zoals eerder beschreven, zijn er sinds de aanleg meermaals reparaties geweest aan de Zebra-Safe. De storingsmeldingen van dit systeem komen bij programma Verkeersveiligheid terecht, omdat Stadsbedrijven / Beheer Openbare Ruimte het Zebra-Safesysteem niet in beheer wil nemen. Dit omdat het systeem niet standaard is in de stad. Reparaties en onderhoud aan het systeem moeten daarom worden uitgevoerd door het bedrijf dat de Zebra-Safe heeft aangelegd.⁶⁸¹ Het beheer van de Zebra-Safe werd door de commissie BlnG in 2016 ook al als 'kwetsbaar' bestempeld.⁶⁸² De commissie BlnG gaat akkoord met het ontwerp, met als voorwaarde dat een detailtekening wordt aangeleverd van het asfalt omdat het lastig kan zijn om aan het asfalt te werken als het lampjessysteem daarin ligt.

Als in 2022 een nieuwe factuur binnenkomt voor reparaties door dit bedrijf, wordt bij programma Verkeersveiligheid de vraag gesteld of er mogelijkheden zijn om het beheer van de Zebra-Safe toch overgenomen kan worden door Stadsbedrijven / Beheer Openbare Ruimte (BOR).⁶⁸³ Normaliter wordt projecten na afronding overgedragen aan BOR, maar in dit geval is dit tot op heden niet gebeurd. Achteraf bezien zou een betrokkene het beheer van een systeem zwaarder laten meewegen in de keuze om deze wel/niet toe te passen.⁶⁸⁴

Bij de overweging om de Zebra-Safe op twee andere locaties ook toe te passen is mede daarom gekozen om af te zien van deze oplossing. Lessen van de pilot met de Zebra-Safe hebben betrekking op de storingen en het beheer van het systeem. En op de toepasbaarheid van het systeem op andere locaties, omdat overstekend verkeer niet overal goed gedetecteerd kan worden door de camera's.⁶⁸⁵ Deze lessen worden via de mail gedeeld met de betrokkenen van de andere projecten waar wellicht een Zebra-Safe wordt aangelegd (op

⁶⁷⁹ SWOV (2020). *Infrastructuur voor voetgangers en fietsers*. SWOV-factsheet, november 2020. SWOV, Den Haag.

⁶⁸⁰ Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1*.

⁶⁸¹ Gemeente Utrecht (7 november 2018). *Template evaluatieformulier Crouweldijk-1*; Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁸² Gemeente Utrecht (9 juni 2016). *Rapport commissie BlnG 2016065 Parkzichtlaan-Crouweldijk*.

⁶⁸³ Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. intern gemeentelijk mailverkeer uit 2022.

⁶⁸⁴ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁸⁵ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*; Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. intern gemeentelijk mailverkeer uit 2020.

de Amsterdamsestraatweg en bij de Rijnkennemerlaan-Musicallaan).⁶⁸⁶ De kennis omtrent de Zebra-Safe is niet centraal verzameld, maar zit in het geheugen van de betrokken medewerkers. Zij brengen deze kennis in bij nieuwe casussen / projecten.⁶⁸⁷

In de keuze voor dit verkeersveiligheidsproject ten opzichte van andere locaties, zouden de medewerkers van programma Verkeersveiligheid met de kennis van nu wellicht een andere afweging maken. Medewerkers geven aan dat ten tijde van dit project (2015-2016) een raadslid dichtbij de locatie woonde en deze plek (daarom) onder de aandacht bracht. Maar de ongevallencijfers waren destijds laag, op andere locaties was het verkeersveiligheidsknelpunt wellicht groter. Tegenwoordig probeert programma Verkeersveiligheid meer risicogestuurd te werken, in plaats van uitsluitend reageren op ongevallen of ophef. In de risicogestuurde aanpak wordt een lijst gemaakt op basis van ongevallen, meldingen en een eigen analyse van de locatie. En er worden praktische afwegingen gemaakt over de investering ten opzichte van het effect van de maatregel.⁶⁸⁸

⁶⁸⁶ Rekenkamer Utrecht (2026) o.b.v. intern gemeentelijk mailverkeer uit 2020.

⁶⁸⁷ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

⁶⁸⁸ Rekenkamer Utrecht (2025). *Interview gemeente*.

The background image shows a city street scene. On the left, the front of a dark-colored car is visible. In the center, three people are riding bicycles across a zebra crossing. The person on the left is a woman with long dark hair wearing a dark jacket and light-colored pants. The person in the middle is a woman with blonde hair wearing a dark jacket and light-colored pants. The person on the right is a woman with long dark hair wearing a dark jacket and dark pants. They are all riding bicycles with baskets. The street is paved with cobblestones. In the background, there are trees with some autumn-colored leaves, a tall street lamp, and a blue sky. A large, semi-transparent white diagonal shape covers the right side of the image.

REKENKAMER UTRECHT

wil bijdragen aan het verbeteren van het gemeentelijke bestuur en het versterken van de controlerende rol van de gemeenteraad.

Dat doet de Rekenkamer via het doen van onafhankelijk onderzoek naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van het gevoerde beleid en bestuur.

Voor de inwoners van de gemeente Utrecht wil de Rekenkamer zichtbaar maken hoe publiek geld wordt besteed en wat er terecht komt van de voornemens van de gemeente.