

Op 10 juli 2025 kregen we als Fietsersbond het bericht dat het college van B&W van Nieuwegein gekozen heeft om niet verder te gaan met de proef met een knip in de Batauweg. Want volgens het college wil de rechter de uitkomsten van de proef vooraf op tafel hebben: “Om de rechtmatigheid van het verkeersbesluit te toetsen, wil de rechtbank echter deze uitkomsten vooraf ‘op tafel’ hebben. Daarmee komt de gemeente in een lastige positie”. Dat de gemeente in een lastige positie zit, is evident. Maar dat het college deze conclusie trekt, en daarmee de proef met de knip bij het grofvuil zet, vinden we als Fietsersbond onbegrijpelijk. Want fietsers en bromfietsers worden in Nieuwegein significant vaker slachtoffer van een verkeersongeval dan in vergelijkbare steden in Utrecht. Onder andere op de Batauweg.

Onderbouwing van het verkeersbesluit

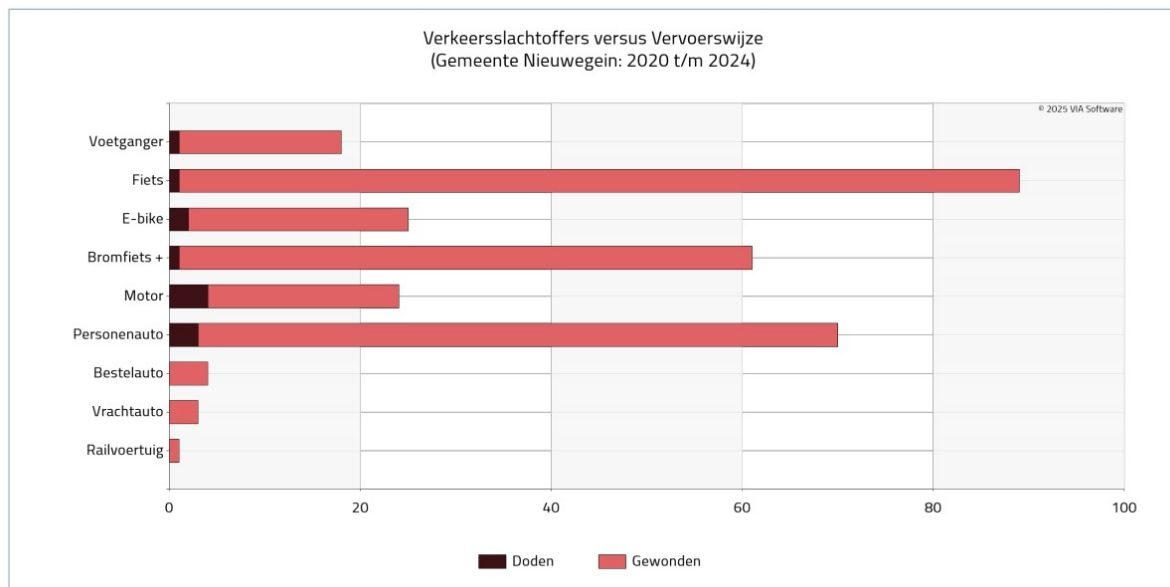
Wij hebben de uitspraak van de rechter bestudeerd en komen tot een heel andere conclusie dan het college. De rechter vraagt de gemeente om het verkeersbesluit beter te onderbouwen. En om criteria op te voeren waaraan het slagen of mislukken van de proef getoetst kan worden.

Omdat het college kennelijk geen onderbouwing en criteria kan leveren, hebben wij die zelf opgesteld. **Wij roepen de raad op om te besluiten dat de gemeente Nieuwegein alsnog een onderbouwd plan voor de proef met een knip in de Batauweg voorlegt aan de rechter.**

Onze onderbouwing bestaat uit vijf onderdelen:

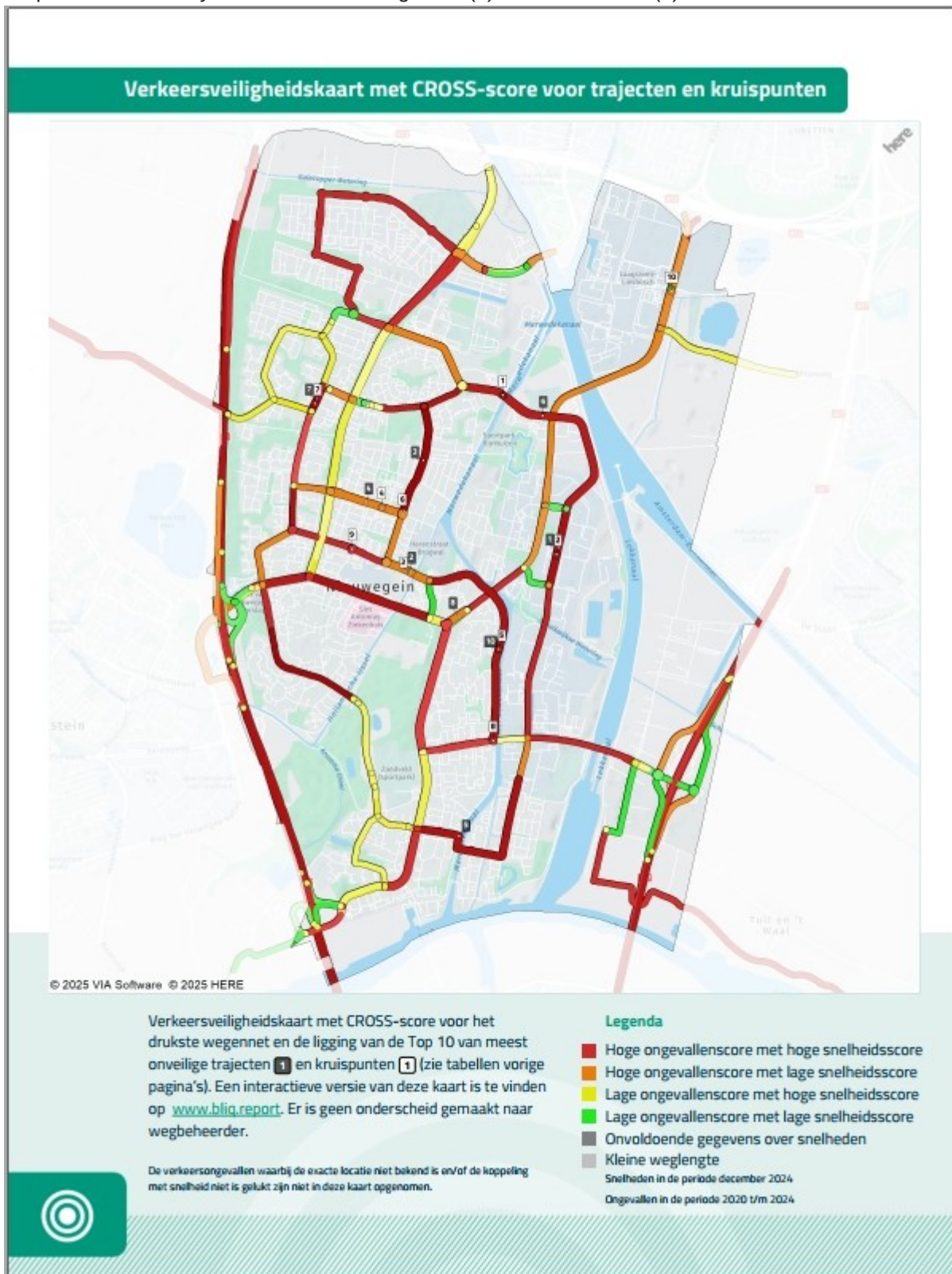
1. Fietsen in Nieuwegein is onveilig, met name op wijkwegen

Uit onze analyse van verkeersongevallencijfers van (brom)fietsers van de afgelopen vijf jaar blijkt dat (brom)fietsers in Nieuwegein 2,5 keer vaker slachtoffer te worden van een verkeersongeval met letsel dan automobilisten. In de afgelopen vijf jaar maar liefst 194 keer. Wij vinden deze cijfers schokkend.



Aantal verkeersongevallen met letsel in Nieuwegein. Bron: BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage Gemeente Nieuwegein 2020 - 2024

De meeste verkeersongevallen in Nieuwegein vinden plaats op wijkwegen zoals de Batauweg (7), Diepenbrocklaan/Sluysterslaan/Zwanenburgstraat (3) en Richterslaan (4):



Verkeersveiligheidskaart voor Nieuwegein voor de periode 2020 - 2024 (landelijke schaal). De Batauweg is grotendeels rood gekleurd, net als andere wijkwegen in Nieuwegein, zoals de Sluysterslaan, Buizerdlaan en Noordstedeweg. Bron: BLIQ Verkeersveiligheidsrapportage 2020 - 2024.

Fietsers zijn de dupe op deze wegen vanwege de hoge autointensiteiten en het ontbreken van vrijliggende fietspaden. Het kan ook anders!

Dat laten de verkeersveiligheidsrapportages van Houten en Veenendaal zien. Deze laatste gemeenten hebben geen wegen zoals onze Batauweg. Wij hebben de BLIQ verkeersveiligheidsrapportages van de drie gemeenten bestudeerd en vergeleken:

	Nieuwegein	Houten	Veenendaal	bron
Aantal verkeersslachtoffers (brom)fiets 2020 - 2024	194	107	185	BLIQ rapport 2020 - 2024
Aantal verkeersslachtoffers auto 2020 - 2024	78	50	48	BLIQ rapport 2020 - 2024
Aantal inwoners 2025	67000	51000	70000	Wikipedia
correctiefactor voor aantal inwoners	1	1,3	0,96	
Gecorrigeerd aantal ongevallen voor inwoners	194	140	178	
% fiets binnen modal split	26	43	43	Monitoring Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 , bijlage 1 afbeelding 1.1. Percentage fiets binnen modal split
Correctiefactor voor fietsgebruik 26/43	1	0,6	0,6	
Aantal ((brom)fiets)ongevallen als er even weinig gefietst zou worden als in Nieuwegein	194	84	107	

Verkeersslachtoffers (brom)fiets in Nieuwegein, Houten en Veenendaal in 2020 - 2024

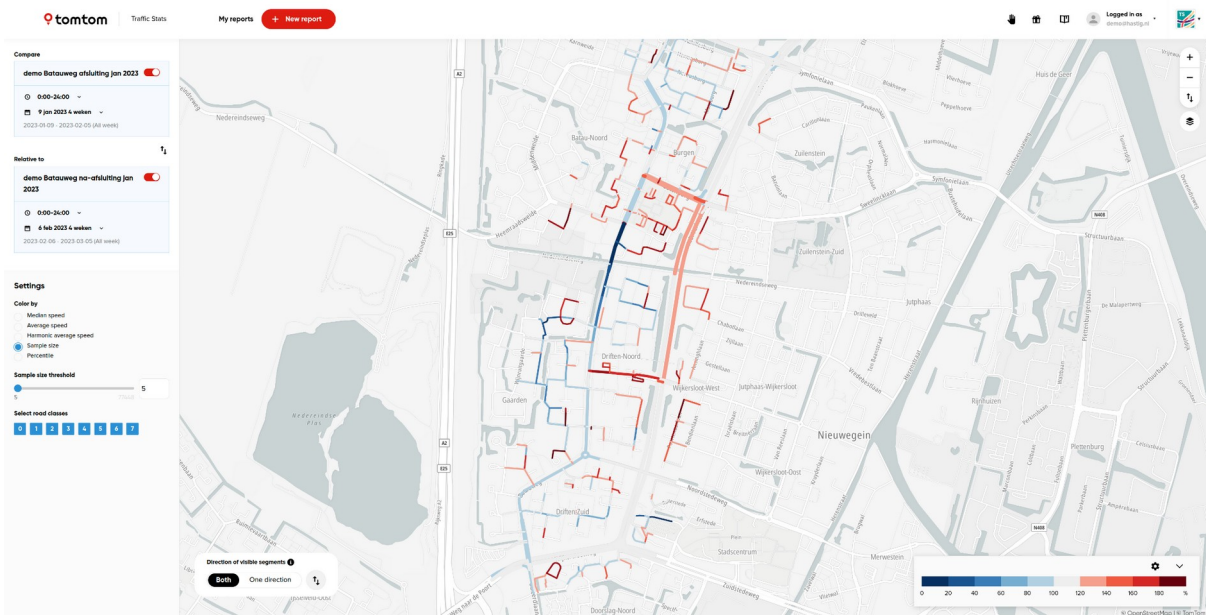
Gecorrigeerd voor het aantal inwoners en het fietsgebruik worden in Nieuwegein tweemaal zoveel (brom)fietsers slachtoffer van een verkeersongeval met letsel dan in Houten en Veenendaal. De belangrijkste reden is dat in Nieuwegein fietsers de weg moeten delen met veel te veel autoverkeer

2. Een knip in de Batauweg is zeer effectief om het aantal auto's terug te brengen

Met hulp van bureau Hastig tonen we via car floating data¹ aan, dat een knip de hoeveelheid auto's op de Batauweg doet afnemen van meer dan tienduizend naar vier- tot zesduizend per etmaal.

Bureau Hastig heeft hiervoor de data vergeleken van de vier weken dat de Batauweg was afgesloten in januari 2023, met vier weken in februari 2023. In januari 2023 was de Batauweg afgesloten voor het verplaatsen van de bushaltes. Het resultaat is hieronder te zien. Blauw gekleurd is een afname; rood gekleurd is een toename. Duidelijk is te zien, dat de hoeveelheid auto's op de Batauweg flink afnam ten tijde van de afsluiting, en de hoeveelheid auto's op de A.C. Verhoefweg toenam. Precies wat de bedoeling is van een knip: meer autoverkeer naar de stadsautoweg, en daarmee een veiliger Batauweg voor fietsers en voetgangers.

¹ Car floating data zijn afkomstig van autonavigatiesystemen zoals TomTom. Gemeenten kunnen gratis beschikken over deze data en daarmee autostromen in beeld brengen



Het effect van een knip in de Batauweg. De autointensiteit op de Batauweg daalt met 40 tot 60%, van 10.000 naar 4000 - 6000 motorvoertuigen per etmaal. In de legenda rechtsonder is het percentage af- en toename te zien.

Opvallend is, dat tijdens de afsluiting er meer auto's reden rondom het Muntplein. Blijkbaar wisten autorijdende klanten dit winkelcentrum ook toen prima te vinden.

3. Een knip levert 20% minder letselongevallen op de Batauweg op

We hebben de hoeveelheid letselongevallen op de Batauweg en de A.C. Verhoefweg geteld. Op de Batauweg zijn de afgelopen vijf jaar tweemaal zoveel letselongevallen geweest als op de A.C. Verhoefweg. De A.C. Verhoefweg verwerkt tweemaal zoveel autoverkeer als de Batauweg (twintigduizend tegen tienduizend). De A.C. Verhoefweg is dus viermaal zo veilig als de Batauweg. Een verschuiving van 4000 auto's van Batauweg naar A.C. Verhoefweg levert een reductie van letselongevallen op van 20%.

4. Is er een alternatief voor een knip? Ja, maar dit kost een miljoen euro

Een knip in de Batauweg is de meest effectieve manier om de intensiteit van het autoverkeer te verlagen en dus deze weg veiliger te maken voor fietsers. Er is geen andere manier om de intensiteit zo structureel te verlagen. Het verlagen van de maximumsnelheid op de gehele Batauweg naar 30 km/uur is een eerste stap, maar niet voldoende om de fietsveiligheid te vergroten.

Voor het vergroten van de fietsveiligheid op de Batauweg zonder te knippen is er een alternatief: een combinatie van het aanleggen van vrijliggende fietspaden, veilige kruisingen en het verlagen van de maximumsnelheid. De kosten daarvan bedragen echter een veelvoud van de 100.000 euro voor de knip: reken op zo'n kleine miljoen euro.²

Ook zal het lang duren voordat deze fietspaden gerealiseerd zijn; weken, maanden en jaren waarin slachtoffers blijven vallen. Vrijliggende fietspaden langs de Batauweg zonder vermindering van de autointensiteit veranderen daarnaast niets aan de oversteekbaarheid. Ook blijft de veiligheid op kruisingen een zwak punt.

² [Kostenkengetallen menukaart regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen \(2025-2030\), derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid | Investeringsimpuls Verkeersveiligheid](#)

5. Het aantal van maximaal 6000 motorvoertuigen is een goed criterium

De rechter heeft terecht geoordeeld, dat er duidelijke criteria moeten zijn aan de hand waarvan je kunt bepalen of de proef met de knip geslaagd is. Wij stellen voor om het volgende criterium te hanteren:

- Het aantal motorvoertuigen per etmaal moet tenminste teruggaan naar 6000; dit is het aantal dat ook in andere steden gehanteerd wordt met als kenmerk 'rustige doorstroomweg' of 'wijkontsluitingsweg met een rustig karakter'. Bijvoorbeeld in Utrecht op de Tolsteegsingel en in Delft op de Kristalweg.

Wij roepen de raad op om te besluiten dat de gemeente Nieuwegein alsnog een onderbouwd plan voor de proef met een knip in de Batauweg voorlegt aan de rechter.

4 september 2025