

Wijkraad West
Per mail: jaapvisser41@gmail.com

Behandeld door	J. van Rijnsbergen	Datum	7 november 2017
Doorkiesnummer	06-24293758	Ons kenmerk	4886177
E-mail	j.van.rijnsbergen@utrecht.nl	Onderwerp	Reactie IPVE/FO Westelijke stadsboulevard
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk	-	Verzonden	
Uw brief van	9 juli 2017		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte wijkraad,

Hartelijke dank voor uw brief van 9 juli 2017 waarin de Wijkraad West haar advies uitbrengt aan het college over de plannen voor de WSB. U geeft aan dat de Wijkraad West zich al lange tijd inspant om de verkeerssituatie te verbeteren.

Ook somt u de doelstellingen op. Het college sluit zich bij deze doelstellingen aan. Het plan voor de WSB is immers bedoeld om de leefbaarheid in de wijken te verbeteren en het doorgaand verkeer zoveel mogelijk buiten de stad om te laten rijden. Een goede en veilige oversteekbaarheid van de wegen hoort daar bij. Deze doelstelling is voor de hele WSB, dus ook de Thomas à Kempisweg, van toepassing.

U adviseert de uitgangspunten uit de tijd van ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en Maatregelen Utrecht West vast te houden en het aantal autobewegingen te maximeren.

Het is geen doel op zich om het volume tot een specifiek aantal auto's terug te brengen. Absolute aantallen auto's zijn dus geen onderdeel van het beleid van de gemeente. Het doel is het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid, een betere oversteekbaarheid met als middel het terugdringen van doorgaand autoverkeer. Dit alles met behoud van de bereikbaarheid van bestemmingsverkeer.

Wat betreft uw advies om vast te houden aan de planprincipes kan het college het volgende zeggen. Vanuit het mobiliteitsbeleid faciliteren we bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk via de RING geleid. Om het bestemmingsverkeer te kunnen faciliteren is het niet mogelijk om op alle weggedeeltes van het tracé het aantal rijstroken terug te brengen naar twee keer een rijstrook per richting. Behoud van twee keer twee rijstroken daar waar dat noodzakelijk is, is dus bedoeld voor bestemmingsverkeer en niet om het doorgaand verkeer te faciliteren.

Als het gaat om de keuze tussen de varianten voor de Majellaknoop dan is er geen onderscheid tussen het aantal benodigde rijstroken op het zuidelijk deel van de Cartesiusweg. In beide varianten zijn 2x2 rijbanen ten zuiden van het kruispunt met de Nijverheidsweg/Perronlaan noodzakelijk.

Uit het variantenonderzoek voor de Majellaknoop blijkt wel dat het effect van variant 1 op het criterium *aansluiten op het principe: stimuleren van autoverkeer richting de RING* beter is dan variant 2. Ook variant 2 draagt daaraan bij, maar variant 1 iets meer omdat de route naar de RING wat korter is.

Datum 7 november 2017
Kenmerk 4886177

U vindt het onwenselijk om het kruispunt Thomas à Kempisweg – Cremerstraat te verzwaren. Dit is voorgesteld om de huidige complexe kruispuntstromen op het kruispunt bij de Majellakerk te versimpelen. Hierdoor wordt het mogelijk om meer groentijd te geven aan voetgangers en fietsers waarmee de oversteekbaarheid verbetert. Er ontstaat daarmee geen significant nadelig effect op de leefbaarheid rondom de Thomas à Kempisweg. Deze onderzoeksresultaten zijn terug te lezen in de Quick scan lucht en geluid Majellaknoop.

Wat betreft uw opmerking over de komst van Randstadspoorstation Majella, verwijs ik u naar de brief van het college aan de raadscommissie stad & ruimte van 12 april 2016 met als onderwerp 'Projectovereenkomst ProRail'. Deze brief kunt u vinden in Ibabs online.

In uw advies gaat u verder in op de voordelen van variant 1 ten opzichte van variant 2. Het college heeft op basis van toetsing aan 12 criteria een voorkeur uitgesproken voor variant 2. Dit neemt niet weg dat op een aantal afzonderlijke criteria variant 1 inderdaad beter scoort.

Wat betreft het stedenbouwkundig aspect kunnen wij u meedelen dat dit wel degelijk in de variantenstudie is meegenomen. Wij verwijzen u graag naar de *Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de WSB*. Het gaat daarbij om de volgende drie criteria die verband houden met de stedenbouwkundige aspecten:

1. *ruimtelijke potenties voor de buurt*
2. *logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als geheel*
3. *afhankelijkheid derden*

U pleit voor variant 1 omdat de problemen met geluid zich concentreren op de Vleutenseweg en omdat bij vernieuwing van het Thomas à Kempisplantsoen gerichte maatregelen te nemen zijn. Uit het onderzoek blijkt dat variant 1 een toename van 3,3 tot 3,8 dB langs de Vleutenseweg–west en het Thomas à Kempisplantsoen betekent, bovenop de reeds hoge bestaande geluidsbelasting. De toenames zijn juridisch significant met verplichting tot geluidsmaatregelen. Er bestaat een reëel risico dat deze variant in de uitwerking niet haalbaar blijkt, omdat op een aantal delen reeds geluidsarm asfalt ligt. Ook het schuiven van de weg is niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte.

Wat betreft uw opmerking over het toevoegen van een nieuw 13^e criterium, equity, kunnen wij het volgende zeggen. Equity is niet een 13^e criterium. Variant 1 heeft overall een beter resultaat als het gaat om luchtkwaliteit, maar variant 2 verdeelt de positieve effecten voor de luchtkwaliteit over meer aanwonenden. Dat laatste heeft het college met het begrip *equity* aangeduid.

Wij verwijzen u voor een toelichting op dit principe naar bijlage 6 van de *Quick scan lucht en geluid Majallaknoop*.

In uw advies gaat u ook in op Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). U adviseert het volume te beperken bij de ingangen van de WSB. De inzet van DVM zal er inderdaad op gericht zijn om het doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk te ontmoedigen gebruik te maken van de WSB. Daarbij geldt de doelstelling dat niet meer verkeer wordt toegelaten op de WSB dan kan worden verwerkt.

U vindt het kwalijk dat in de stukken alleen percentages worden genoemd en geen absolute aantallen.

In de publieke stukken hanteert de gemeente bewust percentages van toenames en afnames van aantallen. Hierdoor worden de stukken ook toegankelijker en begrijpelijker voor het brede publiek.

Wanneer alleen in absolute cijfers wordt gesproken (motorvoertuigen per etmaal, per uur of bijvoorbeeld absolute verliesseconden) dan valt voor niet-specialisten de context weg. Daarnaast kan het gebruik van absolute aantallen een zekerheid suggereren die in sommige gevallen niet verantwoord is vanwege de onzekerheidsmarges van de gebruikte verkeersmodellen.

U adviseert om met de groei van de stad een verdere toename van het autoverkeer te beperken.

Dit sluit goed aan op het gemeentelijke mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. In dit document kiest de gemeente voor meer ruimte

voor voetganger, fietser en openbaar vervoer. De auto is alleen welkom in de stad zelf als het gaat om bestemmingsverkeer (blz. 12). Het Mobiliteitsplan geldt als uitgangspunt voor het project WSB.

Vervolgens noemt u een zestal verbeteringen waarin het plan volgens u niet voorziet.

1. De fietsinrichting op de Spinozabrug. U geeft een duidelijk signaal af over de wenselijkheid van tweerichtingen fietspaden op de brug. Het ruimtebeslag op de Spinozabrug is echter beperkt en inpassing van tweerichtings fietspaden is niet mogelijk omdat hiervoor ingrijpende constructieve aanpassingen aan de Spinozabrug noodzakelijk zijn. Hiervoor is binnen het project WSB geen budget beschikbaar.
2. De oversteek ter hoogte van de Schepenbuurt verbetert niet. Dit klopt. De bestaande oversteek gaat over 2x2 rijstroken met een opstelplek in de middenberm. Dit blijft hetzelfde in het nieuwe ontwerp.
Op verzoek van de wijkraad is aanvullend een nieuwe oversteek bij de Schoenerstraat in het ontwerp opgenomen en krijgt de voetganger aan de zijde van de BP meer ruimte door verbreding van het voetpad. De nadere vormgeving van deze en alle andere oversteeken is in deze fase nog niet bepaald. Om de attentiewaarde – en dus de veiligheid – van de oversteeken verder te verbeteren zullen we in een vervolgfase onderzoeken op welke manier we de oversteeken nader kunnen vormgeven. Hierbij valt te denken aan het toepassen van opvallende markering, attentieborden of maatregelen om plaatselijk het autoverkeer af te remmen.
3. Halteren van de bus op de rijbaan is wenselijk. Deze suggestie zien wij als kansrijk en nemen we mee bij de uitwerking van het ontwerp. Een eerste verkennende gesprek met Qbuzz en Provincie heeft plaatsgevonden. Zij hebben hierop positief gereageerd.
4. Ontwikkel bij station Zuilen een OV-plein: de ontwikkeling rond station Zuilen raakt niet alleen de WSB, maar ook het aangrenzende gebied. Wij wijzen u in dit verband op het programma knooppuntenontwikkeling dat samen met regionale partners en de provincie wordt ontwikkeld.
5. Verbeter de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers in Oog in Al, bij de kruising Pijperlaan–Everard Meijsterlaan. Het college heeft opdracht gegeven om onderzoek te doen naar versnelde maatregelen op genoemde locatie. Uitkomsten van dit onderzoek worden dit jaar verwacht.
6. U adviseert de aansluiting op de snelweg in beide richtingen te verbeteren. Het college kent uw wensen op dit punt. De raad heeft met het mobiliteitsplan SRSRSB er echter (opnieuw) voor gekozen om geen nieuwe aansluitingen op de Ring te creëren. Gezien de groei van de stad kunnen we het ons niet veroorloven meer poorten naar de stad te openen en daarmee nog meer auto verkeer de stad binnen te laten. Bovendien zou een nieuwe aansluiting geen oplossing bieden voor verkeer richting Den Bosch. Verkeer dient immers nog steeds eerst in noordelijke richting te rijden alvorens het op de A2 richting het zuiden kan rijden. U adviseert de gemeente om met betrokkenen een projectoverstijgende probleemanalyse uit te voeren. Het overleg over knelpunten die buiten de reikwijdte van het project WSB liggen is, onder andere met uw wijkraad, inmiddels gestart.

Burgemeester en Wethouders

Datum 7 november 2017
Kenmerk 4886177

Wij hopen doormiddel van onze reactie op uw advies meer duidelijkheid te hebben geboden. Wij danken de wijkraad West voor haar advies.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,