

Burgemeester en Wethouders

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht

Telefoon 14 030

www.utrecht.nl

Wijkraad Overvecht

Postbus 8395

3503 RJ Utrecht

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	Verzonden	7 november 2017
Uw kenmerk	-		
Uw brief van	8 juli 2017		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Aan de leden van de wijkraad Overvecht en bewonersplatform Overvecht.

Hartelijk dank voor uw brief van 8 juli 2017 waarin u een advies geeft over het IPVE/FO van de WSB. Omdat de WSB aan de noordkant aansluit op de Einsteindreef en op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) bent u met name geïnteresseerd in de effecten van de WSB op de Einsteindreef. Hierover stelt u concreet een aantal vragen waarop wij hieronder in zullen gaan.

Berekeningen luchtkwaliteit en geluid

U constateert dat bij de berekeningen voor de Westelijke Stadboulevard is uitgegaan van een nieuwe situatie met een opgewaardeerde NRU. De oplevering van de NRU vindt later plaats dan die van de Westelijke Stadboulevard. U stelt daarom voor om een berekening van luchtkwaliteits- en geluidseffecten te maken voor de periode dat de WSB is uitgevoerd, maar de opgewaardeerde NRU nog niet in gebruik is.

In lijn met jurisprudentie van de Raad van State hanteert de gemeente bij milieuberekeningen de verkeerscijfers uit het vastgestelde gemeentelijke verkeersmodel. Hierin zijn alle infrastructurele en ruimtelijke projecten meegenomen waarover het college heeft besloten en die voldoende concreet zijn (zoals de opwaardering van de NRU). Op die manier wordt rekening gehouden met cumulatieve effecten van projecten en worden zowel de geluids- als de luchtaspecten beoordeeld.

Voor het project NRU zal de autonome situatie in beeld worden gebracht (dus zonder aanpassing van de NRU). Deze wordt vergeleken met de gewenste plansituatie voor de NRU. Op basis van deze verkeersgegevens ontstaat het door u gewenste inzicht wat er gebeurt op de WSB als de NRU nog niet is aangepast. We lichten dit graag nog keer in een apart overleg aan u toe.

Berekeningen mvt/etm

U vraagt om inzicht in de effecten op de WSB in het geval van verstoringen op de Ring. Als mogelijke oorzaak van zo'n verstoring noemt u de tunneldosering in de Leidsche Rijntunnel.

Het verkeerssysteem van de wegen van Rijkswaterstaat (RWS), provincie en gemeente hangt met elkaar samen. Het is daarom belangrijk dat alle wegbeheerders (gemeente, provincie, RWS) er zorg voor dragen dat de infrastructuur goed functioneert en de effecten op elkaars infrastructuur in beeld

hebben. De gemeente is in overleg met RWS over het oplossen van verkeershinder door de dosering in de Leidsche Rijntunnel. Conform het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat in 2016 door de raad is vastgesteld, zijn de wegen van de WSB bedoeld als binnenstedelijke verbindingswegen. Dynamisch verkeersmanagement (DVM) wordt ingezet zodat verkeersdrukke op de snelweg-RING niet direct doorwerkt op de verkeerssituatie en leefbaarheid op en langs de WSB.

Ook vraagt u om brommers en scooters die op de rijbaan moeten rijden mee te nemen in de berekeningen. De berekeningen met de verkeerssimulatie houden er rekening mee dat 2,7% van het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan tweewielers zijn. Er is voldoende rekening gehouden met het ruimtebeslag dat deze verkeersdeelnemers innemen. In de praktijk is de invloed van brommers/scooters beperkter dan in de berekening is meegenomen, omdat ze op kruispunten (juist de plekken waar de capaciteit maatgevend is) vaak opstellen naast en voor het autoverkeer.

Dynamisch Verkeersmanagement

U spreekt uw zorg uit over het effect van DVM op de Einsteindreef. U ziet het verkeer vanaf twee kanten op de Einsteindreef samengedrukt worden, waardoor een barrière ontstaat tussen Overvecht Noord en Zuid. U vraagt het college daarom om vooruitlopend op de opwaardering van de NRU flankerende maatregelen te nemen. Aanvullend acht u het wenselijk een systeem te ontwikkelen dat automobilisten reistijdinformatie biedt over de Ring.

Er zijn uitgebreide verkeerssimulaties uitgevoerd naar juist deze kwestie. Hieruit blijkt dat het DVM-systeem niet leidt tot opstopping van het verkeer op de Einsteindreef. De wachtrijen blijven dus relatief kort. De gemeente zal zorgen voor een goede samenhang tussen de maatregelen van de WSB en de opwaardering van de NRU. Wanneer dat nodig is, zal de gemeente ook tijdig flankerende maatregelen inzetten. Wij geven graag een toelichting op de verkeersberekeningen en het gebruik van het model in een gesprek.

Het onderzoek naar de effecten van een systeem waarbij reistijden zichtbaar worden gemaakt voor gebruikers, maakt onderdeel uit van de uitwerking van het DVM-systeem. De gemeente treedt hierover in overleg met o.a. de wegbeheerders van de Ring.

Versmallen van 2 naar 1 rijstrook

U geeft aan het niet wenselijk te vinden om de versmalling van twee naar een rijstrook ter hoogte van de Paranadreef te situeren. Als argumenten daarvoor geeft u het volgende aan: automobilisten die niet bekend zijn met de verkeerssituatie, zullen de verkeerde baan nemen. Dit leidt tot onnodige verkeersbewegingen op de Einsteindreef. Ook acht u het onwenselijk de versmalling te situeren ter hoogte van de beoogde woonwijk Antoniuskwartier.

Wij willen u bedanken voor uw suggestie. Het lijkt technisch mogelijk om de samenvoeging van twee rijstroken (afstrepen linker rijstrook, invoegen naar rechts) ter hoogte van de Marnixbrug te laten plaatsvinden en de afslag naar het Zandpad ruim daarvoor als afrit vanaf de rijbaan met twee rijstroken in te passen. Dit geeft meer duidelijkheid voor weggebruikers en een rustiger wegbeeld. Daarnaast voorkomt dit verkeerd rijden. De haalbaarheid van uw suggestie zullen wij in de vervolgfase verder onderzoeken.

Visie op mobiliteit en leerpunten

In de aanpak voor mobiliteitsmanagement is naar uw mening onvoldoende rekening gehouden met snelle fietsers. U vraagt de gemeente daar in het ontwerp voor de WSB rekening mee te houden.

De opkomst van de speed pedelec heeft de aandacht van de gemeente. Conform landelijk beleid rijden deze voertuigen (met helmverplichting en geel kenteken) op de rijbaan en niet op het fietspad. De verwachting is dat de gemiddelde snelheid van het autoverkeer op de WSB iets zal afnemen door de smallere rijbaan. Door deze lagere snelheid wordt het prettiger fietsen op de rijbaan voor speed pedelecs.

Ten slotte pleit u voor publicatie van de evaluatiepunten van 't Goylaan en de lessen die hieruit getrokken kunnen worden voor de WSB.

Wij delen uw mening dat de leerpunten uit 't Goylaan betrokken dienen te worden bij de planvorming van de WSB. Voor de evaluatie van 't Goylaan verwijzen wij u naar de website: www.utrecht.nl/tgoylaan en naar het verslag van de behandeling van de evaluatie 't Goylaan in de raadscommissie S&R van 31 augustus 2017.

Wij hopen u met deze brief voldoende antwoord te hebben gegeven op uw vragen.

De uitkomsten van deze simulaties en overige vragen over de verkeerskundige onderbouwing van de WSB lichten wij graag toe in een ambtelijk vervolgoverleg met de wijkraad en het bewonersplatform. Wij zullen de projectorganisatie vragen hierover contact met u op te nemen.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,