

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2024, NUMMER 205

Datum	31 januari 2025
Van	College B&W
Behandeld door	G. Verrijn Stuart
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	g.verrijnstuart@utrecht.nl
Kenmerk	30083452.
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2024 nummer 205 van raadslid Sungur en commissielid Usta (DENK) van 2 december 2024 over 'Verkeerschaos in Utrecht'. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Hoe verklaart het college dat er op verschillende plekken in de stad tegelijkertijd grootschalige werkzaamheden plaatsvinden, wat leidt tot verwarring, verkeersopstoppingen en onnodig ongemak voor weggebruikers?

Antwoord 1

Met de vele werkzaamheden geven we uitvoering aan de verschillende beleidsplannen voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte, waaronder het Mobiliteitsplan 2040. We zorgen ervoor dat straten beter worden ingericht, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een betere kwaliteit van de openbare ruimte(waaronder groen). Daarmee verbeteren we ook de bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en automobilisten met een herkomst en/of bestemming in de stad. Met het onderhoud van de weg, riolering en overige kabels en leidingen zorgen we er zoveel mogelijk voor dat de wegen daarna gedurende lange tijd vrij zijn van werkzaamheden en dat verkeersdeelnemers de wegen daarna gedurende lange tijd goed kunnen gebruiken.

Er zijn inderdaad in de tweede helft van 2024 veel werkzaamheden in uitvoering geweest, op onder andere belangrijke wegen aan de noordwestkant van de stad, die weggebruikers veel gebruiken om door de stad of de stad in of uit te rijden en waar verkeershinder snel merkbaar is. Het betreft zowel herinrichtingen van wegen (bijvoorbeeld de Amsterdamsestraatweg, Jutfaseweg en de Westelijke Stadsboulevard) als onderhoud van wegen en rioleringen (bijvoorbeeld de Anton Geesinkstraat, de Omloop en de verkeerspleinen op de Noordelijke Randweg Utrecht) en diverse kabels- en leidingenprojecten. Er zijn nu in vergelijking met vorige jaren op meer plekken in de stad grootschalige projecten in uitvoering. Met deze projecten verbeteren we de openbare ruimte, maken we de stad mooier, leefbaarder en verkeersveiliger en voeren we noodzakelijk onderhoud aan wegen, bruggen en rioleringen uit.

We spannen ons daarbij in om de overlast voor alle weggebruikers tijdens de werkzaamheden zo klein mogelijk te houden. Zo zorgen we voor goede omleidingsroutes en plaatsen we bebording, waarmee we verkeersdeelnemers verwijzen naar deze routes. Ook passen we indien nodig de afstelling van de

verkeerslichten aan en zetten we verkeersregelaars in voor een goede en veilige doorstroming van het verkeer.

Vraag 2

Wordt bij de planning van werkzaamheden rekening gehouden met de impact op de doorstroming van het verkeer en effect op de inzet van de noodhulpdiensten? Zo ja, kan het college voorbeelden geven van hoe dit in de praktijk wordt toegepast?

Antwoord 2

Ja. Bij het plannen van de werkzaamheden kijken we goed of projecten tegelijkertijd of na elkaar uitgevoerd moeten worden. Daarbij zorgen we ervoor dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de omgeving van deze werkzaamheden zo goed mogelijk blijven. Hiervoor brengen we alle noodzakelijke werkzaamheden (herinrichting, onderhoud, kabels en leidingen, etc.) vroegtijdig in beeld. We sturen uw raad in het begin van elk jaar een brief over de nieuwe planning van werkzaamheden met verkeershinder in onze stad. Daarbij benoemen we ook aandachtspunten in onze werkwijze voor het regie voeren op de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad tijdens deze werkzaamheden.

Nog dit kwartaal sturen we uw raad een brief over de Meerjaren planning van werkzaamheden met grote verkeershinder in 2025 en 2026. Voor alle projecten stemmen we de planningen en de tijdelijke verkeersmaatregelen voor de werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar af.

Bij de beoordeling en goedkeuring van verkeersplannen en uitvoeringsplanningen hanteren we een aantal door ons vastgestelde bereikbaarheidsprincipes (zie [Raadsbrief Meerjarenplanning werkzaamheden met verkeershinder 2023 2024 bereikbaarheidsprincipes regisseur](#)). Daarbij proberen we werkzaamheden waar mogelijk slim te combineren, zodat de weg maar één keer open hoeft.

Verder stemmen we omleidingsroutes voor het verkeer goed op elkaar af en zorgen voor goede en tijdige communicatie over planning en te verwachten verkeershinder naar de omgeving. Ook streven we ernaar om, waar mogelijk, fietsers en voetgangers langs de werkzaamheden te leiden. Zo konden vorig jaar fietsers en voetgangers zonder omleiding de werkzaamheden passeren aan de Amsterdamsestraatweg en de Westelijke Stadsboulevard (herinrichting), de Anton Geesinkstraat en de Ahornstraat (riolering) en de Simphonbaan en Furkabaan (asfaltonderhoud).

Het ambtelijke 'Kernteam Tijdelijke verkeersmaatregelen' vervult een belangrijke rol in onze werkwijze. Dit team toetst de verkeersplannen voor de werkzaamheden integraal. In dit kernteam zijn de nood- en hulpdiensten, de OV-vervoerder en diverse, gemeentelijke adviseurs (communicatie, verkeer, onderhoud, etc.) vertegenwoordigd. Het kernteam beoordeelt de verkeersplannen van de werkzaamheden op goede tijdelijke verkeersmaatregelen, omleidingsroutes, bebording en communicatie. Daarnaast beoordeelt het team of – en zo ja op hoe – projecten in uitvoering kunnen gaan, waarbij ze rekening houden met andere gelijktijdige werkzaamheden in hetzelfde gebied. Het kernteam hanteert bij haar beoordeling onder andere het CROW-richtlijnen en de eerder vermelde bereikbaarheidsprincipes.

Verder moet bij projecten met grote verkeershinder (ook van andere uitvoerders dan de gemeente), ruim voor de start van de uitvoering een zogenoemd 'BLVC-plan' (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) worden ingediend bij de gemeente. In dit plan moet staan op welke wijze de kwaliteit van de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering geborgd blijft. We beoordelen deze BLVC-plannen en letten daarbij o.a. op de aspecten bereikbaarheid, verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid.

Tijdens de uitvoering van werkzaamheden blijkt er soms meer ruimte nodig te zijn om het werk goed uit te kunnen voeren, zodat we de tijdelijke verkeersmaatregelen moeten aanpassen. Verder monitoren we de verkeerssituatie, hoe verkeersdeelnemers reageren op de tijdelijke verkeersmaatregelen en of deze effectief zijn, zodat we zo nodig kunnen bijsturen en extra maatregelen kunnen treffen in het belang van de verkeersveiligheid en -doorstroming. Waar nodig

sturen we op basis van onze monitoring en ontvangen meldingen van verkeersdeelnemers en bewoners bij door bijvoorbeeld de afstelling van verkeerslichten aan te passen en/of extra verkeersregelaars in te zetten.

Een voorbeeld van het beoordelen van planningen en verkeersplannen op het effect van de inzet van de nood- en hulpdiensten is de uitvoering van het project Westelijke Stadsboulevard. Hierbij hebben we ook rekening gehouden met het effect op de doorstroming voornood- en hulpdiensten. Tijdens de uitvoering van het project monitoren we continu de verkeersdoorstroming met verkeersdata en camerabeelden. Verder hebben we direct contact met de operationele brandweerpost ter plaatse, waarbij we informatie krijgen over de bereikbaarheid voornood- en hulpdiensten in het gebied van de werkzaamheden. Nood- en hulpdiensten krijgen bij spoed zoveel mogelijk prioriteit bij verkeerslichten. Zo zorgen we ervoor dat de aanrijtijden voor nood- en hulpdiensten ook tijdens werkzaamheden aan de norm voldoen.

Vraag 3

Is het College zich bewust van de toename in omleidingen en de complexiteit ervan, waardoor efficiënt reizen door de stad voor automobilisten vrijwel onmogelijk wordt?

Antwoord 3

We beseffen dat de combinatie van werkzaamheden soms zorgt voor hinder voor weggebruikers, waaronder automobilisten. Hierdoor ontstaat soms ook verschuiving en daardoor (tijdelijke) drukte op andere wegen in de stad, waardoor automobilisten in de stad langer onderweg zijn. We zorgen daarom voor een goede afstemming van de planning van de werkzaamheden, zodat er niet teveel werkzaamheden tegelijkertijd worden uitgevoerd in een gebied. Daarbij spannen we ons in om de doorstroming voor automobilisten zo goed mogelijk te houden, zoals we ook zorgen voor een goede doorstroming van fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. We beseffen ons daarbij dat de doorstroming op sommige routes in de stad vanwege meerdere werkzaamheden soms helaas tijdelijk minder goed is. In deze situaties proberen we automobilisten tijdig van goede informatie te voorzien over te verwachten verkeershinder, zo mogelijk te verwijzen naar omleidingsroutes en naar andere vormen van reizen, zoals gebruik van de fiets of openbaar vervoer.

Vraag 4

Wordt overwogen om alternatieve en gebruiksvriendelijke routes beter te communiceren naar de weggebruikers?

Antwoord 4

Om Utrecht goed bereikbaar te houden en mogelijke onvrede bij verkeersdeelnemers over verkeershinder te verminderen, vinden wij het belangrijk dat we de verschillende doelgroepen die in en om Utrecht reizen een volledig overzicht kunnen bieden van de (aankomende) verkeershinder, alternatieve routes en andere opties om te reizen. We informeren daarbij via een stadsbrede communicatieaanpak verkeersdeelnemers over de bereikbaarheid van de stad. Hierbij ligt de nadruk op informatie over via welke routes en reisopties de stad wel goed bereikbaar blijft, en waarom de werkzaamheden plaatsvinden en juist nu worden uitgevoerd. Hierdoor kunnen verkeersdeelnemers beter inspelen op verkeershinder en hun reisgedrag aanpassen. Dat draagt bij aan een soepelere doorstroming en minder overlast van verkeershinder. Onderdeel van deze aanpak is ook het bieden van informatie aan doelgroepen, zodat verkeersdeelnemers bewuste keuzes kunnen maken over hoe en wanneer ze reizen (te voet, met de fiets, met het OV of met de auto, op andere tijdstippen, routes of thuis werken).

Vraag 5

Welke maatregelen neemt het College om de bijna permanente files door de stad te verminderen, gezien deze niet alleen de automobilisten maar ook het openbaar vervoer en andere verkeersdeelnemers negatief beïnvloeden?

Antwoord 5

Bij de antwoorden 2, 3 en 4 hebben we maatregelen aangegeven, die de verkeersdruk op de wegen rondom de werkzaamheden en met name in de spits verminderen.

Vraag 6

Wordt er gemonitord hoe de verkeersdruk zich ontwikkelt gedurende de dag, en zo ja, welke structurele oplossingen worden overwogen?

Antwoord 6

Ja, dat gebeurt. Zie verder antwoord 2.

Vraag 7

Is het college bereid het huidige beleid te herzien en meer rekening te houden met de behoeften van de autobezitters, om een inclusieve stad te waarborgen?

Antwoord 7

Onze stad groeit de komende jaren verder. We willen de stad ook in de toekomst gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden voor iedereen. Hiervoor geven we prioriteit aan duurzame vervoersmiddelen zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, die minder ruimte innemen en bijdragen aan een betere leefomgeving. Hoewel we het gebruik van de auto ontmoedigen in gebieden waar de ruimte beperkt is en de leefkwaliteit onder druk staat, blijft de auto een belangrijk vervoermiddel. We streven ernaar dat alle bestemmingen per auto bereikbaar blijven, maar niet altijd via de kortste of snelste route. Dit betekent dat doorgaand autoverkeer op bepaalde locaties, zoals de Catharijnesingel, het Ledig Erf en het Utrecht Science Park, wordt beperkt om meer ruimte te creëren voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. In woonstraten ondersteunen we initiatieven van bewoners voor herinrichting, waarbij parkeerplaatsen plaatsmaken voor groen, speelplekken of fietsparkeerplaatsen. Daarnaast stimuleren we parkeren op afstand, bijvoorbeeld bij P+R-locaties buiten de snelwegring, om de druk op de binnenstad te verminderen. Kortom, we streven naar een evenwichtige mobiliteitsmix waarin duurzame vervoersmiddelen de voorkeur krijgen, zonder de auto volledig uit de stad te weren. Dit draagt bij aan een gezonde, leefbare en toegankelijke stad voor iedereen.

Vraag 8

Hoe betreft de Gemeente de inwoners en ondernemers bij het vormgeven van het mobiliteitsbeleid en de planning van werkzaamheden? Worden klachten en suggesties vanuit deze groepen actief meegenomen?

Antwoord 8

Ja, we nemen klachten en suggesties van bewoners mee bij het vormgeven van het mobiliteitsbeleid en bij de planning van werkzaamheden. Voor mobiliteitsprojecten betrekken we bewoners en ondernemers, waarbij bij grotere projecten participatiebijeenkomsten worden gehouden, waarop bewoners en overige betrokkenen suggesties en ideeën kunnen geven. Deze ontvangen input nemen we mee in de uitwerking van onze projecten. Via de website www.utrecht.nl/melding kunnen bewoners verder onveilige situaties doorgeven aan de gemeente. Dit is de meest toegankelijke manier voor alle bewoners en alle projecten. Verder zorgen we voor de plaatsing van een bouwboard bij projecten die langer duren dan een paar weken. Op deze bouwboarden nemen we voor het melden van overlast door wegwerkzaamheden ook standaard een verwijzing op naar www.utrecht.slimmelden.nl. Er is vaak ook een projectmailbox beschikbaar, die bewoners kunnen gebruiken om iets specifiek bij een projectteam te melden. Deze staat in dat geval op de projectpagina op onze website. Ook zetten aannemers soms apps in, zoals de BouwApp, waar bewoners meldingen kunnen doen. Tot slot bellen bewoners ook het algemene

telefoonnummer van de gemeente. Via het KlantContactCentrum (KCC) brengen we deze bellers in contact met de toezichthouder of projectleider van de werkzaamheden.

Bij het bepalen van de tijdelijke verkeersmaatregelen voor werkzaamheden en evenementen houden we o.a. rekening met eerdere praktijkervaringen (ook uit de andere grote steden), eerdere evaluaties en de resultaten van onze monitoring van de verkeersstromen). Op basis van meldingen van bewoners, etc. kunnen we indien noodzakelijk ook tijdelijke verkeersmaatregelen aanpassen tijdens de werkzaamheden (b.v. extra bebording, verkeersregelaars, etc.).

Vraag 9

Er is een petitie gestart in onze gemeente omtrent de verkeerschaos. Is het college hiervan op de hoogte? Hoe beoordeelt het college de wens die in de petitie wordt geuit, en welke acties overweegt het college naar aanleiding hiervan te ondernemen?

Antwoord 9

Het petitierecht is een belangrijk instrument voor inwoners en staat niet voor niets in de grondwet. Wij kijken dus uit naar de formele indiening van de petitie. Zodra dat is gebeurd, gaan we graag in gesprek met de indieners. Het is goed om te zien dat inwoners actief meedenken over mobiliteit in onze stad. Het pleidooi voor een gebalanceerde aanpak, waarbij zowel automobilisten als andere weggebruikers centraal staan, sluit aan bij onze visie. We werken voortdurend aan een veilige en vlotte doorstroming voor iedereen, terwijl we tegelijkertijd meer ruimte geven aan duurzame mobiliteit. Dit draagt bij aan een leefbare en goed bereikbare stad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Schriftelijke vragen: Verkeerschaos in Utrecht

02-12-2024

Vragen:

De afgelopen jaren is de stad Utrecht volop aan het veranderen. De aanpassingen brengen echter uitdagingen met zich mee, met name op het gebied van bereikbaarheid en verkeersdoorstroming. Inwoners, ondernemers en bezoekers ervaren steeds vaker hinder door een opeenstapeling van werkzaamheden, complexe omleidingen en aanhoudende files. Dit leidt niet alleen tot verwarring en ongemak, maar roept ook vragen op over de toegankelijkheid van de stad en de gevolgen voor het dagelijks leven.

Om meer inzicht te krijgen in het gevoerde beleid en mogelijke verbeteringen te verkennen, stellen wij u de volgende vragen:

1. Hoe verklaart het college dat er op verschillende plekken in de stad tegelijkertijd grootschalige werkzaamheden plaatsvinden, wat leidt tot verwarring, verkeersopstoppen en onnodig ongemak voor weggebruikers?
2. Wordt bij de planning van werkzaamheden rekening gehouden met de impact op de doorstroming van het verkeer en effect op de inzet van de noodhulpdiensten? Zo ja, kan het college voorbeelden geven van hoe dit in de praktijk wordt toegepast?
3. Is het college zich bewust van de toename in omleidingen en de complexiteit ervan, waardoor efficiënt reizen door de stad voor automobilisten vrijwel onmogelijk wordt?
4. Wordt overwogen om alternatieve en gebruiksvriendelijke routes beter te communiceren naar de weggebruikers?
5. Welke maatregelen neemt het college om de bijna permanente files door de stad te verminderen, gezien deze niet alleen de automobilisten maar ook het openbaar vervoer en andere verkeersdeelnemers negatief beïnvloeden?
6. Wordt er gemonitord hoe de verkeersdrukke zich ontwikkelt gedurende de dag, en zo ja, welke structurele oplossingen worden overwogen?
7. Is het college bereid het huidige beleid te herzien en meer rekening te houden met de behoeften van autobezitters, om een inclusieve stad te waarborgen?
8. Hoe betreft de Gemeente de inwoners en ondernemers bij het vormgeven van mobiliteitsbeleid en de planning van werkzaamheden? Worden klachten en suggesties vanuit deze groepen actief meegenomen?
9. Er is een petitie gestart in onze gemeente omtrent de verkeerschaos. Is het college hiervan op de hoogte? Hoe beoordeelt het college de wens die in de petitie wordt geuit, en welke acties overweegt het college naar aanleiding hiervan te ondernemen?

Gesteld door:

- Mahmut Sungur, DENK
- Miraç Usta, DENK