Gemeente Utrecht

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2022, NUMMER 32

Datum	24 maart 2022
Van	College B&W
Behandeld door	R.L.G. Dobbelsteijn
Doorkiesnummer	14030
E-mailadres	roel.dobbelsteijn@utrecht.nl
Kenmerk	9878795
Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2022 nummer 32 van raadsleden De Pagter (VVD), Schipper (SP), Bosch (PVV), De Boer (GroenLinks) en Van Steeg (CDA) van 10 februari 2022 over ‘Verkeer Meernbrug, Zandweg en Rijksstraatweg’. De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1
Welke cijfers heeft het college over de veiligheid op en rond dit kruispunt in de afgelopen vijf jaar?
Antwoord 1
Sinds 1 januari 2017 registreerde de politie zes verkeersongevallen op de kruising Castellumlaan, Meernbrug, Zandweg en één verkeersongeval op de kruising Meernbrug, Meerndijk, Rijksstraatweg. Dit zijn de door de politie geregistreerde ongevallen, waarvan de exacte locatie bekend is. Omdat de politie niet bij alle ongevallen is, worden niet alle ongevallen geregistreerd. Vooral de lichte ongevallen kennen een onderregistratie. Daarnaast wordt ook niet van alle ongevallen de exacte locatie geregistreerd. Drie van de zeven ongevallen vonden eind 2017 plaats. Het meest recente ongeval was mei 2021. Het is daarmee geen hoog genoteerde locatie in de VOC (Verkeers Ongevallen Concentratie) lijst.

Vraag 2
Is het college bereid met verkeerscamera's onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid, zoals dat ook is gebeurd bij het verkeersplein op 't Goylaan? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 2
In de structurele Voortgangsrapportage verkeersveiligheid staan de verkeersveiligheidsknelpunten in de stad benoemd en welke maatregelen we nemen. Daarbij wordt de afweging gemaakt waar vanuit verkeersveiligheid maatregelen het hardst nodig zijn. Gezien de ongevallencijfers en de inrichting, vinden we de Meernbrug geen groot verkeersveiligheidsknelpunt, als we dit vergelijken met de andere verkeersveiligheidsopgaven in de stad. Een verdiepende analyse (eventueel met cameraonderzoek) vinden wij daarom nu niet nodig.

Vraag 3
Welke maatregelen heeft het college overwogen om de veiligheid op dit kruispunt te verhogen? Welke maatregelen hebben omwonenden aangedragen? Is er ook een volledige fysieke herinrichting overwogen? Graag een volledig overzicht met toelichting waarom de maatregel wel of niet is uitgewerkt.

Antwoord 3
Er zijn in het verleden al diverse aanpassingen gedaan in de omgeving van de Meernbrug om het verkeersveiliger te maken. Daarbij zijn de omwonenden betrokken. Dit betrof bijvoorbeeld een aanpassing van de Meernbrug (verbreding met een goede fietsstroken op de brug), betere belijning op het kruispunt zelf en een betere aansluiting op de Meerndijk, die inmiddels ook heringericht is en een zone 30 km regime kent. Dit geldt zowel voor de noord- als voor de zuidkant. Ook is het Castellumplein als 'shared space' ingericht, waarbij later (na meldingen door gebruikers) nog een fietsstrook is toegevoegd richting de brug. Ook is op vraag van ouders van fietsende leerlingen de verkeerlichtenregeling aangepast.
Voor de ontsluiting van de wijk Nyevelt richting het noorden zijn in het verleden verschillende varianten onderzocht, die ook door omwonenden waren aangedragen. Gebruik van de busbaan in één of twee richtingen is daarbij bekeken, maar uiteindelijk afgevallen vanwege risico op doorgaand autoverkeer, kosten en hinderen van de doorstroming van het busverkeer. Uiteindelijk is gekozen voor de Zandweg als heenroute en de parallelweg Rijksstraatweg als terugroute voor het autoverkeer.
Omwonenden hebben in het verleden ook aangedragen om een nieuwe fietsbrug te maken t.h.v. de De Woerdlaan, zodat fietsers de Meernbrug zouden kunnen mijden. Dit is verkend, maar niet haalbaar gebleken. Het bleek praktisch onmogelijk om een veilige aansluiting te maken om de busbaan te kruisen en goed aan te sluiten op de Burgemeester Taets van Amerongenlaan.

Wij achten de huidige inrichting voldoende veilig. De huidige situatie geeft geen aanleiding tot extra maatregelen. Uiteraard zijn we altijd bereid om, samen met bewoners, te kijken naar verbeteringen, waarbij we eventuele maatregelen afwegen tegenover andere wensen in de stad.

Vraag 4
Door ouders en leerlingen wordt de route vanaf Castellum naar basisschool Drie Koningen als onveilig ervaren. Is het college bereid om samen met ouders te werken aan een veilige schoolroute?

Antwoord 4
Het Castellumplein is recent heringericht. De Castellumlaan zal in 2023 ingericht worden als 30 km zone. Hiermee kunnen we dit deel van de schoolroute verder verbeteren. Bij de herinrichting van de Castellumlaan zullen we de school en buurtbewoners betrekken. We kijken in overleg met de school naar verbetermogelijkheden van de rest van de route ten zuiden van de Meernbrug. De herontwikkeling van het gebied ten zuidwesten van de Meernbrug biedt hiervoor mogelijk kansen.

Vraag 5
Wat vindt het college van de optie om het verkeerslicht en het opstelpunt komende van de Castellumlaan te verplaatsen naar de kruising met de Zandweg – en daarbij ook een fietsverkeerslicht op de Zandweg toe te voegen?

Antwoord 5
Het beleid van de gemeente Utrecht is om het aantal met verkeerslichten geregelde kruispunten, waar dat kan, te beperken. Wij zien hier geen aanleiding om de lichtenregeling uit te breiden. De Zandweg is een belangrijke hoofdfietsroute, waar de doorstroming van het fietsverkeer centraal staat. Verkeerslichten zouden deze beperken en leiden tot het negeren van rood licht.

Vraag 6
Is deze meting uitgevoerd en zo ja, wanneer en waar zijn deze metingen met de raad gedeeld?
Antwoord 6
Er zijn in 2018 en 2019 metingen en kentekenonderzoeken uitgevoerd. De totale verkeersstromen op de Meerndijk en omgeving zijn gemeten en zijn kentekenonderzoeken gedaan om te bepalen of het verkeer op de Meerndijk bestemmingsverkeer is of doorgaand verkeer. De totale verkeersbelasting op de Meerndijk was circa 7.000 motorvoertuigen per dag. Deze ordegrootte geldt voor 2018 en 2019. Dit getal is niet als te hoog of als laag te bestempelen. Het getal geeft geen aanleiding om maatregelen te treffen. Het percentage doorgaand verkeer op de Meernbrug is relatief gering, ca 15%. De hoeveelheid doorgaand verkeer is in beide jaren ongeveer gelijk gebleven. Ook dat is op zichzelf niet een aanleiding om maatregelen te treffen.
In mei 2021 zijn er ten zuiden van de Meernbrug (Meerndijk) opnieuw tellingen gedaan. Daar kwam een werkdaggemiddelde van 6.425 motorvoertuigen uit. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat deze tellingen plaatsvonden tijdens corona, toen het verkeersbeeld op vrijwel alle wegen in Utrecht rustiger was.

Vraag 7
Heeft het college zicht op hoeveel doorgaand verkeer (tussen Letschertweg en Langerakbaan) gebruik maakt van de route over de Meernbrug? Zo nee, is het college bereid hiernaar onderzoek te doen?
Antwoord 7
De totale intensiteiten waren in 2018 en 2019 ongeveer 7.000 motorvoertuigen per dag. 15% hiervan betrof toen doorgaand verkeer (1.000 motorvoertuigen). Dat is een relatief gering aandeel. Wij zien geen aanleiding om hier opnieuw onderzoek naar te doen.

Vraag 8
Zijn er plannen om de Castellumlaan en Vicuslaan te herinrichten naar 30 km/h, aansluitend op het profiel van de Meerndijk? Zo ja, wanneer? Hoe wordt de buurt hierbij betrokken?
Antwoord 8
Ja, er zijn plannen voor een herinrichting van de Castellumlaan, vanwege vernieuwing van de riolering. De planning is deze in 2023 uit te voeren. De buurt zullen we bij de herinrichting betrekken en verder informeren. De weg valt al binnen de 30 km zone en zal bij de herinrichting zo worden ingericht.
Ook op de Vicuslaan willen we op termijn een 30 km/uur snelheidslimiet invoeren. Hiervoor is een herinrichting van de straat nodig. We kijken voornamelijk naar mogelijkheden om verschillende werkzaamheden te combineren (er zijn vooral kansen bij het vervangen van de riolering) voor het herinrichten van straten naar 30 km/uur. Dit bespaart kosten en geeft minder overlast, als de weg bijvoorbeeld maar één keer open hoeft. De komende jaren zien we echter nog geen mogelijkheden om op de Vicuslaan een 30 km/uur snelheidslimiet in te voeren.
De wijk Nyevelt is vanaf Meernbrug bereikbaar met de auto via de Zandweg en de Regenboogbrug. De verbinding tussen Regenboogbrug en Boekbinderslaan is in twee richtingen opengesteld, zoals aangegeven in de commissiebrief van 2009. Uitrijden van de wijk kan via de ventweg van de Rijksstraatweg. Hiervoor is de openstelling van een deel van de busbaan niet nodig en niet gewenst. Hiervan is in het verleden weliswaar tijdelijk sprake geweest (tot 2011), maar op dit moment geen haalbare of gewenste optie aangezien de provincie hiervoor geen toestemming zal geven en hier de doorstroming van het OV prioriteit heeft. In het verleden heeft het tijdelijke gebruik van de busbaan door autoverkeer bovendien geleid tot overlastmeldingen langs de Rijksstraatweg, dus dan zou het probleem verschuiven.

Vraag 9
De betreffende commissiebrief is nu niet online vindbaar. Kan het college deze en andere oude commissiebrieven op termijn online plaatsen en omsluiten via ureka.utrecht.nl?
Antwoord 9
Oudere commissiebrieven (uit de periode 2008 – 2013) komen op termijn in online beschikbaar. De digitale ontsluiting van deze brieven neemt echter nog enige tijd in beslag.

Vraag 10
Wanneer en om welke reden is het college van het in de commissiebrief genoemde besluit teruggekomen?
Antwoord 10
Het college heeft nooit besloten tot openstelling van de busbaan voor de ontsluiting van de wijk Nyevelt. De openstelling was een tijdelijke situatie tot 2011, die door de provincie werd gedoogd, maar nu niet meer haalbaar en wenselijk is. In 2007 zijn verkeersbesluiten genomen voor de instelling van de busbaan en de verkeerscirculatie van het autoverkeer. Deze zijn in 2011 ingevoerd. De huidige circulatie is in lijn met het antwoord in de commissiebrief van 2009.

Vraag 11
Wanneer en om welke reden heeft het college besloten om het autoverkeer in westelijke richting over de fietsstraat op Zandweg te geleiden, in plaats van over de Rijksstraatweg?
Antwoord 11
Het verkeersbesluit om de Rijksstraatweg aan te wijzen als busbaan en de bijbehorende verkeerscirculatie is in 2007 genomen. De rijrichting op de Zandweg in westelijke richting bestaat ongeveer 25 jaar. Tijdens de voorbereiding van het besluit in 2007 hebben we gekeken hoe De Meern het beste in de nieuwe verkeersstructuur kon passen. Uitgangspunt was dat de woongebieden zo autoluw mogelijk moesten worden. Door een extern adviesbureau zijn diverse onderzoeken verricht om te bepalen hoe alle gebieden goed bereikbaar konden worden en doorgaand verkeer zo min mogelijk zou optreden. Daarbij is ook een aantal varianten bekeken voor de ontsluiting van Nyvelt. Het betrof hier varianten waarbij de Rijksstraatweg voor autoverkeer toch open zou blijven, of in twee richtingen of in één richting en de huidige circulatie. De conclusie toen was dat het op enigerlei wijze openhouden van de Rijksstraatweg voor autoverkeer op een aantal criteria negatief uitpakt. Dit geldt met name op het gebied van intensiteiten (waaronder hoog aandeel doorgaand verkeer), financiën, doorstroming busverkeer en de effecten op de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden (o.a. geluidsbelasting) in het centrum van De Meern.
De huidige situatie met een afgesloten Rijksstraatweg en éénrichtingsverkeer draagt het sterkst bij aan het voorkomen van doorgaand autoverkeer op de Rijksstraatweg en door de woongebieden. Ook wordt hiermee gestimuleerd dat dit verkeer gebruik maakt van de hoofdinfrastructuur (Letschertweg - Veldhuizerweg - Burg. Middelweerweg - Oudenrijnseweg). Het eerder ingestelde éénrichtingsverkeer op de Zandweg draagt in voldoende mate bij tot het voorkomen van doorgaand autoverkeer.

Vraag 12
Is het college bereid (opnieuw) onderzoek te doen naar de verkeerscirculatie in het gebied rond de Meernbrug en daarbij ook expliciet na te gaan hoeveel verkeer dagelijks onnodig de Meernbrug, Zandweg en Regenboogbrug gebruikt? Zo nee, waarom niet?
Antwoord 12
Wij zien geen aanleiding om de verkeerscirculatie uitgebreid te onderzoeken. De huidige circulatie biedt voldoende ontsluiting voor autoverkeer voor de wijk Nyvelt, zorgt voor goede doorstroming voor fiets- en busverkeer op de hoofdroutes en leidt niet tot onevenredige belasting van de Meernbrug,

Zandweg of Regenboogbrug. Wel zullen we tellingen te doen op de Zandweg en de ventweg van de Rijksstraatweg om inzicht te krijgen in de hoeveelheid verkeer.

Vraag 13
Is het college bereid om na te gaan of de busbaan op de Rijksstraatweg in één richting of beide richtingen open kan worden gesteld tussen de Meerndijk en Boekbinderslaan? Zo ja, wanneer verwacht het college de raad hierover te informeren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13
De busbaan is voorbehouden voor busverkeer en de doorstroming daarvan. Wij zien geen noodzaak de busbaan hier open te stellen voor ander verkeer dan busverkeer. Zie voor de onderbouwing de antwoorden op vragen 11 en 12.

Vraag 14
Welke kansen ziet het college om bij de busbaan en parallelstrook groen (struiken en bomen) toe te voegen?

Antwoord 14
De berm aan het water biedt ogenschijnlijk de meeste ruimte (bovengronds) om groen toe te voegen, hoewel daar al een rij bomen staat. Ter plaatse van de smalle berm met hekwerk lijkt enkel een haag tot de opties te behoren. Het groen langs het water vormt onderdeel van de stedelijke groenstructuur en is als natuurrijk grasland aangemerkt op de natuurwaardenkaart. Hiermee zal rekening moeten worden gehouden om niet te veel natuurwaarden te niet te doen. De geschiktheid om struiken en bomen toe te passen is daarbij van meerdere factoren afhankelijk, zoals ondergrondse groeiruimte, kabels en leidingen en beheerbaarheid. Indien gewenst is om hier struiken te planten, dient de mogelijkheid daartoe nader onderzocht te worden.

Vraag 15
Kan er meer groen worden toegevoegd als de busbaan wordt opengesteld en de parallelstrook wordt ingericht zoals op het deel van de Rijksstraatweg tussen de Meerndijk en Meentweg?

Antwoord 15
Het college ziet geen aanleiding om de busbaan open te stellen voor autoverkeer. Er is dan ook geen aanleiding om over te gaan tot aanpassing van de parallelweg ten faveure van ruimere groenstroken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage:

Schriftelijke vragen verkeer Meernbrug, Zandweg en Rijksstraatweg

10 februari 2022

Vragen:

Het komende jaar worden de ontwikkelingen rond de Meerndijk en Castellumlaan in De Meern voltooid. Daarmee wordt de vernieuwing van het Hart van De Meern afgerond. Een mijlpaal!
Eén van de doelen van het vernieuwen van het centrum van De Meern was om het centrum om te vormen naar een verblijfsgebied. Het is de bedoeling dat meer doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om rond De Meern heen te rijden (via bijvoorbeeld de Langerakbrug). In 2009 zijn mede daarom allerlei keuzes gemaakt over de afwikkeling van het verkeer op en rond de Meernbrug, bijvoorbeeld over de Rijksstraatweg. Dit is destijds gecommuniceerd naar de raad bij commissiebrief met kenmerk 09.097829. Daarna is het onderwerp nog diverse keren aan de orde gekomen. Zo heeft het college bijvoorbeeld op 31 oktober 2018 nog een raadsbrief gestuurd. Naar aanleiding van een e-mail van een omwonende en gesprekken met omwonenden vragen VVD, SP, PVV, GroenLinks en CDA zich af hoe deze maatregelen worden geëvalueerd en hoe de verkeersveiligheid bij de Meernbrug kan worden verbeterd. Daarom hebben de fracties devolgende vragen.

Verkeersveiligheid

De kruising bij de Meernbrug wordt door veel omwonenden genoemd als onveilig kruispunt.

1. Welke cijfers heeft het college over de veiligheid op en rond dit kruispunt in de afgelopen vijf jaar?
2. Is het college bereid met verkeerscamera's onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid, zoals dat ook is gebeurd bij het verkeersplein op 't Goylaan? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?
3. Welke maatregelen heeft het college overwogen om de veiligheid op dit kruispunt te verhogen? Welke maatregelen hebben omwonenden aangedragen? Is er ook een volledige fysieke herinchting overwogen? Graag een volledig overzicht met toelichting waarom de maatregel wel of niet is uitgewerkt.
4. Door ouders en leerlingen wordt de route vanaf Castellum naar basisschool Drie Koningen als onveilig ervaren. Is het college bereid om samen met ouders te werken aan een veilige schoolroute?
5. Wat vindt het college van de optie om het verkeerslicht en het opstelpunt komende van de Castellumlaan te verplaatsen naar de kruising met de Zandweg – en daarbij ook een fietsverkeerslicht op de Zandweg toe te voegen?

Andere routes voor verkeer over de Meernbrug

Mogelijk kan een deel van het verkeer over de Meernbrug andere routes nemen. In de raadsbrief van 31 oktober 2018 gaf het college aan dat de raad in 2019 wordt geïnformeerd over uitkomsten van metingen naar doorgaand verkeer.

6. Is deze meting uitgevoerd en zo ja, wanneer en waar zijn deze metingen met de raad gedeeld?

7. Heeft het college zicht op hoeveel doorgaand verkeer (tussen Letschertweg en Langerakbaan) gebruik maakt van de route over de Meernbrug? Zo nee, is het college bereid hiernaar onderzoek te doen?

8. Zijn er plannen om de Castellumlaan en Vicuslaan te herinrichten naar 30 km/h, aansluitend op het profiel van de Meerndijk? Zo ja, wanneer? Hoe wordt de buurt hierbij betrokken?

Inwoners van het noordelijke deel van Nyevelt moeten nu autorijden over de Meernbrug, de Zandweg (een fietsstraat) en daarna weer over de Regenboogbrug om hun buurt te bereiken. In omgekeerde richting kunnen zij gewoon over de Rijksstraatweg rijden en hoeven zij de bruggen niet onnodig over te steken.

In de commissiebrief van 26 oktober 2009 gaf het college het volgende aan:

Uit vele zienswijzen blijkt de wens om Nijevelt ook vanuit het noorden te kunnen bereiken.

Hieraan komen wij tegemoet door het weggedeelte Rijksstraatweg tussen de Boekbinderslaan en de Meridiaan (Regenboogbrug) in twee rijrichtingen open te houden.

Hieruit blijkt dat het de bedoeling was om de busbaan op de Rijksstraatweg in twee richtingen open te stellen in dit gebied. Later is er klaarblijkelijk voor gekozen om het autoverkeer richting Nyevelt over de fietsstraat op de Zandweg te geleiden.

9. De betreffende commissiebrief is nu niet online vindbaar. Kan het college deze en andere oude commissiebrieven op termijn online plaatsen en omsluiten via ureka.utrecht.nl?

10. Wanneer en om welke reden is het college van het in de commissiebrief genoemde besluit teruggekomen?

11. Wanneer en om welke reden heeft het college besloten om het autoverkeer in westelijke richting over de fietsstraat op Zandweg te geleiden, in plaats van over de Rijksstraatweg?

12. Is het college bereid (opnieuw) onderzoek te doen naar de verkeerscirculatie in het gebied rond de Meernbrug en daarbij ook expliciet na te gaan hoeveel verkeer dagelijks onnodig de Meernbrug, Zandweg en Regenboogbrug gebruikt? Zo nee, waarom niet?

13. Is het college bereid om na te gaan of de busbaan op de Rijksstraatweg in één richting of beide richtingen open kan worden gesteld tussen de Meerndijk en Boekbinderslaan? Zo ja, wanneer verwacht het college de raad hierover te informeren? Zo nee, waarom niet?

Van busbaan naar buslaan

14. Welke kansen ziet het college om bij de busbaan en parallelstrook groen (struiken en bomen) toe te voegen?

15. Kan er meer groen worden toegevoegd als de busbaan wordt opengesteld en de parallelstrook wordt ingericht zoals op het deel van de Rijksstraatweg tussen de Meerndijk en Meentweg?

Gesteld door:

- Marijn de Pagter, VVD
- Tim Schipper, SP
- David Bosch, PVV
- Heleen de Boer, GroenLinks
- Bert van Steeg, CDA