

BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2017, NUMMER 68

Datum	6 september 2017
Van	College B&W
Behandeld door	A.M.H. Gijsen
Doorkiesnummer	030 – 28 64937
E-mailadres	r.gijsen@utrecht.nl
Kenmerk	4745145
Beleidsveld	Verkeer en mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsragen jaargang 2017 nummer 68 van T.W. Schipper, M.E.J. Eggermont van 10 juli 2017 over Verkeersdrukte en verkeersveiligheid in Oog in Al.

De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

Vraag 1

Herkent het college het beeld dat er op het PHL- traject sprake is van toegenomen doorgaand vrachtverkeer de laatste tijd?

Antwoord 1

Ja, doordat de verbinding via de Hogeweidebrug naar de A2 is vervallen is de hoeveelheid verkeer op de PHL laan toegenomen en daarmee ook het vrachtverkeer. De toename van de hoeveelheid verkeer bedroeg in de eerste maanden circa 6%. Later is dat weer gedaald naar circa 2 á 3% (bron: tellingen met lussen bij verkeerslichten).

Vraag 2

Beschikt het college over recente tellingen die deze bevinding uit de buurt tegenspreken? Zo nee, is het college dan bereid wederom zo'n telling te doen?

Antwoord 2:

Wij beschikken over tellingen van lussen bij de verkeerslichten (zie vraag 1) die dateren van na het vervallen van de verbinding via de Hogeweidebrug naar de A2. We beschikken niet over recente tellingen waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen vrachtverkeer en personenautoverkeer. De laatste tellingen met dit onderscheid vonden plaats in het najaar van 2015. De hoeveelheid vrachtverkeer bedroeg toen 502 vrachtwagens per etmaal. Dit was ruim onder het afgesproken aantal vrachtwagens in het convenant van 675 vrachtwagens.

Vraag 3

Vanwege het succes van het convenant (de tellingen) is er geen vervolg gegeven aan het convenant. Mocht blijken dat er inderdaad sprake is van toenemend vrachtverkeer, is het college dan bereid het convenant nieuw leven in te blazen?

Antwoord 3:

De PHL laan is onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard. Binnen dit project worden maatregelen genomen die doorgaand verkeer stimuleren om via de snelweg te rijden. Wij willen een aantal

maatregelen versneld doorvoeren. Wij verwachten dat met al deze maatregelen een convenant geen meerwaarde heeft.

Vraag 4

4. Ook in de beantwoording van de veel gestelde vragen uit februari 2016 werd onderzoek naar deze maatregelen al aangekondigd. Wat is de status van het aangekondigde onderzoek en wanneer verwacht het college de eventuele besluiten daarover te kunnen presenteren?

Antwoord 4:

Tijdens de inspraak op het Verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen hebben we reacties ontvangen die verwijzen naar het vrachtverkeer in Utrecht West. Voor de PHL laan hebben we dit meegenomen in het opstellen van het IPvE / FO voor de Westelijke Stadsboulevard. Vooruitlopend op de definitieve inrichting, verkennen we of enkele maatregelen versneld uitgevoerd kunnen worden. Het gaat dan om optimalisatie van de kruising Everard Meijsterlaan en het vervangen van verkeerslichten door doseerlichten. Aanvullend bezien we de mogelijkheden of er op korte termijn een dynamisch verkeersmanagementsysteem ontwikkeld kan worden op het tracé 24 oktoberplein–Spinozabrug in combinatie met het bieden van reisinformatie (zie raadsbrief Vrijgave voor consultatie van IPvE / FO Westelijke Stadsboulevard van 19 mei 2017). Over deze maatregelen zijn we in overleg met belanghebbenden als Ronduit Weg, Montessorischool Oog in Al (Victor Hugoplantsoen 34) en Wijkraad West. De uitkomsten worden dit najaar verwacht. Oplossingen worden daarna in een consultatietraject aan alle belanghebbenden voorgelegd. We richten ons met deze maatregelen op alle verkeer en niet alleen op vrachtverkeer.

Vraag 5

Welke afspraken zijn er met de hulpdiensten gemaakt over het gebruik van de fietspaden en trottoirs, op plekken in de stad waar stagnaties als op het PHL–traject zich voordoen (denk bijvoorbeeld ook aan de stadsboulevard 't Goylaan)?

Antwoord 5

Stadsbreed is de afspraak dat hulpdiensten gebruik maken van de fietspaden/trottoirs indien nodig.

Vraag 6

Herkent het college het beeld dat autoverkeer op het PHL–traject regelmatig de fiets- en voetpaden gebruikt om de files te vermijden en zo ja, welke maatregelen worden er genomen om dit gedrag tegen te gaan?

Antwoord 6:

Er zijn signalen/klachten dat bij filevorming door automobilisten gebruik gemaakt wordt van de fietspaden. Politie is hierover geïnformeerd en gevraagd hier extra attentie aan te geven.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Schriftelijke vragen T.W. Schipper en M.E.J. Eggermont (SP) over de verkeersdrukte en verkeersveiligheid Oog in Al

De afgelopen weken ontving de raad een flink aantal emailberichten uit Oog in Al over de toegenomen verkeersdrukte op het traject Pijperlaan-Haydnlaan-Lessinglaan (PHL), in relatie tot de voorgenomen aanleg van de Westelijke Stadsboulevard. Aanleiding voor de SP om een buurtonderzoek te doen naar de oorzaken en mogelijke oplossingen. Rode draad in de antwoorden uit de buurt is de vervallen mogelijkheid om de A2 te bereiken via de Gele Brug v.v. De oplossing hiervoor vergt nader onderzoek, dat de SP de komende tijd zal gaan doen. Voor nu kwamen twee zaken kwamen prominent naar voren tijdens de gesprekken die we hadden met de bewoners aan het traject.

- Het weer toenemende doorgaande vrachtverkeer door de wijk.
- Zorgen over de verkeersveiligheid, als gevolg van de noodzaak voor de huldiensten om de fietspaden en trottoirs te gebruiken tijdens filevorming op het PHL-traject.

Het convenant 'Reductie Vrachtverkeer PHL' had een looptijd tot eind 2012 en als doel een vermindering van vrachtverkeer met 10% ten opzichte van 2010. In de beantwoording van de veel gestelde vragen over de Westelijke Stadsboulevard (februari 2016) staat dat uit tellingen 'gedurende een aantal jaren' bleek dat het aantal vrachtwagenbewegingen onder de norm van de gemaakte afspraken bleef. We hebben daarover de volgende vragen:

1. Herkent het college het beeld dat er op het PHL- traject sprake is van toegenomen doorgaand vrachtverkeer de laatste tijd?
2. Beschikt het college over recente tellingen die deze bevinding uit de buurt tegenspreken? Zo nee, is het college dan bereid wederom zo'n telling te doen?
3. Vanwege het succes van het convenant (de tellingen) is er geen vervolg gegeven aan het convenant. Mocht blijken dat er inderdaad sprake is van toenemend vrachtverkeer, is het college dan bereid het convenant nieuw leven in te blazen?

In het [AD van 19 mei 2017](#) wordt gesproken over doseringsmaatregelen voor het verkeer, op de Einsteindreef en de Majellaknoop. In de raadsbrief van die datum, over het IPVE Westelijke Stadsboulevard staat daarover het volgende te lezen:

'Bewoners in Oog in Al ondervinden overlast als gevolg van filevorming op de Pijperlaan, Haydnlaan en Lessinglaan. Op 3 april 2017 is de Dafne Schippersbrug, de nieuwe fietsverbinding tussen Oog in Al en Leidsche Rijn Centrum, geopend. In het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard wordt de vormgeving van de kruising zodanig aangepast dat de doorstroming van alle verkeersdeelnemers en de oversteekbaarheid van het langzaam verkeer verbetert. Vooruitlopend op de definitieve inrichting, onderzoeken we of enkele maatregelen op deze locatie versneld uitgevoerd kunnen worden. Het gaat dan om optimalisatie van de kruising Everard Meijsterlaan en het vervangen van de verkeerslichten door doseerlichten. Aanvullend onderzoeken we of er op korte termijn een dynamisch verkeersmanagementsysteem ontwikkeld kan worden op het tracé 24 oktoberplein-Spinozabrug in combinatie met het bieden van reisinformatie.'

4. Ook in de beantwoording van de veel gestelde vragen uit februari 2016 werd onderzoek naar deze maatregelen al aangekondigd. Wat is de status van het aangekondigde onderzoek en wanneer verwacht het college de eventuele besluiten daarover te kunnen presenteren?

De hulpdiensten gebruiken met regelmaat de fietspaden en trottoirs op het PHL-traject om de files te vermijden. Op zich begrijpelijk en we twijfelen ook niet aan de professionaliteit van de hulpdiensten, maar uit het buurtonderzoek van de SP kwam de zorg van bewoners naar voren over de verkeersveiligheid op de momenten dat de hulpdiensten – met name de politie – zonder geluidssignalen gebruik maken van de fietspaden en trottoirs. Ook constateren de bewoners dat gewone verkeersdeelnemers geregeld op deze manier de files vermijden. Vandaar de volgende vragen:

5. Welke afspraken zijn er met de hulpdiensten gemaakt over het gebruik van de fietspaden en trottoirs, op plekken in de stad waar stagnaties als op het PHL-traject zich voordoen (denk bijvoorbeeld ook aan de stadsboulevard 't Goylaan)?
6. Herkent het college het beeld dat autoverkeer op het PHL-traject regelmatig de fiets- en voetpaden gebruikt om de files te vermijden en zo ja, welke maatregelen worden er genomen om dit gedrag tegen te gaan?