

Aan het college van B&W  
van de gemeente Utrecht

Utrecht 17 april 2015

Betreft: advies Maatregelenpakket Utrecht West

Diverse bewonersgroepen in Utrecht West en Wijkraad West dringen al jaren aan op het terugdringen van ongewenst doorgaand autoverkeer door de woonwijken van Utrecht West.

Over dit onderwerp heeft Wijkraad West meerdere wijkraadplegingen georganiseerd.

Wijkraad West ondersteunt de uitgangspunten van het Maatregelenpakket Utrecht West en adviseert om zo snel als mogelijk over te gaan tot uitvoering.

Wijkraad West adviseert wel het maatregelenpakket op een aantal punten aan te passen.

### **Verdergaande vereenvoudiging van enkele belangrijke kruisingen.**

Uitgangspunt van het Maatregelenpakket Utrecht West is het verminderen van het aantal uitvoeg-/opstelstroken bij kruisingen. Wijkraad West adviseert om dit ook daadwerkelijk door te voeren:

- **24 Oktoberplein** In de oplegnotitie wordt gesproken over één opstelstrook ten behoeve van de linksaffer richting Pijperlaan. Op het 24 Oktoberplein kent de Pijperlaan zelf op dit moment een heel groot aantal opstelstroken. Wijkraad West adviseert op de Pijperlaan het aantal rijstroken te verminderen.
- **Majelleknoop:** Het is voor de wijkraad onbegrijpelijk dat in het schetsontwerp van de Majalleknoop de Vleutenseweg (zowel vanuit de richting Gele Brug als vanuit de Richting Majella) 2 opstelstroken in de richting Thomas à Kempisweg/Cartesiusweg heeft. Dat is meer dan op dit moment en niet in overeenstemming met de oplegnotitie waarin gesproken wordt over één opstelstrook op de Vleutenseweg voor de linksaffer naar de Cartesiusweg. Wijkraad West heeft ook ernstige twijfels bij de nieuwe route voor het uitgaand verkeer van de Vleutenseweg Richting Gele Brug. De noord-zuid oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verslechtert i.p.v. verbetert.  
De doorstroming voor auto's in de uitgaande richting vereenvoudigt niet, zij krijgen een extra kruispunt/VRI. Volgens Wijkraad West is het beter om het uitgaand verkeer van de Vleutenseweg net als nu op de Majalleknoop rechtdoor naar de Gele Brug te laten gaan. De Thomas à Kempisweg kan dan als 2x1 weg ingericht worden. Dit is veel gunstiger voor de omgevingskwaliteit van de woningen langs de Thomas à Kempisweg en op het Thomas à Kempisplantsoen. Wijkraad West adviseert dan ook om dit alternatief uit te werken.
- **T kruising Spinozaweg – Laan van Nieuw Guinea.** Op dit moment wordt de Laan van Nieuw Guinea / Kanaalstraat nog veel gebruikt door autoverkeer dat 'thuishoort' op de Vleutenseweg. Bovendien wordt er op dit moment op de Laan van Nieuw Guinea en in de Kanaalstraat nog veel te hard gereden. Wijkraad West adviseert deze kruising zo in te richten dat autoverkeer minder uitgenodigd wordt om vanaf de Stadsboulevard de Laan van Nieuw Guinea in te rijden. Dit sluit aan op de voorstellenvoor verbetering van de verkeersveiligheid in de Laan van Nieuw Guinea die op dit moment worden besproken.

### **Verbeter de oversteekbaarheid van de Cartesiusweg voor voetgangers en fietsers bij de Schepenbuurt.**

Werk de details hiervan uit in overleg met bewoners(-organisaties) Schepenbuurt en Cartesiusweg.

### **Dynamisch verkeersmanagement**

Er wordt gesproken over dynamisch verkeersmanagement, maar het is nu nog onduidelijk op welke verkeersintensiteit wordt gestuurd in welk jaar. In het kader van het ALU is steeds gesproken over het verminderen van de auto-intensiteit op de PHL en de Cartesiusweg tot 15.000 vervoersbewegingen per etmaal. We zien dat in de verkeersmodellen steeds meer gesproken wordt over 1.600 vervoersbewegingen per spitsuur (met in de huidige praktijk ruim 1.750 vervoersbewegingen per uur

in de avondspits. Overigens is volgens de toelichting in de berekeningen uitgegaan van een doseerinstallatie Vleutensebaan.

Wijkraad West adviseert duidelijke kwantitatieve doelstellingen vast te stellen voor het dynamisch verkeersmanagement van de Stadsboulevard van het 24 Oktoberplein tot de Marnixlaan vast te stellen uitgaande van een maximum van 15.000 vervoersbewegingen per etmaal en om afspraken te maken met de wijkraden en bewonersgroepen over het monitoren van de feitelijke verkeersintensiteit en het op basis daarvan eventueel bijstellen van de uitgangspunten voor het dynamisch verkeersmanagement.

### **Samenhang met andere maatregelen**

Het maatregelenpakket Utrecht West hangt samen met andere verkeersmaatregelen in Utrecht. Uit analyses van het knippen/knijpen bij de Monicabrug blijkt dat dit deels leidt tot verhogen van de auto-intensiteit op de westelijke stadsboulevard. Het maatregelenpakket Utrecht West zelf leidt tot verhogen van de auto-intensiteit op de Graadt van Roggweg.

Het maatregelenpakket Utrecht West pas in het Ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar waarin een hoofdpunt is dat de Flyover de toegangsweg is tot de oostelijke en westelijke binnenstad. De plannen houden in feite in dat het autoverkeer met de bestemming binnenstad over de Gele Brug gaat en het verkeer met bestemming Lombok of Majella/Nieuw Engeland via de Gele Brug. Dit is onder meer van belang om de verkeersintensiteit over de PHL niet nog meer te laten groeien.

Wijkraad West heeft er al eerder op gewezen dat als je wilt realiseren dat de Gele Brug de toegangsweg voor Lombok/Majella wordt, dat dan de aansluiting op de snelweg verbeterd moet worden (onder meer verkorting van de NOUW2 en of aansluiting op wegen parallel aan de snelweg). Wijkraad West adviseert om in het kader van het Maatregelenpakket Utrecht West de aansluiting Gele Brug - snelweg te verbeteren.

Volgens Wijkraad West zijn in dit verband voorstellen voor een extra ontsluiting over het Amsterdam-Rijnkanaal richting A2 contraproductief.

Verder heeft de recent gepresenteerde Toekomstvisie Utrecht Centrum ingrijpende consequenties voor het Maatregelenpakket Utrecht West. Er is een groot risico dat de plannen om de binnenstad te laten beginnen bij het Merwedekanaal zal leiden tot forse extra druk op de PHL en de Vleutenseweg.

Wijkraad West dringt al meer dan een jaar aan op een gemeenschappelijke factfinding over de samenhang van de verschillende verkeersmaatregelen met verschillend bewoners- en verkeersgroepen in Utrecht West, Noord West, Overvecht en Binnenstad. Het is zeer teleurstellend dat, zelfs na toezeggingen als reactie op een advies van meerdere wijkraden, zo'n gemeenschappelijk factfinding nog steeds niet georganiseerd is. Wijkraad West om samen met de Wijkraden West en Noord-West het participatieproces rondom het maatregelenpakket Utrecht West te evalueren en hieruit lessen ter verbetering te trekken.

### **Prioriteiten en fasering**

Prioriteit heeft volgens Wijkraad West het vereenvoudigen van de kruisingen (met name het 24 oktoberplein en de Majellaknoop) en het herinrichten van het traject van de Majellaknoop t/m de Amsterdamsestraatweg als stadsboulevard.

Met vriendelijke groet,

Namens Wijkraad West

voorzitter  
Fred Dekkers

secretaris  
Jaap visser