

Geachte heer Grienberger,

Dank voor het gesprek dat wij onlangs met u, Dirk-Jan en Natasja hadden, betreffende onze zorgen met betrekking tot de Blauwkapelseweg en de Kleine Singel. Zoals afgesproken ontvangt u hierbij de opmerkingen en vragen die wij hebben. De beantwoording op de gestelde vragen naar de raad is voor het gemak toegevoegd. De vervolgvragen zijn ook hierop gebaseerd.

Voordat we hier op ingaan, geven we nogmaals aan dat het ons betreurt dat uit de beantwoording van de vragen aan de raad lijkt alsof het een gedane zaak is voor het buurtcomité BKW. Iets dat het AD zo heeft overgenomen en ook aan de hand van deze antwoorden verder naar buiten heeft gebracht. U begrijpt dat dit tot verbaasde reacties leidt vanuit de meer dan 200 personen die ons initiatief steunen. Terwijl wij allen wisten dat de gebruikte data betwist werd / tot onduidelijkheid leidt, reden waarom Wethouder Voortman begin december niet voor niets heeft aangedrongen op een verhelderend vervolgesprek met ons buurtcomité om de cijfers - en daarmee de aard van de problematiek en het beeld van beide kanten - naast elkaar te leggen. We zitten nog steeds in de fase waarin we de situatie helder in beeld proberen te krijgen. Dan valt ook te bezien of de gemeente haar analyse en plannen gebaseerd heeft op de juiste informatie. Pas daarna zouden we verder vooruit kijken naar acties die daarbij horen. Dit was in onze ogen een bekend gegeven, ook tijdens de raadsvergadering, dus dit had op zijn minst daar ook medegedeeld kunnen worden zodat dit meegenomen kon worden in de antwoorden.

Inmiddels heeft dit gesprek plaatsgevonden. De gehoopte duidelijkheid is daarin nog geleverd, wel vanuit de heer Hoekstra de toezegging dat er op korte termijn nogmaals naar alle beschikbare data en de interpretatie hiervan gaat worden gekeken. En waarbij u tijdens het gesprek duidelijk aangaf dat er nog geen enkel definitief besluit is genomen (in tegenstelling tot de conclusie die uit de beantwoording van de raadvragen getrokken lijkt te worden) met betrekking tot de Blauwkapelseweg en de Kleine Singel. Voor ons een duidelijke handreiking vanuit de gemeente om vooral met ons in gesprek te blijven en om tot oplossingen te komen. En daarmee gaan we graag met u de volgende stappen zetten.

We hebben afgesproken dat wij zouden reageren op de vragen die wij hebben. Hieronder gaan we hier verder op in:

De ontwikkeling van de totale cijfers:

De heer Hoekstra stelt dat het verkeer al jarenlang (vanaf 2017) afneemt, en gebruikt dit argument ook ter beantwoording van andere vragen. In zijn beantwoording, bijgevoegd als bijlage, valt in de grafiekjes af te lezen dat er steeds een gemiddelde is genomen van de tellingen per jaar, en dat door vooral de gemiddelde telling uit 2019 er een dip ontstaat. Dankzij de WOB-resultaten (opgevraagd bij en gekregen van de gemeente zelf, vindbaar op onze website, alsook toegevoegd aan deze mail) konden wij in de exacte tellingen per weeknummer duiken. Hieruit bleek dat er inderdaad gemiddeld minder verkeer reed, echter alleen in hele specifieke weken nam dit aantal zwaar af (een screenshot met toelichting is ook als bijlage toegevoegd). Na wat denkwerk werd ons duidelijk dat dit door hele specifieke, eenmalige gebeurtenissen kwam, namelijk het compleet op de schop nemen van Utrecht Oost (herinrichting Eykmanlaan en Wittenvrouwensingel, die langere tijd open hebben gelegen).

(bron <https://goedopweg.nl/nieuws/hier-wordt-in-2019-en-2020-aan-de-weg-gewerkt-in-utrecht-stad>). Zoals u op het kaartje op de website van Goed op Weg kunt zien is het logisch dat dit voor een flinke daling heeft gezorgd in het gemiddelde wegverkeer in die periodes.

Het is jammer dat de problemen die worden ervaren door de mensen die wij vertegenwoordigen worden afgedaan gebaseerd op minstens onzorgvuldige tot stand gekomen cijfers. Onze bevindingen: als deze werkzaamheden hadden plaatsgevonden in 2017, dan zag het beeld er precies andersom uit, en zie je juist een stijging van de totale cijfers. Wanneer naar de cijfers wordt gekeken in de reguliere perioden, dan valt hier een stabiele stijging uit op te maken. De wat kleinere dip in 2018 komt mede door de laatste weken van dat jaar, wat zich doorzet in Q1 2019 (waarschijnlijk dus

diezelfde werkzaamheden) en staat los daarvan ook gelijk aan die van 2013, en laat daarmee juist een stabiele trend zien.

De samenstelling van het verkeer:

Aantallen noemen, zonder duidelijk te hebben hoe die cijfers zijn opgebouwd geeft meestal een vertekend beeld. Wij zijn van mening dat in de aantallen een aanzienlijke stijging van het zware verkeer (bussen en vrachtauto's, al dan niet met grote opleggers) zit verborgen en dit leidt toenemende overlast (trillingen in de huizen, schade aan huizen en wegdek). Buslijnen zijn uit omliggende wijken verplaatst naar de Blauwkapelseweg/Kleine Singel. En voor een steeds groter deel van de bevoorrading van Utrecht Oost alsmede de binnenstad loopt dit via de Blauwkapelseweg/Kleine Singel. 100 personenwagens langs jouw woning is anders qua overlast, dan de overlast van 100 bussen of vrachtwagens. Het gaat dus voor een groot deel om de samenstelling van het dagelijkse verkeer. Van deze meting (middels slangtelling) hebben wij alleen data uit 2012. In onze ogen een punt dat we zeker verder duidelijk moeten krijgen.

Verder kwam er ter sprake dat de afslag linksaf op het kruispunt met de Alexander Numankade verdwijnt. Echter wanneer de 120 appartementen aan de Hengeveldstraat gereed zijn verwachten wij een significante verkeersdruk die allemaal juist linksaf moeten slaan, en hierdoor de druk nog meer toeneemt op de reguliere weg.

Geluidsoverlast:

Verder wordt er aandacht geschonken aan het geluidsniveau. Volgens de Wet Geluidhinder (2017-heden) is de maximale toegestane db gezet op 65 db, en de maximale door Utrecht gestelde db is 63. B&W mag hier bij uitzondering een aanpassing op maken (denk hierbij aan bijvoorbeeld woningen naast industrie of spoor), en die heeft dat ook gedaan. Zonder rekening te houden met de directe gevolgen voor de leefbaarheid van onze woonomgeving. Decibellen stijgen altijd met een exponentiele lijn. Zo is het verschil tussen 10 en 20 db een slaapkamer 's nachts en het geluid van bladeren die vallen/waaien. Het verschil tussen de eigenlijke maximaal gestelde 63db en de aanpassing naar 68db is het verschil tussen een rustig gesprek en een draaiende stofzuiger. Zeer aanzienlijk dus. Dit beeld past volledig bij ons verhaal, waarbij wij menen dat de acties en het plan van de gemeente alles 'dumpst' op de Blauwkapelseweg en de Kleine Singel. In plaats van iets te doen aan de te hoog gemeten aantal db dat reeds gemeten werd en zodanig de leefbaarheid te verbeteren (door fluisterwegdek, hogere begroeiing richting de huizen, om maar wat voorbeelden te noemen), verhoogt men simpelweg het maximaal toelaatbare db.

Verkeersveiligheid:

Bij de genoemde V85 snelheid, alsmede de uitstoot komen wij hetzelfde probleem tegen; deze data is ons (nog) onbekend. Zoals hierboven is gebleken is het goed om te weten wanneer en voor hoe lang die metingen zijn uitgevoerd, en op welke wijze. Cijfers vertellen pas echt een verhaal als die helemaal helder zijn en goed geïnterpreteerd kunnen worden. Ook het Buurtplatform WVS (Wittevrouwensingel) neemt veel te hoge snelheden waar. Het enige wat wij wel waarnemen is dat de uitstoot van NO₂ hoger ligt dan het gemiddelde, een meting die schijnbaar is gemeten strak langs de straat, middels het meetstation in het Griftpark op minimaal 90 meter van de straat af (bron <https://www.luchtmeetnet.nl/stations>). Ook bij het meten van de uitstoot willen wij graag weten wanneer dit exact is gebeurd (dagen en tijden), hoe lang en met welke methode. Prognoses vinden wij uiteraard lastig in te schatten. Nogmaals cijfers zijn cijfers, interpretatie en verwerking maakt een groot verschil.

Bij het overzicht van de ongelukken valt ons op dat de oversteekplaatsen/kruispunten op de Blauwkapelseweg voor een groot deel verantwoordelijk zijn voor de ongelukken. Dit geven wij ook aan op de website. Ook al staan wij (gelukkig) niet aan de top van de stad betreft verkeersincidenten,

geeft het wel goed aan waar de knelpunten liggen en waar er dus veel leed bespaard kan worden voor in de toekomst. Zoals op de foto's op onze website is te zien zijn de veiligheidshekken op het midden van de weg flink vervormd door aanrijdingen, en geven daarmee een onveilige situatie aan. Aan het hek aan de noordzijde zitten zelfs tussendelen bevestigd, omdat het frame zodanig vaak was ingedeukt/vervormd dat het te kort werd, en dus weer verlengd moest worden.

Doodlopend inprikkpunt:

Wat voor ons van het **grootste** belang is, is de manier waarop de inprikkpunten zijn verdeeld over de stad. Ook als bijlage toegevoegd is de huidige situatie, waarin aangegeven met groen is te zien dat veel inprikkpunten (nagenoeg) met elkaar zijn verbonden, en op deze manier de last van verkeer verdelen. Een vrachtwagen hoeft daar niet te draaien om via een inprikkpunt/uitprikkpunt weer weg te rijden. Inprikkpunt Blauwkapelseweg loopt dood, waardoor onze straat de dubbele last (vrachtverkeer gaat heen en terug over de Blauwkapelseweg/Kleine Singel) van het hele gebied moet dragen. In de bijlage hebben wij ook een voorstel toegevoegd, waarbij de Biltstraat, dat ook is ingericht met een dubbele rijbaan en afgeschermd fietspaden, is toegevoegd als inprikkpunt en op deze wijze de last verdeeld wordt door middel van een vloeiende lijn in en uit Noord Oost. Zeker wanneer dit zichtbaar wordt gemaakt op de kaart, valt op dat dit een natuurlijke manier is om de stad in en uit te gaan, want ook de Biltstraat is altijd een 'hoofdweg' geweest, en van oudsher de hoofdroute aan de oostzijde de stad in via de vroegere Gildpoort. Echter anders dan de Blauwkapelseweg huisvest de Biltstraat vele malen meer bedrijvigheid en zelfs meerdere supermarkten, die allemaal bevoorrad dienen te worden door zwaar verkeer. Ons is al duidelijk gemaakt dat een deel van het probleem bij de verhoogde, en extra verharde weg op de Biltstraat ligt, die niet van de gemeente is maar van de provincie en er daardoor alleen OV overheen mag rijden. Voor ons, alsmede de meer dan 200 tekenaars, onbegrijpelijk dat wij daar de dupe van zijn en er hier geen afspraken over kunnen worden gemaakt tussen overheden om op deze manier de leefbaarheid op peil te houden voor de burger.

We denken in oplossingen:

We hebben voorbeelden genoemd tijdens het gesprek ivm een nauwere/ 40km/u inrichting van de weg. Dit was de middelbermverhogingen zoals deze aan de W.A. Vultostraat in Utrecht of juist de verdieping ervan op Eykmanlaan en de herinrichting van de Neckerstraat in Purmerend, die door adviesbureau Goudappel Coffeng als voorbeeld voor een 40km/u weg wordt gezien. Ook werd de Blauwkapelseweg in De Bilt aangehaald, waar ze met plateaus hebben gewerkt wat een ander effect heeft dan drempels, en ook hier OV overheen rijdt. Een oplossing voor de toenemende druk ivm de 120 appartementen aan de Hengeveldstraat zou het behouden van de afslag voor bouwverkeer kunnen zijn. Echter is voor ons de spreiding/eerlijke verdeling van de verkeersdruk van ons inprikkpunt van het grootste belang, zoals dat al in het zuiden en westen van de stad gebeurt.

Veel om nader met elkaar uit te zoeken en te bespreken.

Wij danken u in ieder geval voor het gesprek van de 21e en kijken uit naar de voortgang en het volgende gezamenlijke gesprek