

Lot van Hooijdonk

Wethouder Verkeer en mobiliteit, Duurzaamheid, Milieu en de Wijken West en Zuid

Postadres Postbus 16200, 3500 CE**Telefoon** 030 – 286 10 83 **Fax** 030 – 286 10 33**www.utrecht.nl****Gemeente Utrecht**

Aan: de Commissie Stad en Ruimte

Behandeld door	J.E. den Braber	Datum	5 juni 2014
Doorkiesnummer	030 – 286 49 35	Ons kenmerk	14.041362
E-mail	a.den.braber@utrecht.nl	Onderwerp	Maatregelen busbaan Vleuterweide
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van			Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de raadvergadering van 10 april 2014 heeft u aandacht gevraagd voor de stand van zaken en voor de voortgang van de verbeteringen van de verkeersveiligheid rond de busbaan in Vleuterweide tussen de Landschapsbaan en Station Vleuten. U drong aan op een snelle oplossing voor onveiligheid van de busbaan. Om een goed inzicht in de situatie te krijgen ben ik op 4 juni 2014 met een aantal belanghebbenden op locatie geweest.

Wat is er al gebeurd

Eind januari 2014 vond er een ongeval met dodelijke afloop plaats ter hoogte van de Stroomrugbaan. De gemeenteraad is op 13 en 25 februari 2014 op de hoogte gesteld van de actie, die wij naar aanleiding van de ongevallen genomen hebben. Het ging om:

- Verhoging van de tussenbermen en arcering van de fietsoversteek op de kruising.
- Fietspad doortrekken over Hanekampstraat, geen fietsers meer over Sporesingel.
- Snelheidsbeperking bussen voorgelegd aan BRU en Qbuzz.
- Het verbeteren van de zichtbaarheid van de verkeerslichten en van de begrijpelijkheid van de verkeersregeling.
- Extra waarschuwingslichten plaatsen bij de voetgangersoversteek van de busbaan.
- Aanpassing van het geluidsignaal bij de voetgangersoversteek (harder gezet).

We hebben adviesbureau Goudappel Coffeng, die betrokken is geweest bij het onderzoek naar de bereikbaarheid van het winkelcentrum, gevraagd om de situatie te beoordelen. Uit waarneming van het gedrag van de verkeersdeelnemers door Goudappel Coffeng bleek er geen duurzaam veilige situatie te zijn. Daarom hebben wij naast de maatregelen bij de kruising van de busbaan met de Stroomrugbaan na het ongeval begin dit jaar, ook ter hoogte van het winkelcentrum maatregelen genomen:

- Op Voor de Burchten bij het winkelcentrum Vleuterweide is een fietsstrook aangelegd, hierdoor krijgen fietsers meer de ruimte.
- Er zijn drie zebra-paden aangebracht: op de oversteek van de Burchtpromenade, op Sparrendaal en op de Middenburcht.
- Bij de uitgang van de parkeergarage is een stopstreep aangebracht. Bij de ingang van het parkeerterrein Zuid is de doorgaande fietsroute beter zichtbaar gemaakt door markering aan te brengen over de kruising heen.

- De toegang naar het parkeerterrein bij het gezondheidscentrum wordt ca. 30 m. verplaatst en komt te liggen ter hoogte van de meest zuidelijke rijweg van het parkeerterrein.

Structurele oplossingen

In deze fase zoeken wij een structurele oplossing, waar ook de benodigde aanpassingen bij het winkelcentrum Vleuterweide deel van uitmaken. Wij benadrukken, dat het van belang is om de aanpassingen nu in een keer goed te doen en dus de tijd te nemen om de verschillende opties en mogelijkheden goed te onderzoeken, zodat de wijk (en de nog te ontwikkelen locaties) toekomstbestendig zijn.

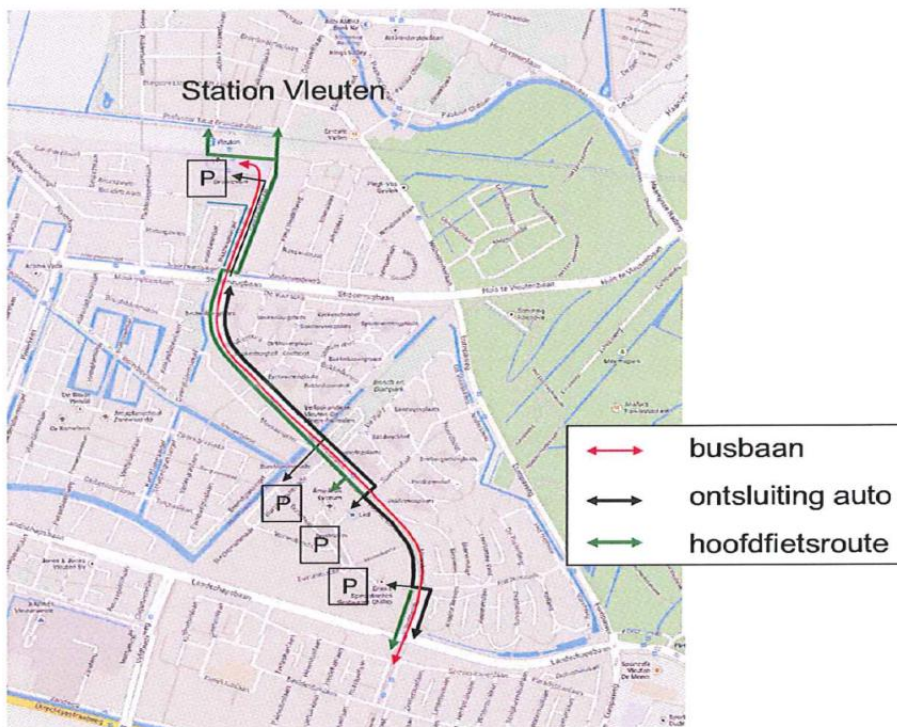


Fig. 1 ligging van het onderzoektraject

Dit betekent een uitbreiding van het onderzoek dat al liep rondom het winkelcentrum Vleuterweide. In oktober 2013 waren wij gestart met een haalbaarheidsonderzoek naar de twee oplossingen die het beste scoorden in de rapportage "Bereikbaarheid winkelcentrum Vleuterweide, second opinion". Dit onderzoek hebben wij in gang gezet met als doel een betere en veiligere bereikbaarheid van het winkelcentrum te realiseren. Uit dit onderzoek kwamen twee varianten:

1. meerijden van de auto op busbaan
2. nieuwe ontsluiting voor de auto aan de zuidkant

De varianten zijn verder ontworpen, geraamd en getoetst op hun effecten op extra doorgaand autoverkeer, op verkeersveiligheid, op doelmatigheid voor het expeditieverkeer, op milieu (lucht en geluid) en op comfort voor het openbaar vervoer. Verder is onderzocht wat de mogelijke gevolgen zijn voor de subsidieverlening vanuit het Bestuur Regio Utrecht (BRU). Gedurende het onderzoeksproces is gesproken met de winkeliersvereniging en (ambtelijk) met het BRU.

Variante 2 bleek grote financiële gevolgen te hebben voor het nog te ontwikkelen wijkje ten zuiden van het winkelcentrum ten noorden van de Landschapsbaan. Deze variant is daarom afgefallen. Wel is er naar aanleiding van de gebeurtenissen een nieuwe variant (namelijk de knelpuntenoplossing, waarbij de verschillende knelpunten los van elkaar bekeken zijn) toegevoegd.

Analyse van de twee varianten

Deze knelpuntenvariant en de variant "meerijden op de busbaan" zijn voor het hele traject (tussen Landschapsbaan en station Vleuten) opnieuw doorlopen, samen met BRU, de Grondexploitatie-Maatschappij Vleuterweide (GEM-Vleuterweide), Projectbureau Leidsche Rijn (PBLR), Goudappel Coffeng, en XTNT. Het eerste concept van de uitwerking van de varianten is inmiddels gereed. Helaas rolt er niet vanzelfsprekend een voorkeursvariant uit. Ook blijken er meerdere combinaties mogelijk.

De verschillende varianten zijn beoordeeld op verschillende aspecten als veiligheid, doorstroming bus, bereikbaarheid winkelcentrum, ruimtelijke inpassing, gemeentelijk beleid, effecten op lucht en geluid en realisatiekosten. De onderzoeken naar de gevolgen voor geluid en lucht zijn van invloed op de exacte ligging van de profielen en de maximale snelheden die hier gereden mogen worden. Dit alles en de reactie van stakeholders bepaalt uiteindelijk mede de keuze voor een van de varianten.

Meerijden

Het principe 'auto's meerijden op de busbaan' kan niet eenvoudig uitgevoerd worden. Er kan niet worden volstaan met het huidige dwarsprofiel van de busbaan of 'simpelweg het verwijderen van een aantal verkeersborden':

De kruisingen (in totaal zes) inclusief verkeerslichten en -regelingen moeten worden omgebouwd. Om de bus zo weinig mogelijk hinder te laten ondervinden van de auto's op de busbaan moeten op een aantal locaties linksaf vakken worden gerealiseerd naar de parkeervoorzieningen en de wijk. De wegen, die niet meer worden gebruikt door (doorgaand) autoverkeer (rijden op de busbaan) moeten worden omgebouwd naar parallelwegen en/of fietspaden.

Minstens zo belangrijk is dat de HOV - banen zijn aangelegd vanuit de Utrechtse ambitie met het openbaar vervoer. Daarom heeft de gemeenteraad in 1999 besloten een netwerk van vrije busbanen aan te leggen. Dit netwerk bestaat uit twee verbindingen Utrecht CS - De Uithof en twee verbindingen Utrecht CS - Leidsche Rijn. De HOV Zuidradiaal is één van de verbindingen tussen Utrecht CS en Leidsche Rijn. Een groot deel van deze verbinding is inmiddels gerealiseerd. Het mengen van de auto en de bus doet afbreuk aan dit besluit en deze ambitie voor optimaal openbaar vervoer.

Knelpuntenvariant

Bij de knelpuntenvariant worden de verschillende knelpunten los van elkaar bekeken. Als knelpunten zijn benoemd:

- de kruising met de Stroomrugbaan,
- de kruising ten hoogte van het gezondheidscentrum en
- de aansluiting van de Landschapsbaan op de zuidelijke parkeerplaats.

Het knelpunt bij het gezondheidscentrum is lastig. Geen van de varianten levert daar een integrale oplossing op. We onderzoeken of de parkeerplaats ten zuiden van de busbaan via de Landschapsbaan is te ontsluiten. Tot nu toe leek dit geen goede optie, maar nu gebleken is, dat de andere varianten op dit knelpunt geen goede oplossing bieden, willen we deze optie toch in de afweging betrekken. Dit onderzoek vergt nog wat tijd en loopt parallel aan de uitwerking van de andere varianten.

Proces

Tijdens de ontwerpessies bleek dat er meer (verdergaande) mogelijkheden zijn om gebied verkeersveilig en aantrekkelijker te maken. Omwille van de tijd zijn deze mogelijkheden eerder niet verder

onderzocht. Ook de belanghebbenden, die aan het bezoek op locatie deelnamen, deden waardevolle suggesties voor aanvullende varianten. De haalbaarheid hiervan toetsen wij zo snel mogelijk.

Het BRU heeft al ambtelijk gereageerd op de resultaten van de ontwerpessies. Die reactie maakt integraal onderdeel uit van de afweging van de varianten. Na een collegebesluit informeren wij het BRU hierover en vragen wij om een formele reactie.

Op dit moment voeren wij gesprekken met verschillende belangengroepen. De verschillende varianten komen daarin aan de orde. Wij hebben gesproken met de wijkraad Vleuten – De Meern, de winkeliersvereniging, Stichting Natuurlijk! Vleuterweide en het Amadeuslyceum.

Planning

Er worden – als gezegd – oriënterende onderzoeken naar geluid en lucht gedaan, maar zolang er geen variant gekozen is kunnen deze niet zover worden uitgewerkt dat ze voldoen als onderbouwing voor een bestemmingsplanwijziging. Pas na de keuze voor de te realiseren variant kan het uitwerken van de gekozen variant starten en ronden we de onderzoeken af, die nodig zijn voor de wijziging van het bestemmingsplan. De raad kan vervolgens simultaan een besluit nemen over de uit te werken variant en de financiële dekking. De formele bestemmingsplanprocedure kan gestart worden zodra de dekking geregeld is in een raadsbesluit.

De bestemmingsplanprocedure duurt tenminste negen maanden, rekening houdend met (wettelijke) termijnen voor ter visie leggen en inspraak. Vervolgens is voor het uitwerken van de varianten naar Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp en bestekken en als laatste de aanbesteding eenzelfde termijn nodig. De uitvoering kan dan in het najaar van 2015 van start gaan.

Nog even op een rijtje:

- Mei/juni/juli: gesprekken belangrijkste belangengroepen, oriënterende lucht- en geluidsonderzoeken, ambtelijk advies BRU, besluitvorming college en voorleggen daarvan aan de Raad.
- September/oktober/november: besluitvorming Raad, incl. dekkingsvoorstel, start van de bestemmingsplanprocedure, brede participatie, uitwerken naar Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp, bestekken en aanbesteding.
- Najaar 2015: start uitvoering.

Onderzocht is of onderdelen van het ontwerp eerder uitgevoerd kunnen worden omdat die niet in strijd zijn met bestemmingsplan. Het blijkt dat alle varianten in strijd zijn met het bestemmingsplan en dus de procedure moeten doorlopen.

Met vriendelijke groet,

Lot van Hooijdonk
wethouder