Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Loman	**Datum**	11 november 2020
Doorkiesnummer	030 - 28 67414	**Kenmerk**	4264218/20201027-rb
E-mail	c.loman@utrecht.nl	**Onderwerp**	Voorlopig Ontwerp (VO) van de Westelijke Stadsboulevard
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 27 oktober jl. hebben wij het Voorlopig Ontwerp (VO) van de Westelijke Stadsboulevard vastgesteld. Dit VO is een uitwerking en nadere detaillering van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) dat door uw raad is vastgesteld op 21 december 2017.

Aanleiding en doel
Aan de westkant van de stad staan de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid op de wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug - de Pijperlaan, Lessinglaan, Joseph Haydnlaan, Spinozaweg, Thomas a Kempisweg, Cartesiusweg, St. Josephlaan en Marnixlaan - onder druk. De verwachting is dat Utrecht de komende jaren nog verder groeit van 350.000 inwoners naar circa 400.000 inwoners rond 2030. Hierdoor neemt de barrièrewerking, de filevorming en de milieuhinder verder toe.
Met de Westelijke Stadsboulevard (WSB) willen we de wegen aantrekkelijk, beter oversteekbaar en leefbaar maken met een inrichting als stadsboulevard. Dit doen we door een aanpak die bestaat uit een herinrichting van de wegen tussen het 24 Oktoberplein en Marnixbrug, inzet van Dynamische Verkeersmanagement (DVM) en Mobiliteitsmanagement. Daarmee voorkomen we dat de (auto)mobiliteit op deze wegen groter wordt dan de kruispunten in het gebied aankunnen. Doorgaand autoverkeer stimuleren we om via de RING te rijden, waardoor er een betere balans ontstaat tussen de mobiliteitsvraag en de behoefte van de gebruikers van de openbare ruimte.
Begin 2018 zijn we gestart met de uitwerking van het IPvE/FO naar een VO. In de loop van 2019 hebben we een aantal zorgpunten met u gedeeld. De uitvoeringskosten en de uitkomsten van de doorrekening met verkeersmodel VRU3.4 inclusief de effecten voor de geluidsbelasting bleken hoger dan eerder berekend. We hebben een aantal bezuinigingsscenario's uitgewerkt en de effecten hiervan op de kosten en de verkeerscirculatie in beeld gebracht. Dit is in samenhang gedaan met de resultaten van de verkeersstudie Noordwest. We hebben gekozen voor een scenario waarin versoberingen zijn doorgevoerd op het ontwerp en waarbij er niet eerder gestart wordt met de herinrichting van de Majellaknoop voordat duidelijk is over sloop/nieuwbouw van de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen. Hierover hebben we u op 29 mei jl. geïnformeerd in de brief met

kenmerk 264218/200511-cl. Met de keuze voor dit scenario hoeven er geen kosten te worden gemaakt aan geluidsmaatregelen aan bestaande woningen die op de nominatie staan om gesloopt te worden. Hiermee is het project uitvoerbaar binnen het in het MPB 2020 opgenomen budget voor de WSB van 36,42 miljoen euro.

Totstandkoming VO

In de uitwerking van het IPvE/FO naar VO hebben we een aantal bijeenkomsten en gesprekken georganiseerd. Onder meer over de verkeerscirculatie Nieuw Engeland en rond de St. Josephlaan, gesprekken met een aantal individuele stakeholders (waaronder Fris Alternatief, de benzinestations en JDE) en gesprekken met wijkraad west en bewoners van de Schepenbuurt. De uitkomsten daarvan hebben we beschreven en verwerkt in het VO.
Tijdens de vaststelling van het IPVE/FO is in de reactienota aangegeven dat een aantal inspraakreacties uit de consultatieperiode zou worden meegenomen in de uitwerking van het VO. Nagenoeg alle reacties zijn verwerkt. Enkele reacties konden niet 1 op 1 worden overgenomen.

- Eén van de reacties was om de doorfietsroute tussen Zuilen, het centrum en Lunetten in te passen op het ontwerp van de WSB. Het ontwerpproces van deze doorfietsroute is nog niet gestart. Binnen project WSB zorgen we voor een veilige nieuwe fietsoversteek bij station Zuilen, waar de doorfietsroute op kan aansluiten.
- Een ander voorstel was om het aantal opstelvakken op de Pijperlaan richting het zuiden terug te brengen van 5 naar 4. Bij het IPvE/FO hebben we aangegeven dit nader te onderzoeken. Binnen de bezuinigingsopgave om te komen tot een uitvoerbaar project hebben we besloten om bestaande verhardingen zo veel mogelijk te behouden als vervanging niet nodig is. Op dit deel van de Pijperlaan is het asfalt en de bestrating van voldoende kwaliteit. Daarom blijft de inrichting zoals die nu is.
- Tot slot zijn er twee voorstellen gedaan voor de Cartesiusweg. Het eerste voorstel was om verkeersdrempels toe te passen op het deel van de Cartesiusweg met 2x2 rijstroken, om de snelheid van het autoverkeer te remmen. Verkeersdrempels op deze locatie zouden het rijcomfort en de doorstroming van het busverkeer en de brandweer te veel belemmeren. Het tweede voorstel was om busverkeer op de rijbaan te laten halteren voor een betere doorstroming van het busverkeer en om de snelheid van het autoverkeer af te remmen. Deze 2x2 rijstroken zijn nodig om het autoverkeer voldoende af te wikkelen. Het halteren van de bus op de rijbaan leidt tot lange wachtrijen, met hinder voor omwonenden tot gevolg.

Voortgang Mobiliteitsmanagement

In diezelfde periode hebben we binnen het samenwerkingsverband Goed op Weg buurtbewoners uit Utrecht West en Noordwest gevraagd om mee te denken over het maken van bewuste en slimme reiskeuzes in hun buurt. Uitkomst is dat Goed op Weg ervoor zorgt dat er elektrische bakfietsen beschikbaar komen, parkeerplekken worden ingeruild voor groen, parkeerabonnementen voor Utrechtse P+R’s worden uitgegeven en flexwerken in buurthuizen rondom de WSB beschikbaar komen. Ook hebben we een thuiswerkonderzoek gedaan waar ongeveer 600 aanwonenden van de WSB aan mee hebben gedaan. Ruim één derde van de respondenten verwacht ook na corona-tijd één of meer dagen thuis te werken en dus niet via de WSB te reizen.

Moties en toezeggingen

Met dit VO geven we uitvoering aan het raadsbesluit over het IPvE/FO en de openstaande moties en toezeggingen voor de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard. De uitvoering staat hieronder toegelicht.

Amendement A93 Fris Alternatief
Uw raad heeft ons opgedragen om variant 1 (Fris Alternatief) vast te stellen als voorkeursvariant voor de Majellaknoop (de Thomas a Kempisweg vervalt voor gemotoriseerd verkeer, waardoor de mogelijkheid ontstaat om het Thomas a Kempisplantsoen beter te verbinden met de wijk Majella). Variant 1 hebben we daarom als uitgangspunt gehanteerd voor de uitwerking van het IPvE/FO naar het VO van de Westelijke Stadsboulevard.

Motie 267 Wat zijn de effecten van Dynamisch Verkeersmanagement WSB voor Overvecht?
Uw raad heeft ons opgedragen om nader in kaart te brengen wat de effecten zijn van DVM op de Einsteindreef in termen van bereikbaarheid en leefbaarheid in de omgeving. Ook heeft u gevraagd om te zorgen voor afstemming tussen planvorming voor de WSB en de NRU (inclusief mogelijke halve afkoppeling van de Moldaudreef), hierbij ook de bewoners van Overvecht (waaronder DROOM) te betrekken en de raad uiterlijk bij het VO over de uitkomsten te informeren.
Doel van de bufferlocatie op de Einsteindreef richting de Marnixlaan zoals bedacht in het IPvE/FO, was om de hoeveelheid doorgaand autoverkeer op de WSB te beperken en zo min mogelijk wachtrijen te laten ontstaan op de wegen van de WSB. We hebben onderzocht hoe we deze bufferlocatie aan de noordzijde van de WSB kunnen inzetten, zonder dat dit de doorstroming op de NRU negatief beïnvloedt en hinder oplevert voor omwonenden in Overvecht. We constateren dat de bufferlocatie op de Einsteindreef niet het gewenste effect heeft. Het heeft maar een beperkt effect op de hoeveelheid doorgaand verkeer op de WSB. Tevens leidt het tot ongewenste neveneffecten zoals sluipverkeer op wijkverkeerontsluitingswegen in Ondiep en Zuilen (bijv. op de Rode Brug en de J.M. de Muinck Keizerbrug) en toename van autoverkeer op de zijwegen van de WSB.
Daarom hebben we besloten om voor project WSB geen verkeer te bufferen op de Einsteindreef. Wel gaan we het verkeer op drukke momenten beter verdelen over het gebied tussen de Noordelijke Randweg Utrecht en de Amsterdamsestraatweg. Dit om te voorkomen dat te veel verkeer op de NRU door kan rijden tot aan de Amsterdamsestraatweg.

Motie 269 Maak van de racebaan, een verkeersveilige Marnixlaan
Uw raad heeft ons opgedragen om bij de uitwerking van het IPvE/FO naar een VO bij de Marnixlaan te onderzoeken of extra bochten of knikjes kunnen worden toegevoegd. Dit met als doel om verkeer zoveel mogelijk te dwingen zich aan de snelheidslimiet te houden en de verkeersveiligheid te verbeteren. De weg nodigt in de huidige situatie uit tot hoge snelheden door de rechtstanden en de verkeerslichten die ’s avonds op knipperen gaan. U verwees daarbij naar een onderzoek van SWOV (2016). Daarin is aangegeven dat rechtstand in combinatie met een open wegomgeving invloed heeft op de snelheid van het verkeer en dat daarmee een gewenste snelheid van 50km per uur niet geloofwaardig wordt geacht.
In de huidige situatie ligt een breed profiel met 2x2 rijstroken. De middenberm is smal. Hierdoor ervaart de automobilist de 4 rijstroken als één geheel. Door de nieuwe vormgeving met 2x1 rijstroken en een brede, verhoogde middenberm met bomen krijgt de weg straks een andere uitstraling. Het profiel wordt fysiek en optisch versmald. Om dit effect te versterken hebben we in het VO groenvakken met vaste planten opgenomen in de middenberm en zijbermen. Hierdoor wordt het blikveld van de automobilist naar één rijstrook teruggebracht. Door de enkele rijstrook is inhalen niet meer mogelijk en wordt de snelheid - meer dan in de huidige situatie - bepaald door de automobilisten die zich aan de snelheidsregels houden. Voor een goede oversteekbaarheid van het voetgangers en fietsers uit de zijstraten buigen we de rijbanen bij de twee voorrangspleinen extra uit. Dit verlaagt de snelheid van het autoverkeer. In tegenstelling tot huidige situatie waarbij verkeerslichten de snelheid alleen overdag afremmen (in de avonduren zijn de verkeerslichten buiten werking) is het remmend effect van de voorrangspleinen permanent.

De mogelijkheid van bochten en knikken op de rest van de Marnixlaan hebben we onderzocht. Belangrijk is dat de weg goed berijdbaar moet blijven voor openbaar vervoer en vrachtverkeer. Dit stelt eisen aan de breedte van de bochten. Bochten/knikken die geschikt zijn voor groot verkeer zijn te flauw om het overige verkeer af te remmen. Extra knikken geven bovendien een onrustig wegbeeld en kunnen onveilig zijn. Oversteekplekken zijn minder goed zichtbaar en automobilisten meer gefocust op het besturen van de auto tussen de banden dan op overstekende fietsers en voetgangers. Extra bochten gaan ook ten kosten van parkeerplaatsen en groen in de middenberm.

Motie 275 verbeter de leefbaarheid bij de Schepenbuurt
Uw raad heeft ons opgedragen om bij de uitwerking van het IPvE/FO naar een VO aanvullende maatregelen te verkennen om de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de Cartesiusweg en daarmee de leefbaarheid van de omgeving van de Schepenbuurt te verbeteren. U heeft gevraagd daarbij ook de bewoners te betrekken.
Op dit deel van de Cartesiusweg is versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstroken helaas niet mogelijk. Er zijn 2 rijstroken per richting nodig om de grote hoeveelheden bestemmingsverkeer in het gebied op een goede manier te kunnen verwerken. Op 28 maart 2019 hebben we gesproken met bewoners van de Schepenbuurt. Op hun verzoek krijgen fietsers en voetgangers twee aparte oversteekmogelijkheden; één bij de Schoenerstraat en één bij de Fregatstraat. Om de snelheid van autoverkeer te remmen, versmallen we wel de inrit van het BP-tankstation en de wasstraat aan de oostzijde van de weg en verwijderen we de uitvoegstrook. Het fietspad wordt rechtdoor getrokken en er komt een doorgaand voetpad.

Motie 273 Leidsche Rijn bereikbaar
Uw raad heeft ons opgedragen om nader in kaart te brengen wat de effecten zijn van DVM op de Vleutenseweg (Hogeweidebrug) voor de bereikbaarheid én leefbaarheid in de omgeving, met name van de Vleutensebaan. U heeft ook gevraagd om de invalsroute vanaf het rijkswegennet te betrekken bij de uitwerking van DVM in het DO en waar mogelijk een duidelijke voorkeursroute aan te geven voor bestemmingsverkeer (bijv. via de Nouw 2). om lange wachtrijen in straten waar mensen wonen en verblijven, zoveel mogelijk te voorkomen. Ons plan gaat uit van een bufferlocatie bij Leidsche Rijn Centrum en Gele brug. Deze is verkeerskundig goed in te passen,omdat er een flexibele middenstrook op de Vleutensebaan is aangelegd. Hierdoor is er opstelruimte voor verkeer dat tijdens de spitsen niet in één keer kan worden verwerkt en voorkomen we dat er lange wachtrijen ontstaan op plekken waar mensen wonen en verblijven. Leidsche Rijn Centrum blijft bereikbaar en de NOUW 2 blijft aantrekkelijk als alternatieve route voor de WSB. Positieve bijkomstigheid is dat de route via Haarrijnse Rading en NRU voor verkeer vanuit Leidsche Rijn richting de A27 aantrekkelijker wordt dan een route via de WSB. Nood- en hulpdiensten kunnen via de busbaan langs de bufferlocatie rijden. In het VO staat het DVM-gebied nader toegelicht. In het DO werken we deze verder uit.

17/T321: Toezegging alternatieve/creatieve mogelijkheden vergroening
Wij hebben uw raad toegezegd te onderzoeken welke alternatieve en creatieve mogelijkheden er nog zijn om de groene inrichting op de WSB verder te versterken. In het VO maken we op de volgende manieren meer ruimte voor groen:
- Na overleg met de beheerders van de ondergrondse infra worden er meer bomen in de midden- en zijbermen geplaatst als onderdeel van de WSB;
- In de zij- en middenbermen worden plantvakken met vaste planten gemaakt;
- De oversteken en routes voor voetganger en fietser over de WSB laten parken en groene plekken beter aansluiten op de omringende wijken.

Ook hebben we bewoners tijdens informatiebijeenkomsten gewezen op de mogelijkheid om een geveltuin aan te leggen. Geveltuinen kunnen altijd – los van het project - bij de gemeente worden aangevraagd. Ze zorgen voor een vriendelijker en groener aanzien en helpen fijnstof af te vangen.

17/T322: Toezegging uitvoeringsplan
Wij hebben uw raad toegezegd om met een uitvoeringsplan te komen waarin beschreven staat hoe we samen met buurten/bewoners richting uitvoering communiceren en overleggen. We hebben toegezegd om u daarover in de loop van 2018 over te informeren.
Bij het DO worden de uitgangspunten voor het concept uitvoeringsplan opgesteld. Over deze uitgangspunten wordt gecommuniceerd richting de bewoners en andere belanghebbenden. Ook uw raad zullen we daar t.z.t over informeren.

17/T323: Toezegging verbetering OV-as WSB
Wij hebben uw raad toegezegd nadere toelichting te geven op welke manier de OV-as in het tracé van de WSB wordt verbeterd binnen de herinrichting van de WSB. Op de WSB brengen we geen aparte voorzieningen aan voor het busverkeer, maar krijgt het busverkeer wel een betere afwikkeling op de geregelde kruisingen op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan, Lessingslaan en Cartesiusweg. Daarnaast kan kruisend busverkeer tussen het centrum van Utrecht en Leidsche Rijn straks bijna ongehinderd het kruispunt Vleutenseweg-Spinozaweg passeren. Dit komt door optimalisatie van het kruispunt en verlegging van de busbaan. Op de kruispunten Vleutenseweg-Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisplantsoen-Cremerstraat, Cartesiusweg/Nijverheidsweg en Josephlaan/Amsterdamsestraatweg rijdt de bus ook iets meer door. Op het voorrangsplein bij de Laan van Chartoise/Van Hoornekade zorgen doseerlichten dat het busverkeer het plein kan passeren. Het VO is afgestemd met provincie en Qbuzz.

20/T218: inzet beter gebruik NOUW2
Wij hebben uw raad toegezegd om richting het VO van de WSB informatie te verstrekken over de inzet om beter gebruik te laten maken van de NOUW2. Bijvoorbeeld door hierover met werkgevers in gesprek te gaan, voor Q4 2020. Binnen de werkgeversaanpak van Goed op Weg informeren en adviseren logistiek makelaars bedrijven in de omgeving van de WSB bij het ontwikkelen van een duurzamer logistiek systeem. Daarbij zullen ze de route via de NOUW 2 als alternatief voor de WSB onder de aandacht brengen. Dit sluit aan bij maatregelen die we nemen in het kader van de pijler DVM. Met inzet van de doseer- en bufferlocatie bij Leidsche Rijn Centrum/Gele Brug wordt de route via de NOUW 2 bovendien aantrekkelijker als alternatieve route voor de WSB. Na nader onderzoek hebben we besloten om af te zien van het plaatsen van borden met reistijdinformatie enhet advies om via de NOUW2 te rijden. Om mensen te verleiden dit reisadvies op te volgen zijn reistijdvoorspellingen nodig over de reistijd tussen Majellaknoop en knooppunt Oudenrijn. Technisch gezien is het op dit moment nog ingewikkeld om betrouwbare actuele reistijd tussen deze twee locaties te geven. Deze informatie moet bovendien concurreren met reisinformatie die veel weggebruikers al via hun eigen navigatieapparatuur tot hun beschikking hebben.

Participatie over het VO
De opbrengst uit de bijeenkomsten en gesprekken over de uitwerking en detaillering van het IPvE/FO naar VO hebben we verwerkt. Nu geven we mensen nog een keer de gelegenheid om te reageren op de nadere uitwerking en detaillering. Reacties die passen binnen de vastgestelde kaders van het ontwerp worden meegenomen. Voor de wijk Oog in Al organiseren we een aparte digitale bijeenkomst om met bewoners in gesprek te gaan over de voorgestelde maatregelen voor eenrichtingsverkeer voor autoverkeer in Oog in Al. We informeren mensen via diverse kanalen over het verschijnen van

het VO en de mogelijkheden om daarop te reageren. We sturen wijkberichten uit en maken gebruik van de beschikbare digitale kanalen van de gemeenten en wijkbureaus. We publiceren het VO met de uitgebreide toelichting op www.utrecht.nl/westelijkestadsboulevard.

Raadsvoorstel vrijgave uitvoeringskrediet à 30,32 miljoen euro
Naast deze raadsbrief vragen wij u via een raadsvoorstel om het uitvoeringskrediet van 30,42 miljoen euro vrij te geven. Uw raad heeft bij het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2020 het aanvullend budget voor de Westelijke Stadsboulevard à 6,42 miljoen euro vastgesteld. Samen met de eerder beschikbaar gestelde 30 miljoen euro komt de totale investering voor de Westelijke Stadsboulevard uit op 36,42 miljoen euro. De Westelijke Stadsboulevard is een project dat wordt geactiveerd en waarover wordt afgeschreven.

Thomas à Kempisplantsoen
Met dit VO, waarbij we de Thomas à Kempisweg afsluiten voor gemotoriseerd verkeer, bieden we ruimte aan een verbetering van de leefbaarheid in de omgeving van de Majellaknoop. Besluitvorming over de sloop/nieuwbouw van de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen bepaalt de voortgang van de herinrichting van de wegen in de Majellaknoop. Er is een planologische procedure nodig voor de verbreding van de weg langs het Thomas à Kempisplantsoen. Op basis van het juridisch advies ligt het het meest voor de hand om deze procedure te koppelen aan de procedure voor de sloop / nieuwbouw van de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen. Zo voorkomen we dat er 3 miljoen euro extra geïnvesteerd moet worden in geluidsmaatregelen voor woningen die op de nominatie staan om gesloopt te worden. Wij werken samen met Mitros en Portaal aan een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen en zijn hierover in gesprek met bewoners.

Vervolg
Voor de pijler Mobiliteitsmanagement werken we met Goed op Weg het plan voor reizigers onder de 15 km verder uit. Het gaat om verkeer van buiten de wijken rondom de WSB. Deze reizigers hebben geen herkomst en bestemming in de buurten rondom de WSB. De nadruk ligt op bewoners die hun gedrag willen én kunnen veranderen. Daarbinnen maken we onderscheid in verschillende doelgroepen en segmenten, zodat reizigers informatie en/of aanbiedingen ontvangen die aansluiten bij hun kenmerken en behoeften. Op deze manier willen we bewoners blijvend verleiden om gebruik te maken van duurzame alternatieven.
Inmiddels zijn we gestart met de uitwerking van het VO naar DO. We verwachten het DO in de eerste helft van 2021 af te ronden en rond de zomer uw raad over het concept faseringsplan te informeren. In de tweede helft van 2021 volgt de contractering en werkvoorbereiding van de aannemer. Volgens planning starten we in het 1e kwartaal van 2022 met de uitvoering en leveren we het werk in medio 2024 op. De wegen van de WSB leggen we gefaseerd aan. Waar mogelijk starten we met de aanleg van de st. Josephlaan en Marnixlaan. Hierna volgen Cartesiusweg, Majellaknoop, Lessinglaan, Joseph Haydnlaan en Pijperlaan. De precieze fasering stellen we op bij het Definitief Ontwerp. We benaderen omwonenden en andere belanghebbenden om hierover mee te denken en we stemmen af met geplande werkzaamheden aan bijvoorbeeld kabels en leidingen en andere projecten in en om de stad.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,