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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P. Thijssen	**Datum**	28 maart 2023
Doorkiesnummer	14030	**Kenmerk**	20230322-PT
E-mail	p.thijssen@utrecht.nl	**Onderwerp**	Aanvullende informatie eerdere openstelling tunnel Locomotiefstraat
Bijlage(n)	-	**Beleidsveld**	Ruimtelijke Ordening

Geachte leden van de raad,

Op 29 november 2022 hebben de fracties van de VVD, CU en GroenLinks een Raadsinformatiebijeenkomst georganiseerd over de fietstunnel Locomotiefstraat tussen de projecten Cartesiusdriehoek en Wisselspoor. Het doel van de RIB was om in gesprek te gaan met ontwikkelaars, (toekomstige) bewoners en ProRail om te onderzoeken of het mogelijk is de tunnel eerder open te stellen. Naar aanleiding van de RIB heeft de portefeuillehouder toegezegd de raad op een aantal zaken aanvullend te informeren. In deze brief beantwoorden wij uw vragen.

Conclusie

Indien de raad het naar aanleiding van deze brief wenselijk acht toch een ontsluiting te realiseren dan moet het hiervoor benodigde budget worden gevonden. Binnen de huidige financiële kaders is het op dit moment niet mogelijk deze fietsontsluiting te realiseren. Daarnaast benadrukken wij ook dat de fietsroute aan de Wisselspoorzijde door het aanwezige ondergrondse trillingscherm niet zal voldoen aan de minimale afmeting van 3 meter die de gemeente stelt aan een tweerichting fietspad. Aan de zijde Wisselspoor op een punt namelijk slechts 1,80 meter beschikbaar. Wij adviseren dan ook de tunnel op dit moment nog niet open te stellen.

Waarom is de tunnel Locomotiefstraat zo vroeg aangelegd?

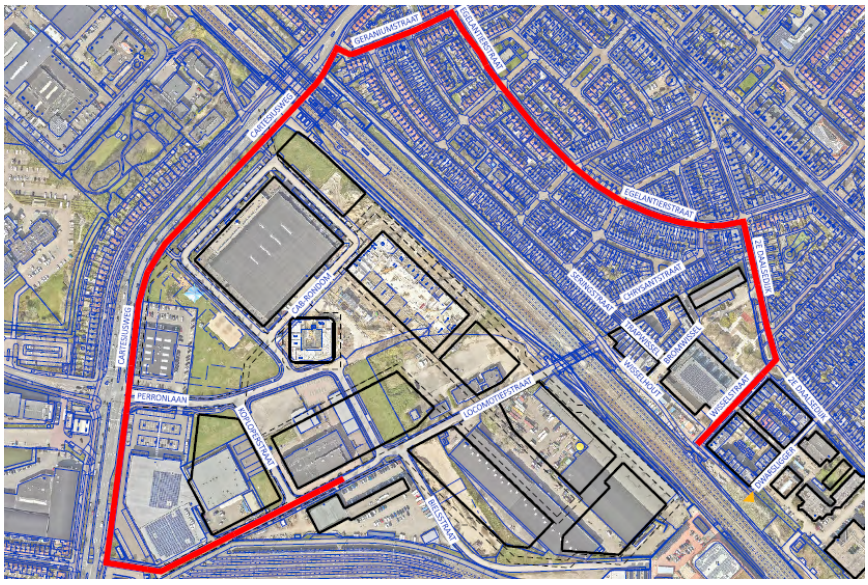
We hebben de werkzaamheden voor de tunnel bewust voorafgaand aan de woningbouw gepland zodat, zodra de woningen in Wisselspoor en Cartesiusdriehoek zijn opgeleverd, de tunnel meteen gebruikt kan worden. Het later bouwen van de tunnel was niet mogelijk omdat vanaf het moment van realisatie van woningen in de Cartesiusdriehoek en er na realisatie van de woningen aan de zijde van Wisselspoor simpelweg geen (werk)ruimte meer beschikbaar zou zijn voor het opbouwen en inschuiven van de tunnelbak.

Hoeveel fietsen zullen gebruik maken van de tunnel?
In 2026 wordt naar verwachting de basisschool en sporthal in de Cartesiusdriehoek in gebruik genomen en is een belangrijk deel van de woningen van de Cartesiusdriehoek opgeleverd. De school is vooral bedoeld voor de bewoners van Wisselspoor en Cartesiusdriehoek, dus vanaf dat moment neemt de behoefte aan het gebruik van de tunnel voor fietsverkeer en voetgangers toe.

We hebben een globale modelberekening gemaakt voor het gebruik van de tunnel wanneer deze op dit moment zou worden opengesteld. Hieruit blijkt dat de tunnel Locomotiefstraat zonder de ontwikkelingen Cartesiusdriehoek en Wisselspoor tussen de 500 en 1.000 fietsbewegingen per etmaal aantrekt. Na oplevering van beide gebiedsontwikkelingen zal dit naar verwachting neerkomen op een viervoud hiervan. De tunnel is nu vooral een aantrekkelijk alternatief voor fietsers vanuit de 2e Daalsebuurt richting Leidsche Rijn en vice versa.

Zonder het in gebruik nemen van de tunnel Locomotiefstraat bedraagt de extra reistijd vanuit Wisselspoor naar Cartesiusdriehoek en vice versa circa 3 minuten. Fietsers nemen dan de route: 2e Daalsedijk, Egelantierstraat, Geraniumstraat en Cartesiusweg (zie onderstaande afbeelding).

Alternatieve fietsroute



Is het mogelijk de tunnel Locomotiefstraat rechtstreeks aan te sluiten op de Seringstraat?
Tijdens de bijeenkomst is door raadsleden gevraagd of een korte rechtstreekse verbinding van de tunnel Locomotiefstraat - Seringstraat mogelijk is. Onderstaande foto laat duidelijk zien dat een rechtstreeks verbinding van de Locomotiefstraat met de Seringstraat door aanwezige bebouwing niet mogelijk is. Het betreffen privépercelen die horen bij de Seringstraat 2 en 2bis en de Trapwissel 6.

Foto vanaf de Trapwissel richting het Spoor



Waarom kan fietsverkeer elders in de stad wel gecombineerd worden met bouwverkeer?
Het is bepaalde situaties en voorwaarden mogelijk fiets- en bouwverkeer van dezelfde routes gebruik te laten maken. Dit vereist een goed ontwerp van de routes, veiligheidsmaatregelen, kruisingen, bebording en in sommige gevallen verkeersregelaars. Naast het ontwerp van de fietsroute en kruising speelt in dit geval ook het eigendom en dus de juridische aansprakelijkheid een rol. Bij een openbare weg in eigendom en beheer van de gemeente Utrecht is de aansprakelijkheid bij een ongeval geregeld vanuit de Wegenverkeerswet. Bij een weg in particulier eigendom is de eigenaar volledig aansprakelijk voor alle schade bij een ongeval. In het geval van de ontwikkelingen Cartesiusdriehoek en Wisselspoor zijn er onderliggende afspraken met ontwikkelaars over het gebruik van de bouwwegen ten behoeve van de realisatie van woningen. Er is hier geen sprake van een openbare weg, en daarmee ligt de aansprakelijkheid volledig bij de ontwikkelaar.

In Leidsche Rijn Centrum heeft bouwverkeer en fietsverkeer elkaar jarenlang gekruist op de locaties fietsboulevard / Grauwaartsingel en Leidsche Rijn Centrum Oost – Vaduzdijk. Gedurende de looptijd van enkele jaren moesten fietsers (deels) over de bouwweg fietsen. De uitgangspunten voor de situatie in Leidsche Rijn waren als volgt:

- De bouwweg betrof een openbare weg in eigendom en beheer gemeente Utrecht;
- Aanleg heldere en verkeersveilige kruising en bebording;
- Bij weinig fietsbewegingen was het mogelijk om fietsers voorrang laten verlenen;
- Er was sprake van goede verlichting.

In de Cartesiusdriehoek en Wisselspoor zijn de wegen particulier eigendom. De veiligheid en aansprakelijkheid bij kruisend langzaam verkeer kunnen onder de huidige omstandigheden niet gegarandeerd worden. Om de aansprakelijkheid in geval van een ongeluk te regelen zijn er aanpassingen nodig in de route en verkeersmaatregelen. Tevens is het nodig om een verkeersbesluit te nemen voor de kruising fietspad en bouwweg. Dit geldt ook voor het voorgestelde fietspad aan de zijde van Cartesiusdriehoek: dit wordt een privaat fietspad over een bouwterrein. Ook hier is de eigenaar (projectontwikkelaar) aansprakelijk wat betreft de veiligheid van de gebruikers.
Alle kosten die voor deze extra maatregelen kunnen wij niet verhalen op de ontwikkelende partijen en zijn dus uiteindelijk voor rekening van de gemeente. Eventuele extra kosten zullen ontwikkelende partijen weer doorleggen naar de gemeente.

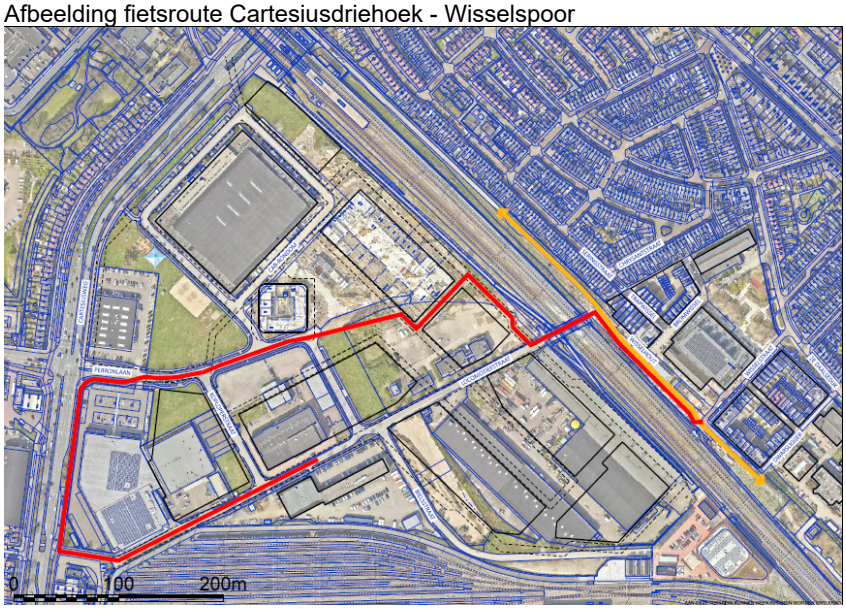
Verzoek van de raad om uit te gaan van één vaste route gedurende de gehele bouw
Ten tijde van de raadsinformatie bijeenkomst was er aan de zijde van Cartesiusdriehoek sprake van een fietsroute die op basis van de bouwfasering meerdere malen wijzigde. Op verzoek van uw raad hebben we gekozen voor één route, die wellicht iets langer is, maar wel voor de gehele looptijd van het project gebruikt kan worden. Met name aan de zijde van Cartesiusdriehoek moest er na elke fase van de bouw een andere route worden gebruikt door fietsers. Daarnaast hebben wij de routes aan de zijde van Wisselspoor en Cartesiusdriehoek geïntegreerd in een kaart.

De route zou, zodra hier financiering voor gevonden is, kunnen worden aangelegd (op zijn vroegst eind 2023) en kan dan voor de gehele bouwtijd, tot en met 2028, worden gebruikt.

Fietsers die komen vanaf de Cartesiusweg dienen de volgende route te volgen: Cartesiusweg, rechtsaf Perronlaan, Perronlaan uitrijden tot aan Spoordijk, rechtsaf Spoordijk en eerste links de tunnel in. Aan de zijde Wisselspoor gaan fietsers na de tunnel meteen rechts en vervolgen daar hun route en steken bij de Wisselstraat de bouwweg over.

Aan de zijde van Wisselspoor hebben wij de zone tussen de huidige bouwweg en het spoortalud van Prorail laten inmeten. Tevens is het ondergrondse trillingscherm bij de tunnelmond ingemeten. Over een lengte van circa 165 meter moet tussen het spoortalud en de huidige bouwweg een tweezijdig fietspad worden ingepast. Voor een tweezijdig fietspad geldt een minimale maat van 3 meter. Door het aanwezige trillingscherm bij de tunnelmond is de ruimte voor het inpassen van een fietspad daar te beperkt. Op dat punt is namelijk slechts 1,80 meter beschikbaar. Dit is te weinig voor de realisatie van een tweezijdig fietspad aan de zijde van Wisselspoor. Het realiseren van een dergelijke route aan de zijde van Wisselspoor is hierdoor minder veilig.

Afbeelding fietsroute Cartesiusdriehoek - Wisselspoor



Welke kosten zijn gemoeid met het eerder openstellen van de tunnel?
Naar aanleiding van de Raadsinformatiebijeenkomst en de vragen over de uiteindelijke kosten die gemoeid zijn met het eerder openstellen van de tunnel, heeft de gemeente de ontwerpen aan beide zijden opnieuw laten ramen. De totale geraamde kosten voor zowel Cartesiusdriehoek en Wisselspoor komen uit op circa € 591.555,--

- De geraamde kosten voor de Cartesiusdriehoek bedragen circa: € 366.000,--
- De geraamde kosten voor Wisselspoor bedragen circa €225.555,--

De bovenstaande bedragen betreffen een grove raming voor het realiseren van een fietsontsluiting aan beide zijden van het spoor. Deze kosten gelden tot einde gebruik (medio 2028) van de bouwweg aan de Wisselspoor zijde. Zoals aangegeven tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst wordt na het uiteindelijk opheffen van de bouwweg een definitief fietspad op de locatie van de bouwweg aangelegd. De investeringen aan zowel de zijde van Cartesiusdriehoek als Wisselspoor dragen niet bij aan de definitieve aanleg van de fietsontsluiting. Het betreft hier eenmalige en direct af te schrijven kosten.

Welke zorgen zijn er over de veiligheid rondom te tunnel Locomotiefstraat?
Tijdens de Raadsinformatiebijeenkomst heeft een aantal van de bewoners uit Wisselspoor hun zorgen geuit over het eerder openstellen van de tunnel. De aanwezige bewoners gaven aan dat het nu redelijk rustig is rondom de tunnel. Dit komt vooral doordat de tunnel nu nog afgesloten is voor fietsers en voetgangers. Bewoners verwachten dat de tunnel na opening niet veel gebruikt wordt. Daarom maken ze zich zorgen over een toename van hangjongeren indien de tunnel nu wordt geopend.

Naast de input vanuit de bewoners hebben wij ook gekeken naar officiële meldingen die binnenkwamen bij het klantencontactcentrum en wijkbureau. In totaal zijn er 29 meldingen geregistreerd sinds 2020.

- 2020: 5 meldingen over zwerfafval (begin Locomotiefstraat, lage nummers), 1x genoemd dat dit door auto's met hangjongeren komt.
- 2021: 3 meldingen over zwerfafval (begin Locomotiefstraat, lage nummers), 2x genoemd dat dit door auto's met hangjongeren komt (lachgas, ballonnen).
- 2022: 5 meldingen/vragen over wanneer de tunnel opengaat.

Wij verwachten op basis van deze meldingen dat wanneer de tunnel wordt opengesteld maar nog onvoldoende gebruikt wordt door fietsers, dit juist kan leiden tot meer overlast in- en rondom de tunnel.

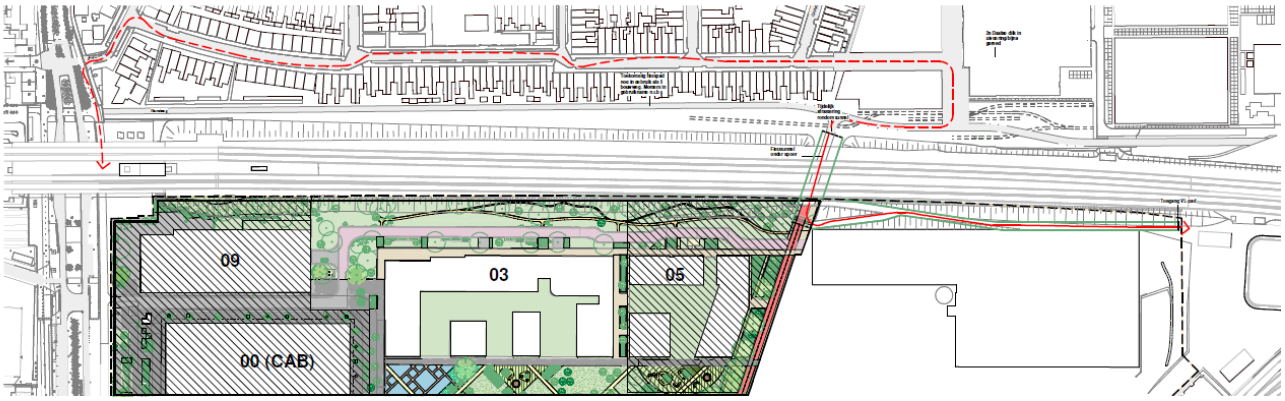
VL- pad
Vanaf station Zuilen tot aan de Verkeersleidingspost van ProRail loopt er, evenwijdig aan het spoortalud, het zogenaamde Verkeersleidingspost-pad (VL-pad). Dit VL-pad, dat langs de gehele route is beveiligd met hekken, heeft als doel dat de medewerkers van de VL-post op alle uren van dag en nacht veilig hun werk kunnen bereiken. Oorspronkelijk was bedacht dat tijdens de bouw van Cartesiusdriehoek de medewerkers van de VL-post gewoon over het VL-pad blijven lopen. Daarom is er aan de kant van Cartesius een demontabele tunnelmoot aan de onderdoorgang Locomotiefstraat toegevoegd. Als de wijk is afgebouwd/ er gewoond wordt, kan het VL-pad worden opgeheven, omdat er dan door een woonwijk gelopen en gefietst kan worden.

Mede vanwege een gasleiding die tussen het spoortalud en het CAB gebouw in ligt, en die maar beperkt kan worden verplaatst, is het bouwblok vlakbij station Zuilen ("bouwblok 9") iets meer opgeschoven naar het spoortalud. Dit is binnen de grenzen van het vastgestelde bestemmingsplan. Dit heeft gevolgen voor het VL-pad. Het VL-pad kan hier niet meer blijven liggen, omdat het te dicht bij de bouw ligt. In de afgelopen jaren is daarover overleg gevoerd met ProRail en de ontwikkelaars. We zijn gezamenlijk met de projectontwikkelaars tot de oplossing gekomen dat de medewerkers van ProRail, in ieder geval zolang er wordt gebouwd aan bouwblok 9, door de onderdoorgang oversteken en hun weg naar station Zuilen dan vervolgen door de Trapwissel en de Seringstraat. Hiervoor worden er afsluitbare poorten gemaakt in het hekwerk van de onderdoorgang. Dit is ons inziens anders dan volledige openstelling, omdat:

- De onderdoorgang afgesloten blijft met hekken en slechts toegankelijk is middels afsluitbare poorten;
- De noodzakelijk waarschuwingsborden bij deze poorten worden geplaatst;
- Er maar circa 25 mensen per dag gebruik van gaan maken, die een sleutel van de afsluitbare poort hebben en deze medewerkers slechts sporadisch de bouwweg moeten oversteken en

waarbij de bouwweg ook niet altijd in gebruik zal zijn (bijv. gedurende het weekend en buiten werktijden van de bouw);
- De medewerkers geïnformeerd worden over de bouwweg-situatie en daardoor geacht bekend te zijn met de situatie, waardoor er geen algemene verkeers- en veiligheidsmaatregelen genomen hoeven te worden.

Kaart route VL- pad



VL fasering 2

ProRail heeft laten weten dat zij niet meer kunnen instemmen met deze alternatieve route als de tunnel wordt opengesteld. Zij zien de tunnel dan niet meer als een (sociaal) veilige route. We moeten dan opnieuw in overleg met de bouwer en ProRail om een ander veilig alternatief te vinden. Dat heeft invloed op de planning van bouwblokken 9 en 5.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester