

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Energie, Mobiliteit,

Groen, Dierenwelzijn,

Wijk Zuid en Wijk West

Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht**Telefoon** 14 030

www.utrecht.nl



Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Loman	Datum	29 januari 2021
Doorkiesnummer	030 - 28 67414	Kenmerk	8526878/210129-jve
E-mail	c.loman@utrecht.nl	Onderwerp	Toezeggingen in commissie S&R inzake vrijgave uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard
Bijlage(n)	4	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Bij de bespreking van het raadsvoorstel 'Vrijgave uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard' in uw commissievergadering van 14 januari jongstleden, heb ik toegezegd met nadere informatie op een aantal van uw vragen terug te komen (21/T22). In deze brief ontvangt u deze informatie.

Bomeninventarisatie Majellaknoop

Bij het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) zijn alle aanwezige bomen op de Westelijke Stadsboulevard, waaronder ook die in de Majellaknoop, geïventariseerd. Daarbij zijn o.a. het type boomsoort, de leeftijd, de afmetingen, de conditie, kwaliteit, standplaats en de mogelijkheid tot verplanten van de bomen in beeld gebracht. Tijdens de commissie is gevraagd om de bomeninventarisatie met u te delen. De betreffende documenten treft u als bijlage aan. De bomeninventarisatie is in 2016 door een extern bureau uitgevoerd, op basis van de toen geldende werkgrenzen voor de Majellaknoop, als onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard. In 2017 zijn de werkgrenzen uitgebreid, op basis van het ontwerp van bewonersgroep Fris Alternatief dat in december 2017 door uw raad is overgenomen. De status van de bomen in de Majellaknoop, die eerder buiten de werkgrenzen vielen, zijn toen alsnog in beeld gebracht. In de bijgevoegde inventarisatielijsten en overzichtstekeningen zijn verplantbare bomen oranje en niet verplantbare bomen rood gemarkeerd. In de fase van het Definitief Ontwerp wordt nader veldonderzoek gedaan om te beoordelen of alle verplantbare bomen daadwerkelijk kunnen worden verplant en of verplanten past binnen de fasering. Het meermaals verplanten van een boom is kostbaar en is niet goed voor de kwaliteit van de boom.

Verlichting in relatie tot fauna

In de commissie is gevraagd om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de bestaande verlichting langs de Westelijke Stadsboulevard te vervangen, om daarmee de overlast en schade voor fauna (waaronder vogels en vleermuizen) te verminderen. Oude armaturen stralen ook naar boven en kunnen daarmee hinderlijk zijn voor vogels en vleermuizen. In het afgelopen jaar is al een groot deel

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Energie, Mobiliteit,
Groen, Dierenwelzijn,
Wijk Zuid en Wijk West

Datum 29 januari 2021
Ons kenmerk 8526878/210129-jve

van de oude verlichting vervangen door gele LED-verlichting. Dit type verlichting is prettiger voor vleermuizen dan blauwe UV verlichting en stralen niet naar boven. Bij de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard wordt het resterende deel van de oude verlichting vervangen door deze LED-verlichting. We beperken de lichthinder verder door toepassing van alleen noodzakelijke verlichting en van lagere lichtmasten. Bij de uitwerking naar het DO wordt gecontroleerd op nieuwe vliegroutes van vleermuizen en kijken we of het lichtplan op die locaties moet worden aangepast. Overigens verwachten we dat de situatie voor vleermuizen na de herinrichting verbetert. Vleermuizen hebben een vaste route om van hun rustplaats naar foerageergebieden te vliegen. Hun vliegroute wordt verstoord als er bomen worden geveld. Met de herinrichting brengen we juist extra bomen op de vliegroute terug en verbeteren daarmee hun leefsituatie.

Rechtsaffer Everard Meijsterlaan-Joseph Haydnlaan

Sinds de opening van de Dafne Schippersbrug in 2016 is het niet meer mogelijk om met de auto vanaf de Everard Meijsterlaan (Halve Maanzijde) rechtsaf de Joseph Haydnlaan op te rijden. Deze keuze is gemaakt na een intensief en lang participatie- en ontwerpproces. De rechtsaf-beweging is afgesloten om het fietsverkeer vanaf de Dafne Schippersbrug zo min mogelijk te laten kruisen met afslaand autoverkeer. Gelijktijdig is eenrichtingsverkeer ingevoerd op het Victor Hugo Plantsoen, omdat de weg te smal was voor tweerichtingsverkeer. De maatregelen dragen bij aan de verkeersveiligheid, doorstroming en het comfort van de fietsers. Het verkeerslicht op de kruising Everard Meijsterlaan-Lessinglaan kan zo meer groen geven aan fietsers en doorgaand verkeer op de Lessinglaan, doordat er minder rijbewegingen afgewikkeld hoeven te worden. Tijdens de commissievergadering is gevraagd of de rechtsaf-beweging weer opengesteld en de keerlus aan de oostzijde van de Everard Meijsterlaan afgesloten kan worden. Hoewel de rechtsaf-beweging technisch inpasbaar is, vinden wij deze ongewenst. De fietsroute tussen Leidsche Rijn en Utrecht Centrum is druk en wordt in de toekomst alleen nog maar drukker. Extra (afslaand) autoverkeer, bijvoorbeeld van ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen en sluijverkeer, leidt tot conflicten tussen autoverkeer en fietsers en daarmee tot verkeersonveilige situaties.

Zorgpunten kruising Geraniumstraat – Cartesiusweg / Josephlaan

In de commissievergadering zijn zorgen geuit over de verkeersveiligheid van de kruising Geraniumstraat – Cartesiusweg/Josephlaan. Er is gevraagd hoe automobilisten straks de linksaf-beweging vanaf de Geraniumstraat naar de Cartesiusweg veilig kunnen maken. In de huidige situatie rijdt het verkeer in de andere richting, namelijk van de Cartesiusweg naar de Amsterdamsestraatweg. Na herinrichting wordt de verkeerssituatie eenvoudiger en overzichtelijker, zowel voor verkeer vanaf de Geraniumstraat als vanaf de Cartesiusweg. Verkeer vanaf de Geraniumstraat hoeft straks nog maar één rijstrook over te steken (na herinrichting wordt dit deel van de Westelijke Stadsboulevard versmald naar één rijstrook per rijrichting) en de opstelruimte in de midden- en zijberm wordt ruimer. In de uitwerking naar het DO wordt de exacte plaats van deabri bij de bushalte bepaald. Dit in verband met de zichtlijnen. De kolommen van het viaduct belemmeren niet het zicht op de weg. Een ander geuit zorgpunt is of automobilisten de keerbeweging bij de kruising Geraniumstraat-Cartesiusweg wel veilig kunnen maken. Hier moet autoverkeer vanaf de Dr. Schaepmanstraat en de Haarmansstraat richting Amsterdamsestraatweg straks gebruik van maken, omdat het de middenberm van de st. Josephlaan niet meer kan kruisen. De verkeersveiligheid is geborgd, doordat autoverkeer ook hier nog maar één rijstrook passeert. Doordat de nieuwe rijstrook aan de zuidzijde van het

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Energie, Mobiliteit,

Groen, Dierenwelzijn,

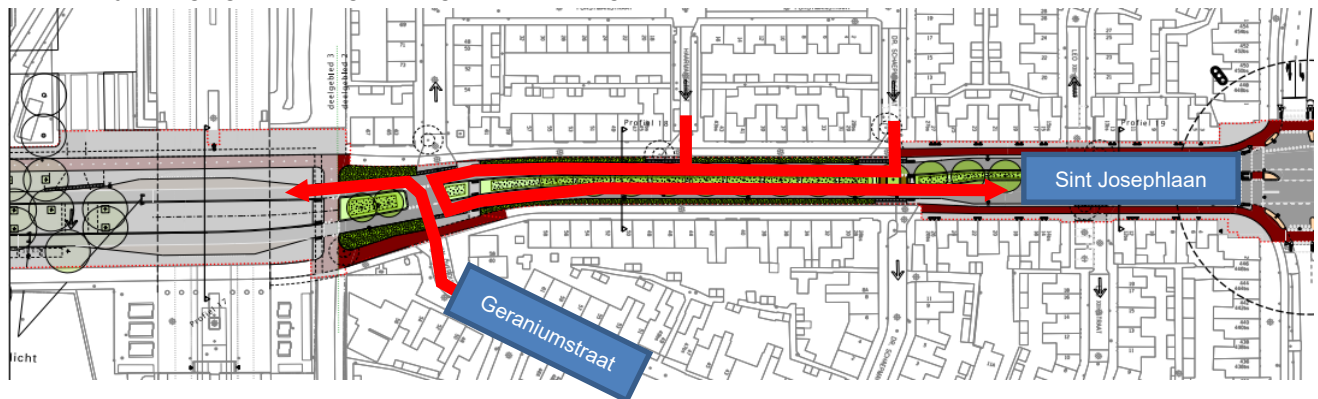
Wijk Zuid en Wijk West

Datum 29 januari 2021

Ons kenmerk 8526878/210129-jve

spoorviaduct op de locatie van de huidige rechterrijstrook komt te liggen en onder het viaduct zelf op de huidige linkerrijstrook, zal het zicht niet worden belemmerd door de kolommen in de middenberm. De nieuwe rijbeweging vanuit de Geraniumstraat naar de Cartesiusweg, de keerbeweging bij de kruising Cartesiusweg-Geraniumstraat en de nieuwe wegindeling van de weg is weergegeven in onderstaande afbeelding.

Nieuwe rijbewegingen en wegindeling Cartesiusweg-Geraniumstraat



Parkeervakken noordelijke ventweg Cartesiusweg

Bij het Voorlopig Ontwerp (VO) is gezocht naar versoberingen om te komen tot een uitvoerbaar project binnen de beschikbare financiële dekking. Daarbij is besloten om de noordelijke ventweg langs de Cartesiusweg – tussen station Zuilen en de Nijverheidsweg – vooralsnog niet in te richten als een fietsstraat. De wens voor een fietsstraat op deze hoofdfietsroute blijft echter bestaan. In de commissie is gevraagd naar de mogelijkheid om de parkeervakken tussen de bomen te handhaven en deze niet te verplaatsen langs de hoofdrijbaan. De herinrichting naar een fietsstraat is in dat geval niet meer mogelijk zonder naderhand parkeerplaatsen aan één zijde langs de Ventweg te verwijderen. Voor een fietsstraat met autoverkeer in één richting, fietsverkeer in twee richtingen en parkeren aan beide zijden is minimaal 4,00 meter en bij voorkeur 4,50 meter breedte nodig. Dit is inclusief de rabatstroken (stroken langs het wegdek van een ander materiaal/kleur) die als buffer dienen tussen de fietsers en de geparkeerde auto's. De huidige rijweg is ca. 3,75 meter breed en de parkeervakken aan beide zijden ca. 2 meter breed. Het profiel van 3,75 meter is te smal voor een fietsstraat. Dat wordt versterkt door de smalle parkeervakken. Door alleen aan de zijde van de woningen het parkeren te handhaven kan één rabatstrook komen te vervallen, waardoor de fietsstraat voldoende breedte heeft voor de fietsers en het autoverkeer.

Andere nadelige consequenties van het handhaven van de parkeervakken tussen de bomen, is dat er iets minder groeiruimte is voor de bomen en de snelheidsremmende werking van parkeervakken langs de hoofdrijbaan komt te vervallen. Er wordt een aantal parkeervakken langs de rijbaan toegevoegd omdat anders het saldo van de parkeervakken binnen het deelgebied terugloopt. Deze parkeervakken zijn ter compensatie van de parkeervakken tussen tankstation Esso en de Schoenerstraat en de parkeervakken die komen te vervallen langs de ventweg in verband met de aanpassingen aan de kruising met de Nijverheidsweg.

Bufferlocatie Leidsche Rijn Centrum/Gele Brug

Eén van de twee locaties waar we verkeer gaan bufferen t.b.v. de WSB, is bij Leidsche Rijn Centrum / Gele Brug. Dit is nodig omdat er anders in de spitsuren te veel verkeer via de kruising Vleutenseweg-Thomas à Kempisweg gaat rijden, waardoor het verkeer vast komt te staan bij de Majellaknoop. Door

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Energie, Mobiliteit,
Groen, Dierenwelzijn,
Wijk Zuid en Wijk West

Datum 29 januari 2021
Ons kenmerk 8526878/210129-jve

het verkeer te doseren bij zowel de Gele Brug als op een drietal plekken in Leidsche Rijn, zorgen we voor een goede verkeersafwikkeling bij de Majellaknoop, dat ook de leefbaarheid ten goede komt omdat er minder stilstaand verkeer is.

De doseer- en bufferlocatie bij Leidsche Rijn Centrum komt te liggen op de Vleutensebaan (tussen het kruispunt Dirck Hoetweg en busstation Leidsche Rijn) en op de Gele Brug. Hier liggen geen woningen direct aan de route. Met het verkeersmodel hebben we in beeld gebracht wat de verwachte effecten zijn van deze doseerlocatie op de omgeving, zoals de Parijsboulevard. In de detaillering naar het Definitief Ontwerp werken we dit doseringssysteem verder uit. Uitgangspunt is dat de bereikbaarheid en leefbaarheid van Leidsche Rijn Centrum en de bereikbaarheid van de parkeergarages niet in gevaar komt. De NOUW2 moet bovendien een aantrekkelijke route blijven. Nood- en hulpdiensten kunnen gebruik maken van de busbaan en ondervinden daardoor geen hinder van de doseerlocatie op de Vleutensebaan.

Fietsverbinding Thomas à Kempisweg

Belangrijk uitgangspunt voor het profiel van de stadsboulevard, is de aanwezigheid van vrij liggende tweerichtingen fietspaden aan weerszijden van de rijbaan. In de commissie is gevraagd of de twee gescheiden fietsroutes op de Thomas à Kempisweg (het fietspad aan de westzijde en de ventweg aan de oostzijde) behouden moeten blijven of dat er mogelijkheden zijn om dit anders vorm te geven.

Omdat de TAK-weg voor autoverkeer komt te vervallen, is de oversteekbaarheid van de weg straks geen knelpunt meer. De twee fietsroutes kunnen eventueel worden gecombineerd tot één fietsroute. Het is belangrijk dat de fietsverbinding goed aansluit op de tweerichtingenfietspaden aan weerszijden van de Spinozaweg en de Cartesiusweg. Dit betekent ook dat fietsers aan alle zijdes van de kruising Vleutenseweg-Spinozaweg en Thomas à Kempisplantsoen-Cartesiusweg in twee richtingen moeten kunnen oversteken. Hiermee voorkom je dat fietsers om moet rijden en illegaal gaan oversteken. De TAK-weg maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling. Bij het SPVE wordt bepaald hoeveel ruimte er nodig is voor de nieuwbouw en hoe de fietsverbinding het beste kan worden ingepast.

Hooilanden in middenberm

In de commissie is gevraagd of het mogelijk is om hooilanden in plaats van kort gras toe te passen in de middenbermen van de Westelijke Stadsboulevard. Plekken waar de bermen breder zijn dan 3 meter breed zijn hiervoor in principe geschikt. In de DO-fase onderzoeken we of dit past binnen de richtlijnen van beheer, welke kosten dit met zich meebrengt en of het past binnen het maaibestek.

Informatie andere toezeggingen ontvangt u op later moment

In de commissievergadering van 14 januari jl. heb ik voor een aantal andere punten toegezegd dat u hierover op een ander moment nadere informatie ontvangt:

- Ik heb toegezegd om te onderzoeken of de doseerlichten op de Westelijke Stadsboulevard ingezet kunnen worden als snelheidsremmende maatregel in de nacht. Hier kom ik dit eerste kwartaal nog schriftelijk op terug.
- Ook kom ik in bovengenoemde brief terug op onderzoek naar de mogelijkheden om het verkeer vanaf de WSB richting Wolfgang Pauliweg/A2 te verwijzen, waaronder de mogelijkheden voor dynamische bebording.
- Een andere toezegging, namelijk om een second opinion uit te voeren naar de voorrangspleinen op de Marnixlaan, pakken we op bij het technisch uitwerken van het VO in het DO. Naar verwachting wordt het DO in de loop van het 2^e kwartaal 2021 afgerond waarna de contracteringsfase start.

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Energie, Mobiliteit,

Groen, Dierenwelzijn,

Wijk Zuid en Wijk West

Datum 29 januari 2021

Ons kenmerk 8526878/210129-jve

Ik ga ervan uit u hiermee voor nu voldoende te hebben geïnformeerd

Met vriendelijke groet,

Lot van Hooijdonk