



Aan	Meernbrug	Datum	3 april 2026
		Van	Cees Verbokkem/Job Steneker (OV-alliantie)
Onderwerp	Medegebruik busbaan Rijksstraatweg	Telefoonnummer	
		E-mail	c.verbokkem@utrecht.nl
		Bijlagen	

1. Aanleiding

De Cie. MGOR heeft gedebatteerd over de bevindingen en conclusies van het verkeersveiligheidsonderzoek Meernbrug. De wethouder heeft een toezegging gedaan om een alternatieve variant van raadslid Marijn de Pagter nader te onderzoeken en beoordelen. Die variant bestaat uit twee onderdelen: (1) een opgeblazen opstelvak (OFOS) op de Meernbrug en Meerndijk, en (2) het opstellen van de busbaan over de Rijksstraatweg in westelijke richting. De wethouder heeft ook toegezegd om de provincie te vragen om in kaart te brengen wat de gevolgen zijn van het evt. openstellen van de busbaan.

De wethouder heeft aangegeven dat zij eind april richting de raad een memo wil sturen met de reactie op het VVD-voorstel, inclusief een reactie van de provincie op het opstellen van de busbaan. Dit zodat deze informatie kan worden meegenomen tijdens de gesprekken over een nieuw collegeakkoord.

In deze memo wordt ingegaan op punt (2) het openstellen van de busbaan cf het voorstel van Marijn de Pagter.



Bron: Voorstel VVD Meernbrug DEF PDF

2. Vraagstelling

De vraag is nu in hoeverre het medegebruik van autoverkeer van de busbaan van oost naar west gevolgen heeft voor de doorstroming van het busvervoer. Eerst een analyse o.b.v. kennis van deze kruising en het gebied. Deze analyse is van belang om te kunnen beoordelen of en hoe de effecten op de lijnbussen zijn te kwantificeren.

Huidige situatie

Autoverkeer passeert in de huidige situatie de kruising Meerndijk, via de Meernbrug naar de kruising met de Zandweg. De Zandweg is een hoofdfietsroute/fietsstraat en heeft voorrang op het kruisende autoverkeer. In de praktijk kunnen er 3 voertuigen staan voor de zuidelijke aansluiting met de Zandweg. Tijdens de ochtend, middag- en avondspits blokkeren wachtrijen regelmatig de kruising met de busbaan Rijksstraatweg ten zuiden van de Meernbrug of blijven ondanks het groene licht voor de kruising met de busbaan Rijksstraatweg op de Meerndijk staan en blokkeren het overige verkeer, waaronder bussen vanuit het zuiden, te weten lijn 307 (Keolis) vanuit Gouda/Oudewater/Montfoort. Deze bus rijdt vanaf de Meerndijk via de busbaan Rijksstraatweg richting de stad.

Situatie met autoverkeer busbaan

Autoverkeer slaat in dit voorstel voor de Meernbrug linksaf naar de busbaan Rijksstraatweg en rijdt met de bussen mee tot aan de kruising met de Regenboogbrug, die ook met VRI is geregeld. Hier slaat autoverkeer rechtsaf de Regenboogbrug op.

Daarnaast ontstaat er met deze mogelijkheid ook nog een verkeersstroom die de busbaan gebruikt vanaf de Meerndijk en bij de Regenboogbrug linksaf slaat naar de ventweg richting de Boekbinderslaan. Gedeeltelijk kan dat autoverkeer zijn dat nu de Zandweg gebruikt, maar ook nieuw autoverkeer dat deze route aantrekkelijker vindt, dan door de woonwijk.

Op de busbanen rijden de volgende buslijnen:

Lijn 28: 8 ritten per uur

Lijn 29; 4 ritten per uur tijdens de spitsuren

Lijn 102: 2 ritten per uur

De ruimte tussen de busbaan en de Zandweg bij de Regenboogbrug is groter dan bij de Meernbrug. Ca 30 m, dus hier kunnen 5, max 6. voertuigen staan.

Analyse

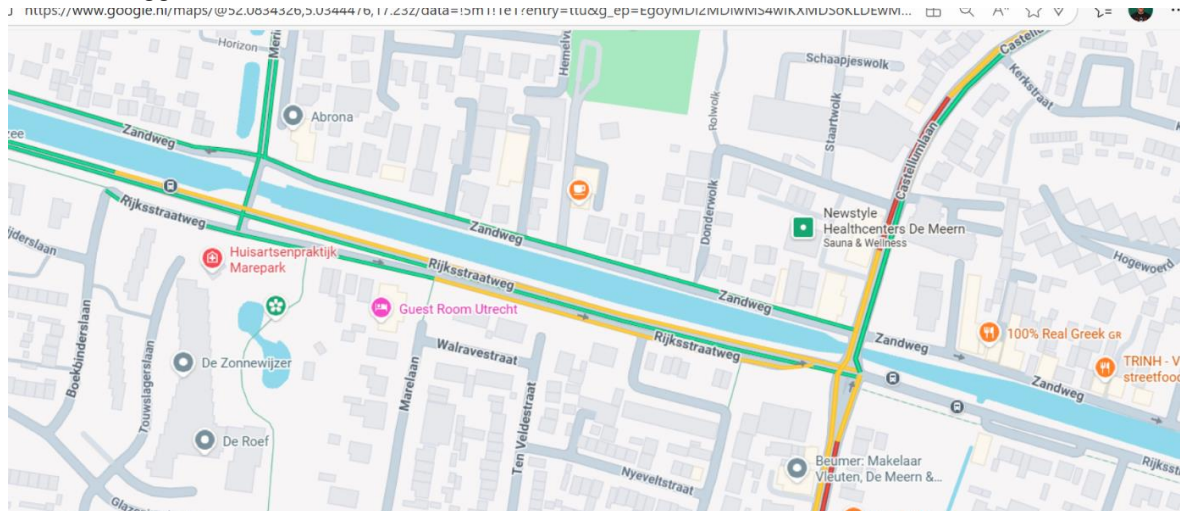
Analyse van de effecten op doorstroming o.b.v. van expert opinion

Voordelen autoverkeer op busbaan

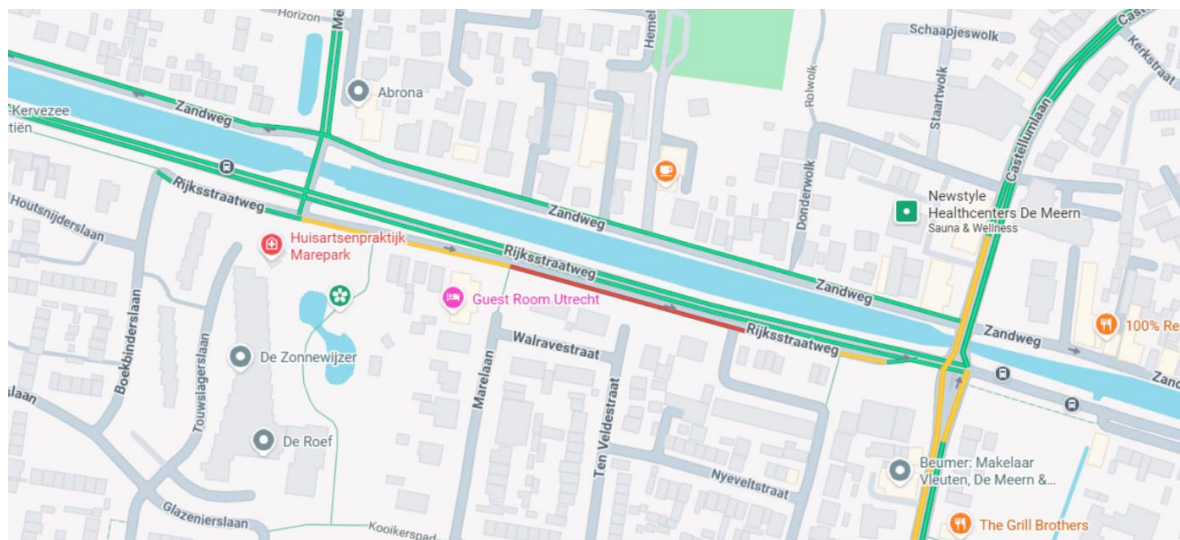
1. In het rapport worden de voordelen beschreven voor het laten rijden van het autoverkeer op de busbaan. De Zandweg aan de noordkant van het kanaal is smal en wordt dan minder gebruikt voor het autoverkeer, wat de route veiliger maakt voor het fietsverkeer. Verkeer vanaf zuidelijke richting gaat niet meer over de Meernbrug, wat een afname van 25% van het autoverkeer daar betekent. Op de Zandweg gaat het over een afname van 87,5%. Het kruispunt ten zuiden van de Meernbrug is een geregeld kruispunt, waardoor hier veiliger afgewikkeld kan worden. Als laatste voordeel wordt genoemd het mindere aantal conflicten ten noorden van de Meernbrug op de kruising met de Zandweg.
2. De Zandweg is daarnaast onderdeel van de doorfietsroute Utrecht – Woerden van de provincie. Voor de fiets is het een verbetering als de infrastructuur niet gedeeld hoeft te worden met autoverkeer. Ook verbetert de veiligheid op de kruispunten.
3. Autoverkeer kan in deze variant voor de Meernbrug linksaf de busbaan Rijksstraatweg op. Voordeel is dat deze voertuigen niet hoeven te wachten op de fietsers bij de Zandweg, ze 'verlaten' dus eerder de kruising. Heeft dus ook voordelen voor de bus 307 die nu in de wachtrij op de Meerndijk staat,
4. Bussen op de busbaan Rijksstraatweg worden ook minder geconfronteerd met voertuigen die, wachtend voor de Zandweg de busbaan blokkeren.

Nadelen autoverkeer op busbaan/Risico's:

1. In het rapport van DTV en Goudappel wordt niet gekeken naar de effecten op het busverkeer. Hoewel de aantallen auto's per dag niet hoog zijn (1.400), laten typische verkeersbeelden (bron: Google Maps) zien dat er momenten zijn dat het autoverkeer vertraagt rondom beide bruggen.



Figuur 1 Typisch verkeersbeeld avondspits (donderdag), bron: Google Maps



Figuur 2 Typisch verkeersbeeld ochtendspits (dinsdag), bron: Google Maps

Op de afbeeldingen is te zien dat op de Rijksweg tussen de Meernbrug en Regenboogbrug op meerdere momenten opstoppen ontstaan. Deze route wordt bereden door lijn 28 en 29. Lijn 28 is de drukste buslijn in de provincie Utrecht en rijdt vrijwel volledig over vrijliggende infrastructuur. Lijn 29 is met ingang van de nieuwe concessie omgevormd tot U-Link-lijn en wordt steeds meer gebruikt. Ook is deze lijn in de BRT-aanpak van de provincie opgenomen en wordt verkend hoe deze lijn versneld kan worden. Het is dan ook van belang dat deze op de gehele route zo weinig mogelijk vertraging oploopt. Vanuit doorstroming wordt dan ook geadviseerd geen oplossing te vinden die mogelijk de bus kan vertragen. Zoekverkeer of afremmend verkeer op de busbaan kan zorgen voor vertraging op beide lijnen, wat zich kan doorzetten naar de gehele lijn. Het toevoegen van autoverkeer kan alleen onder voorwaarde dat het busverkeer op geen enkel moment afgeremd hoeft te worden. Hiervoor moet extra infrastructuur (rechtsaf de brug op) gerealiseerd worden, waar nu geen ruimte voor beschikbaar is.

2. Een tweede argument om deze maatregel niet door te voeren is dat de Rijksweg wordt genoemd als één van de maatregelen ter compensatie van de verloren DRU's voor het invoeren van 30 km/u. Dit gaat in 2026 en 2027 circa 8.000 DRU's kosten. Tegelijkertijd is de

provincie al langer met de gemeente in gesprek om te kijken of de snelheid op onder andere de Rijksstraatweg verhoogd kan worden van 30 naar 50 km/u. Dit omdat deze busbaan los ligt van de overige infrastructuur en daardoor mogelijk veilig verhoogd zou kunnen worden. Binnen de OV Alliantie wordt deze optie momenteel ook uitgezocht en zou mogelijk veel winst in DRU's kunnen betekenen. Wanneer autoverkeer wordt toegelaten op deze route, zou dit niet meer mogelijk zijn, omdat dit voor gevaarlijke situaties zou zorgen.

3. Een derde argument is het risico van precedentwerking binnen de gemeente Utrecht. De provincie investeert in vrijliggende businfrastructuur om enerzijds de doorstroming te bevorderen, onder andere door het mogelijk houden van een ander snelheidsregime (50 in plaats van 30) op de vrijliggende busbanen. Anderzijds zorgen vrijliggende busbanen ook voor minder conflictpunten tussen autoverkeer en bus, dat de verkeersveiligheid ten goede kan komen. Met de ambities van de gemeente Utrecht om 30 km/u in te voeren in de hele gemeente en meer ruimte voor voetgangers en fietsers te creëren, wordt geconstateerd dat de doorstroming voor het busverkeer verder onder druk komt te staan. Tegelijkertijd blijven grote investeringen in de verbetering van de doorstroming van het busverkeer achter. Met het doorvoeren van deze maatregel is de vrees dat hier op andere locaties in het netwerk ook aan gedacht kan gaan worden.
4. Cyclustijd op de kruising Meernbrug neemt nog verder toe omdat auto's vanaf de Meerndijk niet meer samen groen krijgen met auto's vanaf de Meernbrug. Linksafslaand verkeer blokkeert anders de kruising als men (bij tegelijk groen) voorrang moet verlenen aan rechtdoorgaand verkeer vanaf de Meernbrug. Door apart groen voor auto's op de Meerndijk neemt de wachttijd bij de verkeerslichten nog verder toe, voor de bussen op de busbaan en ook voor de bus 307.
5. De kans bestaat dat de wachtrij voor de Zandweg op de Regenboogbrug zo lang wordt dat deze de busbaan blokkeert, de bus kan dan ook niet door. Er is meer ruimte dan bij de Meernbrug (dubbele opstelcapaciteit), maar het effect is dat voertuigen op de busbaan staan en niet zoals bij de Meernbrug op de Meerndijk. De bus wordt hierbij meteen geblokkeerd.
6. Om punt 2 te voorkomen is bekeken of het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf slaat kan worden beperkt, tot bijvoorbeeld 4 à 5 voertuigen. We kunnen niet sturen op het beperken van het aantal voertuigen dat bij de Meerndijk linksaf de busbaan op rijdt. Er is geen ruimte voor een aparte rijstrook voor autoverkeer linksaf. In de rij voor het verkeerslicht vanaf het zuiden staat autoverkeer dat of linksaf, of rechtdoor, of rechtsaf slaat. We kunnen dus niet bepalen wie er uiteindelijk linksaf slaat.
7. De bussen kunnen via KAR (korte afstand radar) de VRI beïnvloeden. Met het meerijden van autoverkeer kan KAR er in principe voor zorgen dat autoverkeer dat voor de kruising met de Regenboogbrug rechtsaf en linksaf is geslagen voordat de bus bij de kruising is en daarmee weinig tot geen tijdverlies oploopt. Er is dus naar verwachting sprake van extra autoverkeer dat vanaf de busbaan Rijksstraatweg linksaf slaat naar de ventweg en Boekbinderslaan. Bussen vanuit Veldhuizen richting Utrecht kunnen niet samen groen/wit hebben met auto's en bussen op de busbaan Rijksstraatweg vanaf de Meerndijk. Hiermee moeten we beide richtingen op de busbaan apart groen geven. Nog los van de terugslag van verkeer voor de kruising Zandweg, gaat dit, ook buiten de spits, vertraging opleveren voor bussen in beide richtingen. Ook als er toevallig geen auto mee rijdt op de busbaan hebben bussen in twee richtingen dan niet meer samen wit. We kunnen niet betrouwbaar meten of er wel of geen auto's aanwezig zijn. Ook omdat er geen ruimte voor een aparte voorsorteerstrook voor linksaf op de busbaan kan worden gemaakt. Uiteraard is het mogelijk dit linksaf slaan te verbieden, maar het is niet te voorkomen dat autoverkeer dit toch doet (bewust of onbewust) in een situatie waarbij hier in de verkeerregeling geen rekening wordt gehouden en dus kans op aanrijdingen. Fysiek is dit niet te voorkomen, door de andere legale verkeersbewegingen op deze kruising.
8. Het aantal bussen is relatief groot, tijdens de spits is sprake van 14 ritten per uur per richtingen, dus totaal 28 in de spits. Dit heeft invloed op het toekennen van absolute prioriteit aan lijnbussen via KAR. Met deze aantallen zal met KAR zo vaak moeten worden ingegrepen dat andere verkeersrichting niet aan de beurt komen, waaronder fietsers en voetgangers. Deze moeten dan relatief lang wachten en ontstaat de kans op roodlichtnegatie.
9. De route wordt voor autoverkeer mogelijk zeer aantrekkelijk en hierdoor kan meer dan de geprognoseerde 1.400 per etmaal gebruik gaan maken van deze route, met gevolgen voor het optreden van de hiervoor beschreven risico's.
10. Autoverkeer dat vanaf de Regenboogbrug komt kan ook in de veronderstelling zijn dan de terugweg vanaf de Regenboogbrug naar de Meerndijk ook via de busbaan te gaan rijden i.p.v. de parallelweg, zoals in de huidige situatie de bedoeling is. Ook autoverkeer vanaf de Meerndijk kan bij de kruising Regenboogbrug rechtdoor achter de bus doorrijden, bewust of onbewust.

11. Regenboogbrug is een boogbrug, voertuigen kunnen 'terugzakken' naar de busbaan en daarmee de busbaan weer blokkeren.



Regenboogbrug

3. Berekening effect

Er is bekeken of er mede op basis van bovenstaande analyse een methode beschikbaar is om te berekenen wat het effect is van het eventueel meerijden van autoverkeer op de busbaan.

De doorstroming op met VRI geregelde kruispunten kan worden berekend met het programma COCON¹. Voor de kruising Meerndijk – busbaan Rijksstraatweg – Meernbrug en Regenboogbrug – busbaan Rijksstraatweg is een dergelijke berekening in theorie mogelijk, omdat hier verkeerslichten staan.

Het grote nadeel van de verkeerssituatie is dat direct in het invloedsgebied van deze twee kruisingen de kruisingen met de Zandweg liggen, zonder verkeerslichten. In de huidige situatie heeft de wachtrij voor de Zandweg op de Meernbrug invloed op de doorstroming op de kruising met de busbaan Rijksstraatweg. Ondanks dat er meer opstelruimte is op de Regenboogbrug kan deze situatie, met wachtrijen zich ook voordoen op de Regenboogbrug. Op basis van de huidige inzichten is geen beeld van de frequentie dan wel zwaarte van dit effect te bepalen.

Met COCON zijn dergelijke situatie niet te berekenen/te simuleren, omdat er geen rekening gehouden kan worden met wachtrijen vanaf andere kruispunten zonder VRI, die terugslaan naar de met VRI geregelde kruising. Zoals hierboven beschreven kan dit effect, te weten een wachtrij voor de oversteek van de Zandweg, zich ook voordoen bij de Regenboogbrug. Dus hiervoor geldt dat de COCON hier niet werkt door de invloed van de nabijgelegen ongeregelde kruising.

Een andere mogelijkheid is een simulatie, zoals VISSIM. Het opbouwen van een dergelijk model kost geld en tijd.

Conclusies:

- De OV-alliantie kan vanuit OV-doorstroming en mogelijke conflictpunten met de bus geen positief advies geven op het toelaten van autoverkeer op de busbaan. De belangrijkste argumenten zijn het belemmeren van de doorstroming van buslijnen 28 en 29, het onmogelijk maken om deze lijnen in de toekomst beter te laten doorstromen en het risico van precedentwerking elders binnen de gemeente. Wanneer vanuit verkeersveiligheid en de fiets (doorfietsroute) wordt gekeken, heeft deze aanpassing een positief effect. De provincie vraagt de gemeente echter andere varianten voor te stellen die enerzijds het autoverkeer rondom dit punt reduceert en geen verslechtering betekent voor de fiets, het ov en de verkeersveiligheid.
- Met COCON zijn de effecten van het meerijden op de busbaan niet te berekenen, doordat er vlak na de met VRI geregelde kruisingen, kruisingen zonder VRI liggen met in de huidige

¹ Een COCON-berekening is een verkeerskundige analyse uitgevoerd met software om de afwikkeling, capaciteit, cyclustijden en wachtrijlengtes van geregelde kruispunten (verkeerslichten) te bepalen. Het wordt gebruikt om de optimale inrichting van rijstroken en signaalgroepen te ontwerpen en te evalueren, vaak als back-up voor verkeerslichtenregelingen.

situatie een wachtrij tot op de kruising met de VRI en die dus van invloed zijn op de verkeersafwikkeling.

- Kan wel met VISSIM, maar kost geld en tijd om model te bouwen (moet extern)
- Op basis van expert opinion verwachten we vertraging voor het openbaar vervoer, met name omdat op de kruising bij de Regenboogbrug door linksafslaand autoverkeer naar de Boekbinderslaan de bussen stad in en stad uit niet meer gelijk groen kunnen krijgen, zonder deze te kunnen kwantificeren.