

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Verkeer en Mobiliteit, Duurzaamheid,
Milieu, Wijk West en Wijk Zuid
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J. van Dijk	Datum	3 januari 2018
Doorkiesnummer	030 – 28 63755	Ons kenmerk	5006972
E-mail	johan.van.dijk@utrecht.nl	Onderwerp	Corridorstudie buslijn 28: verkeersveiligheid en doorstroming
Bijlage(n)	–	Beleidsveld	Verkeer en mobiliteit
Uw kenmerk			
Uw brief van			

Geachte leden van de raad,

In de vergadering van de Commissie Stad en Ruimte van 15 juni 2017 bent u kort geïnformeerd over de corridorstudie voor buslijn 28. Het gaat om een corridorgewijze aanpak, gericht op het verbeteren van OV-doorstroming en de verkeersveiligheid. Buslijn 28 komt op zijn route 37 verkeerslichten tegen. De studie brengt onder andere in beeld waar sprake is van onnodig wachten voor rood licht, voor zowel de bus als andere verkeersdeelnemers. Ik heb toegezegd u nader te informeren (toezegging 17/T143). Deze brief schetst de voortgang en het vervolgproces.

Achtergrond

Utrecht wil dat het openbaar vervoer een steeds aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto. Het wegnemen van knelpunten hoort daarbij. We werken aan een betere doorstroming van het openbaar vervoer, vooral op de drukke buslijnen. Bijvoorbeeld door het aanleggen van vrije bus- en trambanen en het terugbrengen van wachttijden voor kruispunten. Zo wordt reizen met het openbaar vervoer sneller, betrouwbaarder en prettiger.

Buslijn 28 verbindt het oosten van de stad met het westen v.v. en rijdt daarbij over het noordelijk deel van de zogenaamde 'HOV-bril'. Dit zijn de busbanen voor hoogwaardig OV op de route Vleuten–Leidsche Rijn Centrum–Utrecht Centraal–Binnenstad–Rijnsweerd–P+R De Uithof. De lijn is momenteel de drukste OV-lijn binnen de provincie Utrecht. Dagelijks maken er zo'n 25.000 reizigers gebruik van. Dat is meer dan bijvoorbeeld de drukke buslijn 12 of de tram.

De busverbinding wordt door reizigers goed gebruikt, maar er zijn ook een aantal uitdagingen:

- **Verkeersveiligheid:** op de busbaan hebben verkeersongevallen plaatsgevonden. Vanuit het programma Verkeersveiligheid heeft de gemeente Utrecht diverse aanpassingen uitgevoerd of in voorbereiding. Zie daarvoor ook de voortgangsrapportage programma Verkeersveiligheid van 1 juli 2017.

- Doorstroming: de busverbinding heeft nu een gemiddelde OV-exploitatiesnelheid van 21 km/u; terwijl de HOV-investeringen een exploitatiesnelheid van 25 km/u beoogden. Die snelheid is van belang om reizigers en inwoners een kwalitatief hoogwaardig OV-product te bieden. Onderzoek naar de snelheid maakt ook onderdeel uit van de analyse.
- De verkeersafwikkeling van andere verkeersstromen – in het bijzonder het langzaam verkeer – over én langs deze OV-baan wordt door gebruikers als knelpunt ervaren.

Dit vormde aanleiding voor de provincie Utrecht om het initiatief te nemen tot een corridorstudie voor lijn 28. Dit vormt een gestructureerde aanpak om de verkeersveiligheid en doorstroming voor buslijn 28 te verbeteren. Hierbij werkt de provincie (OV-autoriteit) nauw samen met de gemeente Utrecht (wegbeheerder) en vervoerder U-OV.

Corridorstudie lijn 28

De aanpak van buslijn 28 richt zich op het behalen van de volgende doelstellingen:

- Het aantal ernstige ongevallen en de kans op (ernstige) ongevallen op de corridor (niet alleen OV) wordt significant terugdringen.
- Omwonenden en (mede-)weggebruikers ervaren de corridor als veiliger, bijvoorbeeld ten aanzien van snelheidsbeleving.
- De spreiding in rijtijden terugdringen, zodat het OV betrouwbaarder wordt.
- De gemiddelde OV-exploitatiesnelheid van lijn 28 verhogen om zo de kwaliteit van het OV voor reizigers te verbeteren.

Deze doelstellingen worden bereikt met (een pakket van) maatregelen. Er wordt gedacht aan de volgende typen maatregelen:

1. Aanpassingen van de verkeersregelininstallaties (VRI's) (software en hardware);
2. Aanpassingen in de exploitatie van het busvervoer;
3. Kleine fysieke wijzigingen (aanpassen opstelstroken VRI's, kleine aanpassingen weginrichting, voorrangssituaties, snelheidsregimes en bebording, verbeteren zichtlijnen, oversteekbaarheid);
4. Grotere fysieke wijzigingen (indien er meegelift kan worden op geplande werkzaamheden/reconstructies, synergie met andere uitvoeringsprogramma's).

Een verkeerskundig adviesbureau heeft een analyse opgesteld. In de eerste fase lag de nadruk vooral op het in beeld brengen van de doorstromings- en verkeersveiligheidsknelpunten. Hieruit bleek dat er diverse soorten knelpunten bestaan, maar ook een potentie aanwezig is om in samenhang diverse maatregelen ter verbetering uit te werken. In samenwerking met provincie, vervoerder en gemeente heeft de analyse geleid tot een groslijst van mogelijke maatregelen.

Quick wins

In de analyse zijn constatering gedaan over kleinschalige, softwarematige optimalisaties die mogelijk zijn in de verkeerslichten, waardoor onnodig wachten kan worden voorkomen. Aanpassingen die direct doorgevoerd konden worden, zijn inmiddels uitgevoerd.

Zo is bijvoorbeeld de koppeling tussen de verkeerslichten in de Kruisstraat en de Lucasbrug gewijzigd. Tot voor kort kwam het vaak voor dat bussen, na groen te hebben gehad vanuit de Kruisstraat, niet direct door konden rijden bij het verkeerslicht ter hoogte van de Lucasbrug. De regeling is onlangs zodanig gewijzigd dat de meeste bussen zonder te stoppen vanuit de Kruisstraat richting Nobelstraat kunnen rijden.

Lot van Hooijdonk

Wethouder voor Verkeer en Mobiliteit, Duurzaamheid,
Milieu, Wijk West en Wijk Zuid

Datum 3 januari 2018
Ons kenmerk 5006972

Ook is geconstateerd dat een betere configuratie van de handmatige inmelding bij verkeerslichten door chauffeurs onnodige wachttijden kan voorkomen. Daarnaast zijn er verschillende verbeteringen aangebracht in de communicatie tussen bussen en verkeerslichten.

Maatregelen prioriteren

Om de beschikbare middelen voor de verdere verbetervoorstellen verstandig te besteden, wordt de groslijst van maatregelen geprioriteerd. Dit aan de hand van een aantal criteria zoals de het verwachte effect, scope van de maatregel, effect op overige verkeersstromen, impact op omgeving en verwacht draagvlak.

In de komende fase van het project worden kansrijke maatregelen verder uitgewerkt. Provincie, gemeente en vervoerder stellen een gezamenlijk voorstel op, een samenhangend pakket aan maatregelen om de doorstroming en verkeersveiligheid van deze corridor te verbeteren. Naar verwachting is dat er in de eerste helft van 2018.

Het is de intentie van provincie en gemeente om deze corridorgewijze aanpak verder uit te rollen naar andere belangrijke buslijnen. De resultaten en evaluatie en aanbevelingen uit de corridoraanpak van lijn 28 zijn daarbij van belang. Belangrijk hierbij is dat de getroffen maatregelen voldoende effectief zijn zodat we de OV-reizigers in Utrecht gezamenlijk een steeds beter OV-product kunnen bieden.

Met vriendelijke groet,

Lot van Hooijdonk