

Verlag

Informatiebijeenkomsten 'Verbeteren verkeersveiligheid Niels Bohrweg'

14 juni 2023, locatie: Hofclub, Niels Bohrweg 121

Versie verslag 3 augustus 2023

Dit verslag is een samenvatting van het verloop van twee verschillende bijeenkomsten met hetzelfde onderwerp: de ideeën en plannen voor verbetering van de verkeersveiligheid op de Niels Bohrweg. Beide bijeenkomsten werden gehouden op 14 juni 2023 in de Hofclub. 's Middags voor de ondernemers langs de Niels Bohrweg en de Rutherfordweg en 's avonds voor de bewoners van de Kantonnaleweg/ Maarssenbroeksedijk.

Bijlagen (apart): Presentatie van bijeenkomsten 14 juni 2023
 Variantschetsen Niels Bohrweg 14 juni 2023
 Uitspraak Raad van State (19 nov 1984 - BP Lage Weide-Noord)

AANWEZIGEN

Middagbijeenkomst voor ondernemers (van 14.30-16.00 uur)

- Gemeente Utrecht: Xander Verduijn (voorzitter), Rien Adriaanse (projectmanager), Tim Rozendal (wijkverkeersadviseur) en Ellen Janssen (projectassistente, notulen).
- Sweco adviseurs: Michel de Zeeuw en René Snijders
- 9 ondernemers, vertegenwoordiger GoedopWeg, vertegenwoordiger HDSR (Netwerk water/klimaat)

Avondbijeenkomst voor bewoners (van 19.30-21.30 uur)

- Gemeente Utrecht en Sweco-adviseurs: als in de middagbijeenkomst; Nick Wilke (adviseur verkeersveiligheid) in plaats van Tim Rozendal.
- 23 bewoners (Kantonnaleweg en Maarssenbroeksedijk 1), 2 vertegenwoordigers van organisaties (ILW en Fietsersbond)

AANLEIDING

De verkeersveiligheid op de Niels Bohrweg laat te wensen over. De gemeente startte in oktober 2022 een onderzoek naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de Niels Bohrweg op korte termijn te verbeteren. De gemeente wil de schetsverkenningen die tot nu toe zijn gemaakt voorleggen aan bewoners en bedrijven om ideeën, inzichten en suggesties op te halen en te horen wat er verder leeft.

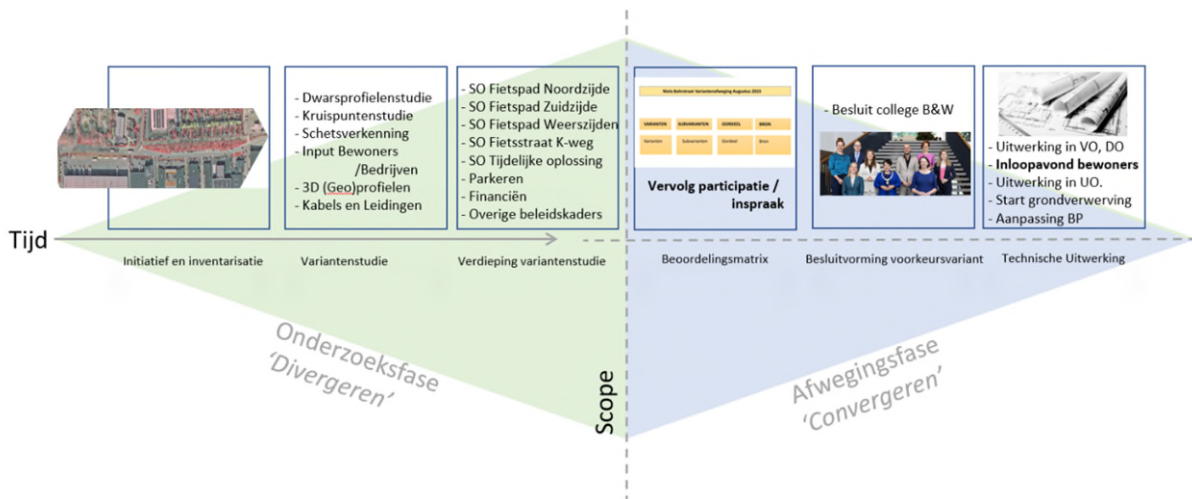
PRESENTATIE EN PLANPROCES

De voorzitter geeft aan wat het doel van de avond is. Aan de hand van een PowerPointpresentatie vertelt hij (1) hoe de opdracht voor dit onderzoek is geformuleerd, (2) wat de huidige stand van zaken is en (3) hoe het verdere proces verloopt. De voorzitter benadrukt dat er over de herinrichting van de Niels Bohrweg nog geen formele besluiten zijn genomen. We zitten nu nog in de fase dat we mogelijkheden verkennen en informatie ophalen bij ondernemers en bewoners op: wat speelt er en waar moeten we rekening mee houden?

Alle informatie die we tijdens het planproces verzamelen gebruiken we om tot een goed afgewogen plan te komen. We kijken daarna of we bepaalde keuzes kunnen voorleggen aan het college van B en W. Het college beslist uiteindelijk over de variant die moet worden gerealiseerd.

Sweco heeft 9 (theoretische) denkbare inrichtingsvarianten verkeerskundig onderzocht. Daarvan is bekeken welke in de openbare ruimte toepasbaar zijn. Er werd gekeken naar de meest verkeersveilige kruispuntoplossingen met oog op fietsers. Inmiddels is één variant al iets verder uitgewerkt in een ontwerpverkenning, dat is de variant met een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde.

In de volgende figuur staan de stappen van het planproces verder uitgewerkt.



De reacties van bewoners en bedrijven zijn opgehaald in de fase 'Variantenstudie'. Op basis daarvan werkt de gemeente de komende tijd, in de fase 'Verdieping variantenstudie', vijf varianten verder uit tot een Schetsontwerp (SO), rekening houdend met de beleidskaders. De voor- en nadelen van de verschillende oplossingen worden opgenomen in een beoordelingsmatrix. We leggen deze matrix tijdens een participatiebijeenkomst voor aan de bewoners en bedrijven. De reacties die we ontvangen verwerken we in het advies aan het college van B en W. Na besluitvorming door het college kunnen de plannen technisch worden uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) en een Definitief Ontwerp (DO). Het DO presenteren we aan bewoners en bedrijven tijdens een inloopbijeenkomst.

Het project is nu bewust scherp afgebakend, omdat het anders te lang gaat duren voordat er op de Niels Bohrweg iets verandert. De kruising met de Atoomweg is bijvoorbeeld geen onderdeel van het project. Het invoeren van betaald parkeren is voor Lage Weide nu gepland in 2031-2034, ook dat wordt niet meegenomen bij dit project.

In de omgeving zijn er allerlei ontwikkelingen en raakvlakprojecten. Onderdelen hiervan die belangrijk zijn voor de Niels Bohrweg nemen we natuurlijk wel in beschouwing. Zo hebben we bijvoorbeeld mobiliteitsgegevens voor de bouw van het Ruimtekwartier bij de Stichtse Vecht opgehaald en verwerkt in de berekeningen van het Utrechtse verkeersmodel. Ook hebben we aandacht voor de doorfietsroutes Van Dom tot Dam en Lage Weide-Houten. Eerder onderzoek over de Niels Bohrweg van adviesbureau Goudappel Coffeng is (vanzelfsprekend) ook in de onderzoeken meegenomen.

De verkeersveiligheid van de Niels Bohrweg was meer dan 20 jaar geleden al onderwerp van gesprek tussen de gemeenten Utrecht en (de huidige gemeente) Stichtse Vecht. De bewoners zijn destijds tegen de plannen in verweer gekomen. De bewoners verwijzen naar die planvorming en vragen aandacht van de gemeente voor (onder meer) een uitspraak van de Raad van State (zie bijlage).

Voor de herinrichting van de weg is alleen een besluit nodig van B en W. Daarvoor is géén vergunning nodig. De herinrichting gaat gepaard met een serie (bepaalde) wijziging van het bestemmingsplan en het is wél mogelijk om daartegen bezwaar te maken. Het beschikbare budget staat onder druk en we zoeken nog naar mogelijkheden voor aanvullende financiering. Toch is het ook denkbaar dat het besluit valt dat er voorlopig alleen kortetermijn-maatregelen genomen kunnen worden.

De bewoners, ondernemers en belangstellenden worden op de hoogte gehouden via berichtgeving op de projectwebsite www.utrecht.nl/nielsbohrweg en zo nodig ook via een wijkbericht. Belanghebbenden kunnen zich inschrijven voor het ontvangen van een e-mail die wordt rondgestuurd zodra er een nieuwe mijlpaal wordt bereikt. Dat kan via het e-mailadres verkeersveiligheid@utrecht.nl.

Op verzoek van de aanwezigen tijdens de informatiebijeenkomst wordt de gegeven presentatie als bijlage meegestuurd met dit verslag. De presentatie is openbaar en mag worden gedeeld met buurtgenoten, straatgenoten of collega's die de avond niet zelf konden bijwonen.

INPUT AANWEZIGEN

Tijdens de presentatie krijgen aanwezigen de gelegenheid om reacties te geven en vragen te stellen. De leden van het projectteam geven commentaar of beantwoorden de vragen. Hieronder een sterk verkorte samenvatting van de zaken die aan de orde zijn geweest.

A. Beleving verkeersveiligheid Niels Bohrweg

De mate waarin de weggebruikers zich veilig of onveilig voelen op/rond de Niels Bohrweg is afhankelijk van bijvoorbeeld tijdstip/drukke, welk vervoermiddel gebruikt wordt en of er wel/geen kinderen bij zijn. De onveiligheid wordt ervaren door: een te hoge gemiddelde snelheid van het verkeer (met forse uitschieters naar boven), fietsers die niet uitkijken, de uitrit van de Kantonnaleweg die onoverzichtelijk is, een onveilige menging van verkeer. Voetgangers, met name de mindervaliden, hebben soms moeite met oversteken van de weg.

De meeste medewerkers komen met auto of het openbaar vervoer (ov). Het ov is beperkt en het NS- en busstation is te ver lopen. Medewerkers die buiten de gebruikelijke ov-tijden werken moeten een heel eind lopen, voor een deel over een donkere, slecht verlichte weg.

De verbetering van de verkeersveiligheid op de Niels Bohrweg wordt door velen als urgent ervaren. In het verleden zijn er dodelijke ongevallen geweest en er zijn regelmatig bijna-ongelukken.

De vertegenwoordiger van GoedopWeg geeft aan dat er samen met provincie, gemeente en een aantal bedrijven wordt gekeken naar mogelijkheden voor een shuttlebus voor vervoer naar het station en naar verbetering van de voetgangersinfrastructuur.

B. Automobilititeit maximaal

De automobilititeit is nu al maximaal: er kan niet nog meer autoverkeer bijkomen. In de afgelopen jaren zijn er enkele nieuwe distributiecentra gebouwd en de maximale oppervlakte aan (te bouwen) distributiecentra is bereikt. Overheid en bedrijven, verenigd in de Beleidsalliantie A2 willen het bestaande autoverkeer terugdringen en het vervoer per fiets en ov stimuleren. Het ILW probeert medewerkers via een fietsplan te verleiden om de auto thuis te laten. De gemeente Utrecht heeft ook een actieplan voor het stimuleren van transport over water. Informatie hierover is te vinden de website www.portofutrecht.nl.

C. Verdieping thematische onderwerpen

Verkeersbewegingen

De gemeente heeft in januari 2023 verkeerstellingen laten uitvoeren op vijf locaties in het gebied. Ook is aan de gebruikers van de vier distributiecentra gevraagd om een prognose op te stellen van het aantal (toekomstige) verkeersbewegingen. De resultaten van die prognoses en verkeerstellingen zijn vertaald en ingevoerd in het Utrechtse verkeersmodel. De berekeningen van het verkeersmodel geven een schatting van de verkeersintensiteit die op de verschillende wegen in Lage Weide wordt verwacht. Voor de voorspelling van het fietsverkeer is een apart berekeningsmodel gebruikt (de zogenoemde BRUTUS berekeningen).

Parkeerplaatsen

In alle varianten van de dwarsprofielen moeten de 70 haakse parkeerplaatsen langs de Niels Bohrweg verdwijnen. De vrijgekomen ruimte moet worden gebruikt voor de aanleg van vrijliggende fietspaden. De bewoners vrezen dat het verdwijnen van de openbare parkeerplaatsen een waterbedeffect kan hebben waardoor de Kantonnaleweg straks vol komt te staan met geparkeerde auto's. De Kantonnaleweg is nu een relatief rustige straat en een sterke verhoging van de parkeerdruk zal de

leefbaarheid aantasten. De vertegenwoordiger van ILW geeft aan dat het verdwijnen van 70 parkeerplaatsen voor sommige ondernemers een groot probleem is.

De projectleider legt uit dat de gemeente er begrip voor heeft dat het verlies van de parkeerplaatsen voor sommige belanghebbende bedrijven, en misschien ook voor de bewoners, een knellend probleem is. In een zoektocht naar vervangende parkeerplaatsen in de directe omgeving van de Niels Bohrweg is ook contact gezocht met HDSR (Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden). HDSR heeft namelijk eind december 2022 de gebouwen van de voormalige waterzuivering gesloopt. Een deel van het terrein is bestemd om een steunpunt van de eigen onderhoudsdienst te realiseren. HDSR werkt nog aan de planvorming, maar verwacht maar een deel van de kavel nodig te hebben voor dit steunpunt. Misschien kan een ander deel van het terrein gebruikt worden voor de aanleg van vervangende parkeerplaatsen. HDSR wil geen toezegging over het gebruik van het terrein doen voordat ze klaar zijn met hun eigen plannen. De voltooiing van die plannen zal nog enige maanden kunnen duren. Het overleg tussen de gemeente en HDSR is daarom nog gaande.

Inrichting als een 30 km/uur-weg

De Niels Bohrweg is een weg in de 2^e categorie: een 'gebiedsontsluitingsweg' (het is geen 'stroomweg' en ook geen 'erftoegangsweg'). De meeste gebiedsontsluitingswegen worden ingericht voor 50 km/uur, hoewel in sommige gevallen 30 km/uur wordt aangehouden. Voorlopig wordt het profiel van de Niels Bohrweg ontworpen op 50 km/uur. Overwogen kan worden om plaatselijk snelheidsbeperkende maatregelen te nemen, ondanks de 50 km/uur-weg. Als de inzichten later wijzigen kunnen we het profiel met beperkte ingrepen alsnog inrichten voor 30 km/uur. Dit kan zelfs nog op het moment dat de aannemer aan het werk gaat.

BESPROKEN INRICHTINGSVARIANTEN

Eenrichtingsverkeer (wegvak Maarssebroeksedijk – Rutherfordweg)

Het idee om de Niels Bohrweg in te richten voor eenrichtingsverkeer wordt door diverse bewoners positief beoordeeld. De argumenten die worden genoemd zijn:

- Met een eenvoudige ingreep en met weinig kosten heb je de helft minder verkeer, dus ook minder ongevallen.
- De ruimte voor openbaar groen neemt toe of blijft gelijk. Wij willen al het groen houden voor behoud van de leefbaarheid.
- Snelheid van verkeer komend uit de tunnel neemt af: er is geen racebaan meer.
- De inrichting is veel overzichtelijker.
- Is invoeren van eenrichtingsverkeer als proefperiode van een half jaar ook een optie?

Andere opmerkingen en suggesties van bewoners/bedrijven:

- De Kantonnaleweg moet van twee zijden bereikbaar zijn; soms staan er vrachtwagens op de weg die de doorgang versperren en dan moet je de andere toe-/uitgang gebruiken.
- Kan de Kantonnaleweg misschien een fietsstraat worden, met auto te gast? Het parkeren op de weg moet dan alleen mogelijk zijn voor bewoners met een vergunning. (Reactie van andere bewoner: Wie gaat dat handhaven? Dat gebeurt nu al niet).

Sweco geeft aan dat deze eenrichtingsvariant waarschijnlijk voor een 'waterbedeffect' zorgt. Het heeft misschien een gunstig effect voor het traject van (alleen) de Niels Bohrweg, maar deze winst verdwijnt omdat op andere plekken de bestaande verkeersproblemen nog groter worden.

Variante: Tweerichtingsfietspad zuid

In de variant met een dubbel fietspad aan de zuidkant is op de plaatsen met genoeg ruimte een midden-eiland opgenomen. Daardoor is het mogelijk om gefaseerd over te steken.

Reacties van bewoners en bedrijven:

- We willen de bestaande bosstrook tussen de Niels Bohrweg en de Kantonnaleweg graag behouden. Bij deze variant moet een deel daarvan (aansluitend aan de haakse parkeerplaatsen) worden afgestoten.
- Er is een hoogteverschil tussen de Niels Bohrweg en de Kantonnaleweg. Waarschijnlijk moet er een damwand komen om de druk van zwaar vrachtverkeer op de bosstrook te beperken.
- De ligusterheg (staat nu dicht bij parkeerplaatsen) willen we houden. *Gemeente: Misschien moet de bosstrook tijdens de herinrichting worden voorzien van nieuwe hoge beplanting. Bij uitwerking overwegen of de ligusterheg kan blijven.*
- Als de bosstrook versmald wordt, komt het verkeer dicht bij de woningen. Het resultaat kan zijn dat het woongenot vermindert door extra geluidsbelasting en misschien door trillingen. De (meeste) huizen van de Kantonnaleweg hebben geen paalfundering en de grond geeft de trillingen door. Een putdeksel in de Kantonnaleweg trilt nu al.
- De verwachting is dat de fietsoversteekplaatsen maar beperkt worden gebruikt terwijl deze wel een grote impact hebben: de groene muur van de bosstrook wordt doorbroken en de geluidbelasting richting de woningen neemt toe.
- Er mag geen fietsoversteek tegenover mijn woning komen: het is beter om fietsoversteekplaatsen verderop aan te leggen.
- De verschillende fietsoversteken door de bosstrook, van Kantonnaleweg in zuidelijke richting, maken het wegbeeld onoverzichtelijk en onveilig. Verkeer uit de tunnel verwacht dit ook niet.
- Door de begroeiing bij de kruising van de Kantonnaleweg met de Maarssenbroeksedijk is het zicht op automobilisten minder goed en dat is niet veilig.
- Kun je deze variant combineren met eenrichtingsverkeer voor vrachtwagens? Dan beperk je het vrachtverkeer langs de woningen? *Sweco: Eenrichtingsverkeer voor alleen vrachtauto's is niet gebruikelijk; zoiets hebben we niet eerder gezien. Je zou de weg wel aan de kant van de Rutherfordweg kunnen afsluiten voor verkeer dat zwaarder is dan een bepaald gewicht (aslastbeperking), maar dat is een vreemde, wat oneigenlijke toepassing van het verkeersverbod, omdat het verbod dan geen tweezijdig verbod is.*

Overige varianten

De overige 7 varianten worden minder uitgebreid besproken. De volgende opmerkingen zijn gegeven door bewoners en bedrijven:

- Als de Kantonnaleweg een fietsstraat wordt, wordt het op die weg ook drukker. De weg is nu een soort 'speelstraat' en dat karakter is het behouden waard. Is het een optie om de Kantonnaleweg te gebruiken voor alleen bestemmingsverkeer?
- Bij uitwerking van de variant waarbij de Kantonnaleweg als fietsstraat wordt ingericht, moeten de doorsteken door de bosstrook duidelijk ingetekend worden; het aantal ingrepen in de bosstrook lijkt niet in verhouding te staan tot aantal fietsers dat er gebruik van zal maken.
- Het is zeker dat de diverse verkeerssoorten elkaar ergens gaan kruisen. Kwetsbare deelnemers hebben te maken met oversteken of met uitritten. Het is kiezen tussen 2 kwaden.
- Welke voorzieningen zijn er voor parkeren van bezoekers? Als dit niet op de Niels Bohrweg kan willen we een alternatief hebben voordat wordt gestart met de herinrichting.

Verdere opmerkingen van bewoners en ondernemers

- Suggestie: leg bij iedere kruising een verhoogd middendeel aan.
- In het wijkbericht staat dat de werkzaamheden in het 2e kwartaal 2024 starten, nu wordt gezegd dat het 2025 kan worden. Sinds het laatste dodelijk ongeval is er weinig veranderd, ook niet qua bebording. Alleen 'Let op, gevaarlijke kruising voor fietsers'; ook voor auto! Er is ook te weinig onderhoud uitgevoerd aan de versleten haaiantanden.
- Heb aandacht voor de bereikbaarheid van bedrijven voor vrachtverkeer.
- Kuehne+Nagel: wij hebben 200 vrachtbewegingen per dag. Bij uitrit is voor LZV's (Lange Zwarte Voertuigen) slecht overzicht bij draaiing. Chauffeur heeft altijd een conflict in aandacht.

- Nieuwe distributiecentra op Kanaaldijk moeten een hele rare bocht maken: gevaarlijk punt.
- Zware vrachtwagens rijden soms met hoge snelheid over de kruispunten. Het is een racebaan met vrije doorgang. Snelheid eruit halen is heel belangrijk. Kun je iets in het midden doen wat snelheid remt, bijvoorbeeld een rotonde aanleggen?
- Veilige oversteekplaats voor voetgangers is belangrijk. Er zijn medewerkers die nu niet met de bus gaan; ze durven de straat niet over te steken.
- Wens voor een beter toegankelijke bushalte en/of dichter bij bedrijven.

De hoofdzaken van de bijeenkomsten volgens bewoners en ondernemers:

- Behoud van groenstrook als afscheiding.
- Alternatieve parkeerplaatsen om parkeerdrukte Kantonnaleweg te voorkomen.
- Behoud leefbaarheid (rust) op Kantonnaleweg.
- Voorkom overlast door trillingen.
- Goede looproutes.
- Eigen plek voor fietser.
- Veilige oversteek kruispunten.
- Aandacht voor remmen snelheid.
- Parkeerplaatsen blijven nodig.

Wat is jullie top 3 in de keuze van de varianten en waarom?

-*Adviseur Sweco*: We denken aan een tweerichtingsfietspad aan de noord- of zuidkant. De variant aan de zuidkant hebben we een klein stapje verder uitgewerkt, maar die van de noordkant nog niet. We zijn geen voorstander voor eenrichtingsverkeer omdat je daarmee op andere plaatsen meer overlast veroorzaakt en ergens anders in het gebied meer geld geïnvesteerd moet worden.

- *Projectmanager*: De opdracht aan Sweco was om een aantal varianten op te stellen waarbij de verkeersveiligheid het beste zou zijn gediend. De variant met een fietspad aan de zuidzijde scoorde toen het hoogst. Maar recente uitkomsten van de genoemde onderzoeken geven aan dat deze optie niet haalbaar is omdat er torenhoge kosten zijn verbonden aan de aanpassing van de ondergrondse infrastructuur (gastransportleiding). We zullen dus andere opties moeten onderzoeken op betere haalbaarheid. Welke optie dat wordt zal de komende tijd duidelijk worden. Het schetsontwerp moet ook nog worden bekeken op het vlak van geluid /trillingen /bestemmingsplan /kosten /fijnstof.

- *Adviseur verkeersveiligheid gemeente*: een dubbel fietspad aan de noord- of zuidkant is het meest logisch. Fietspaden aan weerszijden is kostbaar, door overcapaciteit niet nodig én die optie neemt veel kostbare ruimte in. Ruimte die je ook voor andere doelen kunt gebruiken. Het risico van vrijliggende eenrichtingsfietspaden (aan beide zijden) is dat mensen tegen de verplichte rijrichting in fietsen.

- *Fietzersbond Utrecht*: Wij hebben voorkeur voor eenrichtingsvariant (verkeer uit tunnel langzamer + je kunt fatsoenlijk fietsen) óf voor de Kantonnaleweg als fietsstraat.

AFSLUITING

Alle aanwezigen worden door de voorzitter bedankt voor hun aanwezigheid en actieve deelname. De bijeenkomsten zijn in een goede sfeer verlopen en de opbrengst is waardevol.

De voorzitter adviseert nogmaals om te mailen naar verkeersveiligheid@utrecht.nl om op te hoogte te blijven van alle ontwikkelingen en om het verslag te ontvangen.

<<<<>>>>