

2011MME122 Memorandum

Datum : 16 december 2011
Aan : Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie
Van : gedeputeerde Mobiliteit Tel.:
Onderwerp : Tussenstand project medegebruik busbanen door vrachtverkeer

In het coalitieakkoord 2011-2015 is afgesproken om te onderzoeken of vrachtverkeer, onder voorwaarden, toegestaan kan worden op busbanen langs provinciale wegen. In een integraal afwegingskader worden de voor- en nadelen inzichtelijk gemaakt en wordt aangegeven hoe en waar de maatregel toegepast zou kunnen worden. Op 6 juni 2011 is toegezegd voor het einde van het jaar duidelijkheid hierover te geven. Hierbij informatie over de huidige stand van zaken van dit project met betrekking tot doelstellingen van de maatregel, de beoogde doelgroepen en de selectie van mogelijke corridors. Bij de verdere uitwerking worden ook Connexion en het BRU betrokken. Een besluit over de medegebruik busbanen wordt in het voorjaar 2012 verwacht.

Doelen van medegebruik busbanen door vrachtverkeer

Hoewel in het coalitieakkoord de leefbaarheid als reden voor invoering van de maatregel is aangegeven, dient de maatregel ook andere doelen. Een betere benutting van de infrastructuur en een stimulering van het goederenvervoer kunnen als argument voor de maatregel worden gezien.

Het medegebruik van busbanen door vrachtverkeer heeft als doel:

- Leefbaarheid vergroten langs provinciale wegen: Onderzoek door kennisinstituut CROW toont aan dat het toelaten van vrachtverkeer op de busbaan een gunstig effect heeft op de luchtkwaliteit. De mate waarin de emissie kan worden beperkt is afhankelijk van de omstandigheden waaronder de maatregel wordt ingevoerd.
- Betere benutting van infrastructuur: Busbanen worden in relatief geringe mate gebruikt, afhankelijk van de frequentie van het busverkeer. Grote delen van het uur (en van de dag) wordt een busbaan niet gebruikt. Deze overcapaciteit kan wellicht efficiënter worden ingezet.
- Vergroten draagvlak voor doelgroepenstrook: Een betere benutting van weinig (of in de beleving nauwelijks) gebruikte infrastructuur vergroot het draagvlak van overige weggebruikers voor het gebruik door doelgroepen.
- Verbetering van kwaliteitsnet goederenvervoer: Expliciete maatregelen ter bevordering van het goederenvervoer onderstrepen het belang van een goede afwikkelingen van het goederenvervoer.
- Verbeteren verkeersafwikkeling: Effectiviteit van de verkeersafwikkeling van het overige verkeer kan, afhankelijk van de uitvoering van de maatregel, worden verbeterd door langzaam optrekkende voertuigen op een aparte rijstrook af te wikkelen en rekening te houden met de specifieke rijeigenschappen.

Bij uitwerking van de maatregel op geselecteerde busbanen kunnen (ook) meer specifieke doelstellingen worden gehanteerd, zoals het toepassen van de maatregel op de N229 ten gunste van de leefbaarheid elders, namelijk langs de N225. Verder dienen deze algemene doelen bij een specifieke proefnemings 'smart' gemaakt te worden om achteraf de mate van succes van de maatregel te kunnen vaststellen.

Ervaringen elders

Voor zover bekend is de busbaan op de N408 tussen A12 en Nieuwegein de enige die ook voor vrachtverkeer is opengesteld. Deze situatie functioneert naar tevredenheid voor alle gebruikers. Het heeft geleid tot een beperkte toename van de reistijd van bussen, maar dit is gelet op het geringe aantal bussen acceptabel. Wat betreft de verkeersveiligheid scoort de N408 al jaren minder goed, maar onduidelijk is of dat het gevolg is van het medegebruik door vrachtverkeer of door de complexe verkeerssituatie op de aansluiting naar de Liesbosch en op het bedrijventerrein zelf¹. Gemeente Nieuwegein werkt aan een verkenning om de verkeerssituatie ter plaatse te verbeteren.

In provincie Zuid-Holland is sinds 17 oktober 2011 gestart met een proef van een jaar voor het toelaten van vrachtverkeer op een tweetal busbanen. Het is nu nog te vroeg om conclusies te trekken wat betreft de resultaten. Geconstateerd wordt wel dat één van beide trajecten nog beperkt door vrachtwagens wordt gebruikt en dat daarom extra voorlichting over de maatregel gewenst is. Voorafgaand aan de proef heeft Zuid-Holland een adviesbureau modelsimulaties laten doen om een inschatting te kunnen maken van de effecten van de maatregel voor het openbaar vervoer en het overige verkeer. Aandachtspunten bij voorbereiding en uitvoering van de maatregel, ook bij wijze van experiment, is een goede betrokkenheid van vervoerbedrijven en belangenverenigingen (zoals EVO, TLN). Daarnaast kunnen bepalingen in bestemmingsplannen een rol spelen wanneer de busbaan voor exclusief gebruik door bussen is vastgelegd.

Noord-Holland heeft in 2006 een deel van de Zuidtangent-busbaan aangewezen, waarop eventueel een aanvraag voor medegebruik door vrachtverkeer onder voorwaarden mogelijk zou zijn. Om diverse redenen is hiervan nooit gebruik gemaakt, ook omdat de vraag uitbleef. Verder is geconstateerd dat de Zuidtangent-busbaan minder geschikt is voor medegebruik door de toename van het busverkeer, door de aanscherping van de tunnelveiligheid en door gebleken nadelen voor de verkeersafwikkeling op diverse kruispunten. Daarom komt de provincie terug op het idee en wil de busbanen exclusief houden voor het openbaar vervoer. Gebruik voor commerciële doeleinden wordt niet meer nagestreefd. In een recent aangepaste beleidsregel kan wel ontheffing worden aangevraagd door vervoerders inzake de AWBZ, t.b.v. het vervoer van grote groepen, dat op andere wijze tot onveilige situaties kan leiden en voor tijdelijk bouwverkeer, dat niet via andere routes mogelijk is.

Doelgroepen voor medegebruik busbanen

Provinciale busbanen zijn in het algemeen aangeduid met de markering LIJNBUS. Conform de wet mogen deze weggedeelten alleen gebruikt worden door voertuigen die een lijndienst uitvoeren. Naast lijnbussen valt hieronder ook het vervoer door de Regiotaxi.

Voor het toelaten van andere doelgroepen zijn aanvullende verkeersmaatregelen nodig of dient ontheffing te worden verleend door de wegbeheerder. Voor de helderheid naar (andere) weggebruikers en naar handhavers dient het aanbeveling wat betreft de doelgroepen aan te sluiten bij bestaande wettelijke voertuigcategorieën. Daarnaast dienen de voertuigcategorieën aan te sluiten bij de doelstelling van de maatregel. Daarom wordt voorgesteld op de nader te selecteren busbanen naast lijnbussen ook toe te staan:

- Overige autobussen (voertuig geschikt voor vervoer van meer dan 8 personen), die bijvoorbeeld gebruikt worden voor bedrijfsvervoer, recreatievervoer en treinvervangend vervoer. In het algemeen gaat het om een beperkt aantal bussen per dag, behalve in de buurt van toeristische locaties en bij evenementen.
- Vrachtauto's. Het gaat om vrachtwagens die aan de wettelijk beschrijving voldoen (voertuig met een toegestane massa van meer dan 3500 kg) en dus niet om bestelwagens.

¹ Uit ongevallencijfers van de laatste zeven jaar blijkt dat het aantal ongevallen op de busbaan en het aantal ongevallen met vrachtwagens op de N408 tussen verkeersplein A12 en aansluiting Liesbosch beperkt is en dat daarbij geen slachtoffers zijn gevallen.

Lijnbussen kunnen met boordapparatuur de werking van de verkeerslichten beïnvloeden om een vlotte passage van het kruispunt te realiseren. Voor vrachtverkeer zijn soms in verkeerslichten-installaties zogenoemde 'tovergroen'-voorzieningen aangebracht. Hierbij wordt een vrachtwagen gesignaleerd, die afhankelijk van zijn snelheid en het gehele verkeersaanbod nog een kruising kan passeren door die richting langer groen licht te geven. Vooral de combinatie van busdetectie en tovergroen kan mogelijk meerwaarde opleveren voor gecombineerd gebruik van de busbaan.

Verder hebben hulpdienstvoertuigen op grond van de wet ontheffing om over de busbaan te rijden, wanneer zij gebruik maken van optische en geluidsignalen. Daarnaast heeft GS in 2002 besloten dat ambulancevoertuigen ook zonder optische en geluidsignalen provinciale busbanen mogen gebruiken.

Genoemde doelgroepen kunnen op geselecteerde busbanen hiervan gebruik maken gedurende normale verkeersomstandigheden. In geval van eventuele calamiteiten is het mogelijk dat tijdelijk ook andere doelgroepen hiervan gebruik maken, mits dit verantwoord is gelet op de verkeersveiligheid. In voorkomende gevallen ligt de operationele verantwoordelijkheid daarvoor bij de verkeerspolitie.

Niet toegestaan op de busbaan worden:

- Taxi's
- Landbouwvoertuigen
- Overig verkeer

De rijeigenschappen van vrachtauto's komen bijvoorbeeld meer overeen met lijnbussen dan taxi's of landbouwvoertuigen, hetgeen aantrekkelijk kan zijn voor het opvullen van de restcapaciteit. Bijdrage aan de doelstelling van de maatregel is bij deze categorieën beperkt.

Al het (overige) verkeer toelaten op de busbaan leidt tot opheffing van de busbaan en daarmee tot een grote verliestijd voor het openbaar vervoer.

Eerste keuzes voor toepassing medegebruik vrachtverkeer

Door de projectgroep is een eerste selectie gemaakt van het aantal uit te werken busbanen. In totaal heeft de provincie 24,5 kilometer busbaan/busstrook in beheer. Een overzicht van deze busbanen is opgenomen op de kaart van bijlage 1.

De eerste selectie uit deze busbanen waarop vrachtverkeer zou kunnen worden toegelaten is gebaseerd op functionele aspecten en gevolgen voor verkeersveiligheid. Deze zijn vergelijkbaar met het selectieproces dat bij provincie Zuid-Holland heeft plaatsgevonden om te komen tot de twee proeflocaties. Een (voorlopig) stroomschema is opgenomen in bijlage 2. De opdracht betreft alleen busbanen in beheer van de provincie, hoewel de selectiecriteria op alle wegen van toepassing kunnen zijn.

Eerste selectie vindt plaats op basis van de volgende uitgangspunten:

- Busbaan dient gelegen te zijn buiten de bebouwde kom: Binnen de bebouwde niet geschikt vanwege:
 - meer bestemmingen langs de weg, dus meer overstekende fietsers/voetgangers;
 - meer afslagbewegingen vrachtverkeer;
 - meer bushaltes, waar vaker gestopt wordt;
 - bus heeft voorrang bij wegrijden halte, dus grote kans op verstoring en conflictsituaties.
- Provincie beheert geen busbanen gelegen binnen de bebouwde kom.

- Busbaan dient langer te zijn dan 500 meter: Meerwaarde voor het vrachtverkeer ontstaat bij grotere verliestijden bij verkeerslichten. Busbanen langer dan een halve kilometer wijzen op lange wachtrijen voor verkeerslichten met meervoudige stops op de hoofdrijrichting.
→ *Alle korte busstroken vallen af (N199, N210 richting Nieuwegein, N221, N228 en N402).*
- Busbaan dient zich aan de rechter zijde van rijbaan te bevinden: Rechterzijde past in het verwachtingspatroon van weggebruikers. Ligging in middenberm (evt. als tydal flow) of tussen de rijstroken brengt weef- en invoegbewegingen met zich mee die ten koste gaan van de wegvak- en kruispuntcapaciteit en die onveilige situaties kunnen opleveren, zowel vóór als ná de busbaan.
→ *N412 (tidal flow) en N201 (busstrook bij aansluiting A2) vallen af. Voor de N412 wordt een alternatieve rijbaanindeling onderzocht in een VERDER-project. Aansluiting A2/N201 is nieuw en met verkeersafwikkeling worden vooralsnog geen problemen verwacht.*
- Maatregel is op gehele corridor mogelijk: Voor de duidelijkheid dient de maatregel toepasbaar te zijn op alle busbanen op de gehele corridor en niet op slechts enkele onderdelen. Als het alleen op het laatste gedeelte busbaan op de corridor toepasbaar is, kan de maatregel overigens daar wel worden toegepast. Bij alleen toepassing van de maatregel op de eerste of middelste busbanen wordt een verwachtingspatroon gewekt.
→ *Voor de N237 is de maatregel wellicht niet op hele corridor mogelijk, aangezien in een quickscan beperkingen voor medegebruik op het meest westelijk deel zijn aangetoond. Dat betrof het deel ten westen van N412 en was gericht op medegebruik door alle verkeer.*

Op basis van deze criteria worden voorlopig de volgende busbanen geselecteerd:

N201	Mijdrecht – Uithoorn (Amstelhoek)	Beide richtingen ²
N210	Nieuwegein – IJsselstein	Richting IJsselstein ³
N229	Wijk bij Duurstede – Bunnik	Richting Bunnik
N237	Utrecht-Zeist	Beide richtingen ⁴
N408	A12 – Nieuwegein	Beide richtingen (reeds bus/vrachtwagenstrook)
N409	Nieuwegein – Houten	Richting Houten ⁵

Deze selectie wordt verder uitgewerkt. Om te beginnen worden gegevens verzameld over verkeersaanbod en –afwikkeling en over de fysieke wegsituatie. Op basis daarvan zal worden bepaald welke aanpassingen nodig zijn om het toestaan van vrachtverkeer op een verkeersveilige wijze te laten plaatsvinden en tegelijkertijd de doorstroming van het busverkeer te kunnen waarborgen. Daarna worden de kosten van deze aanpassingen bepaald, alsmede de overige effecten hiervan. Samen met een inschatting van de mogelijke risico's of beperkende omstandigheden wordt een uiteindelijk maatregelenpakket samengesteld.

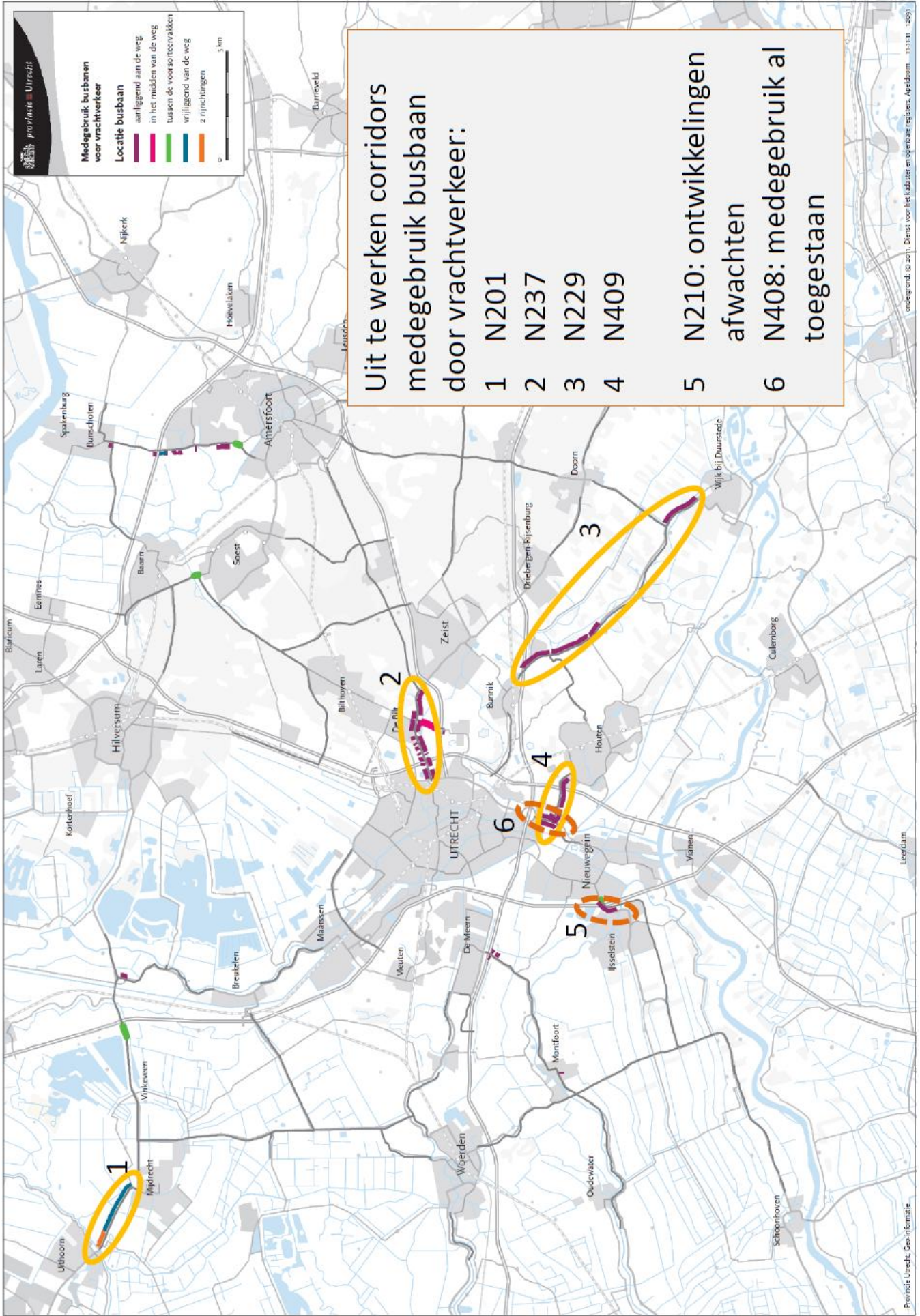
Ten aanzien van de busbaan op de N210 wordt opgemerkt dat daar sprake is van een zeer complexe verkeersafwikkelingsituatie, waarbij in een thans lopend onderzoeksproject ook de positie van de busbaan in het geding is. Het toelaten van vrachtverkeer op de busbaan zal de situatie daar verder verergeren. Daarom wordt voorgesteld de maatregel vrachtverkeer op de busbaan voor dit wegvak nu niet verder uit te werken, maar het resultaat van de verkenning naar de verbetering van de aansluiting van de N210 op de A2 af te wachten.

² Samenhang met project omlegging N201, in uitvoering.

³ Samenhang met VERDER-project A124: Duurzame doorstroming N210-A2.

⁴ Begin 2011 zijn mogelijkheden voor medegebruik van de busbaan langs de N237 in een quickscan onderzocht. Het ging toen niet specifiek over vrachtverkeer, maar over alle verkeerssoorten en betrof alleen het gedeelte ten westen van de N412.

⁵ Samenhang met project Verkenning N409 (A27-Rondweg Houten), oplevering april 2012.



Voorlopig stroomschema medegebruik busbanen door vrachtverkeer

