Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P.G. Prins	**Datum**	14 september 2021
Doorkiesnummer	14 030	**Ons zaaknummer**	7746033/201029-pp
E-mail	pieter.prins@utrecht.nl	**Onderwerp**	Concept IPvE/FO herinrichting Amsterdamsestraatweg
Bijlage(n)	1	**Beleidsveld**	Ruimtelijke ontwikkeling

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over ons besluit om het concept Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE en FO) voor de herinrichting Amsterdamsestraatweg vrij te geven voor consultatie. Het betreft het traject van de Amsterdamsestraatweg tussen de Weerdsingel aan de zuidkant en de Marnixlaan aan de noordkant. De herinrichting van de Amsterdamsestraatweg maakt onderdeel uit van de integrale aanpak van de Amsterdamsestraatweg.

Aanleiding en doel
De gemeente Utrecht wil de leefbaarheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid en economische vitaliteit van de Amsterdamsestraatweg structureel verbeteren. Zowel in de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg (2014) als in de voortzetting daarvan in het Uitvoeringsprogramma Amsterdamsestraatweg (2018) hebben we een integraal pakket aan maatregelen opgenomen langs drie sporen: veiligheid, vastgoed en de openbare ruimte. Deze zijn gericht op een prettige woon- en leefomgeving voor bewoners en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemers. Denk hierbij aan het opknappen van de gevels, intensiever toezicht en handhaving en het stimuleren van nieuw ondernemerschap. Dit doen we in nauwe samenspraak met bewoners, ondernemers en bezoekers van de Amsterdamsestraatweg. Een van de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid door de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg op het traject Weerdsingel – Marnixlaan. De belangrijkste doelstellingen voor de herinrichting zijn het verbeteren van de leefbaarheid (voor wonen, winkelen en verblijven), de verkeersveiligheid, het economische (winkel-)klimaat van de sociale veiligheid en een kwalitatief betere uitstraling met meer ruimte voor groen, klimaatadaptatie, ontmoeten en verblijf.

Planproces
In de periode 2019-2020 is in het kader van de Verkeersstudie Noordwest Utrecht onderzoek gedaan naar een passend pakket van verkeersmaatregelen gericht op het autoluw maken dit gebied, waaronder de Amsterdamsestraatweg. In de raadsbrief van 29 mei 2020 is de raad over de uitkomsten geïnformeerd. Voor de Amsterdamsestraatweg betekent dit pakket van verkeersmaatregelen een reductie van ca. 20% van het autoverkeer in planjaar 2030. Als vervolg op de Verkeersstudie Noordwest Utrecht zijn in nauwe samenspraak met de omgeving een 12 tal principekeuzes opgesteld. In de raadsbrief van 11 december 2020 bent u hierover geïnformeerd. Deze principekeuzes zijn richtinggevend geweest bij het opstellen van het concept IPvE/FO. In juni 2021 is het concept IPvE/FO besproken met de voor deze herinrichting samengestelde klankbordgroep.

Deze klankbordgroep bestaat uit bewoners en ondernemers, waaronder vertegenwoordigers van ondernemersvereniging #ASW030, de verkeerswerkgroepen Ondiep en Pijlsweerd en een vertegenwoordiging van Solgu en de Fietsersbond. De opmerkingen van de leden van de klankbordgroep zijn verwerkt in het voorliggende concept IPvE/FO.

Van principekeuzes naar plan
Hierna lichten wij puntsgewijs een aantal belangrijke onderwerpen uit het concept IPvE/FO toe als uitwerking van de gemaakte principekeuzes:

- De indeling van de weg met vrijliggende fietspaden blijft hetzelfde als in de huidige situatie. De (toekomstige) intensiteiten van 9.000 motorvoertuigen per etmaal maken het niet mogelijk om een weginrichting zonder fietspaden te realiseren. **Op het zuidelijke deel (tussen de Weerdsingel en spoorviaduct) verbreden we de fietspaden naar 2,50 meter.** Op het noordelijke deel (tussen spoorviaduct – Marnixlaan) houden we de huidige breedte van de fietspaden aan van ruim 2,0 meter.
- **Voor zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid richten we de weg in als een 30-kilometer/uur straat.** We doen dit door ter plaatse van 4 pleintjes (Watertoren, De Plantage, Boor-Bethlehemstraat en Herenweg) verhoogde verkeersplateaus aan te leggen die zijn voorzien van een breed zebrapad. Door de reductie van de snelheid van het autoverkeer én het aanbieden van veilige oversteeklocaties in de vorm van plateau's en plateaudrempels verwachten we dat de oversteekbaarheid voor fietsers en met name voetgangers sterk verbetert. Voor het zuidelijke deel tussen de Weerdsingel en het spoorviaduct gaat de hele straat op de schop. Bij het plein met de Herenweg willen we de circulatie voor fietsverkeer aanpassen ten behoeve van de overzichtelijkheid en ruimtelijke kwaliteit van het plein. Naast de ruimte voor voetgangers, bieden de pleinen, zoals die bij de Watertoren, de mogelijkheid om extra terrassen te plaatsen cq. uit te breiden.
- Voor de voetpaden geldt dat we de huidige breedte handhaven**.** De kwaliteitsverbetering zit in het zoveel mogelijk **obstakelvrij maken van de voetpaden.**
- Over de volledige lengte richten we de functiestrook opnieuw in. Daarbij geven we de hoogste prioriteit aan het versterken van de boomstructuur in de functiestroom. De huidige 103 bomen vervangen we door 110 nieuwe bomen. Om de nieuwe bomen tot volwaardige bomen te laten groeien realiseren we voldoende ondergrondse groeiruimte en is er aandacht voor goede bewatering met hemelwater. Daarmee wordt de weg zomers veel koeler en dus klimaatadaptief.
- Het aantal **fietsparkeerplaatsen neemt in het nieuwe ontwerp toe** van de huidige 535 naar 602 en wordt vooral geplaatst in de functiestrook tussen het fietspad en de rijbaan. Aanvullend bereiden we de realisatie van twee buurtfietsenstalling voor bewoners en bezoekers voor (elk met een capaciteit van ca. 100 fietsen). De ruimte die vrijkomt door het gebruik van de buurtstalling door bewoners biedt ruimte voor bezoekers om hun fiets in de nabijheid van winkel en horecagelegenheid te parkeren. Als gevolg van het benutten van de functiestrook voor andere functies (bomenstructuur, lichtmasten, fietsenrekken, verkeersplateaus bij de pleinen) en de veiligheidsmaatregel "zicht op de zijstraat" **wordt het aantal parkeerplaatsen voor auto's teruggebracht**. In de huidige situatie zijn tijdens de openingstijden van de winkels 143 plaatsen beschikbaar voor bezoekers. Dit wordt in de plannen, gezien de prioriteit voor groen en veiligheid, teruggebracht naar 124 parkeerplaatsen. Daarbij kunnen de laad- en losplaatsen tijdens de openingstijden van de winkels ook gebruikt worden voor het parkeren van auto's. Om dit te bereiken voeren we voor het laden- en lossen tijdvensters in.

Budget en risico's
Voor het voorliggende IPvE/FO is een globale kostenraming opgesteld. Hieruit volgt dat het totaal benodigde budget 8,7 miljoen euro bedraagt. Dit is inclusief de uitbreiding van het project met het plein aan de Herenweg (à 0,3 miljoen euro).

De totale kosten à 8,7 miljoen euro worden gedekt uit het volgende budget:
- Gereserveerde budget in het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) voor de ASW 8,0 miljoen euro.

- De middelen voor loon- en prijscompensatie voor de dekking van de gestegen prijzen: 0,7 miljoen euro.
De middelen voor loon- en prijscompensatie worden jaarlijks structureel toegevoegd aan de reserve van het Programma Bereikbaarheid. In hoeverre dekking vanuit de middelen voor loon- en prijscompensatie nodig is, is nog afhankelijk van de te onderzoeken mogelijkheden voor een bijdrage uit andere budgetten waaronder cofinanciering vanuit o.a. het project Fietsroute om de Noord.

De kosten voor asfaltering zijn niet opgenomen in de kostenraming; deze worden gedekt uit het aparte budget voor wegbeheer. Dit is afgestemd met de afdeling Beheer.

Bij de besluitvorming over het definitieve IPvE/FO in het vierde kwartaal leggen we de definitieve dekking aan uw raad voor middels een raadsvoorstel voor kredietvrijgave van het benodigde budget..

Voorname risico's zijn een(mogelijke) bodemsanering en de faseringen tijdens de uitvoering van het werk. Dit laatste vanwege de complexiteit van de omgeving: een drukke winkelstraat waarbij logistiek en bezoek mogelijk moet blijven, en weinig ruimte in zijstraten voor omleidingen. In de volgende ontwerpstap brengen we dit verder in beeld en nemen wij maatregelen op om deze risico's te beheersen. Hoewel met prijsstijgingen rekening is gehouden in de kostenraming is een derde risico dat de kosten voor de inkoop van materiaal harder stijgen dan waar rekening mee is gehouden.

Het plan geeft invulling aan motie 202
In motie 202 van 16 juli 2020 wordt het college gevraagd om "bij de uitwerking van de verschillende projecten te blijven zoeken naar aanvullende maatregelen om het aantal autobewegingen verder te verlagen en zo een hogere ambitie op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid te realiseren".
Naast het verlagen van de snelheid van 50 naar 30 km/uur en een serie maatregelen gericht op de verkeersveiligheid heeft het verzoek van de raad op twee manieren een uitwerking gekregen. Ten eerste wordt als gevolg van de prioriteit voor groen en verkeersveiligheid de beschikbare parkeercapaciteit voor auto's gereduceerd met 19 parkeerplaatsen. Dit zal een verminderend effect hebben op het aantal autobewegingen. Ten tweede wordt de stallingscapaciteit voor fietsen vergroot. Zowel direct aan de Amsterdamsestraatweg door het toevoegen van fietsenrekken in de functiestrook en door de realisatie van twee buurtfietsenstallingen.

Onderzoek naar toepassing van Zebra-safe
Bij de vaststelling van de Verkeersstudie Noordwest Utrecht in de raadsvergadering van 16 juli 2020 is door het college toegezegd om de toepassing van het systeem "Zebra-safe" ter plaatse van de oversteken met zebrapaden op de Amsterdamsestraatweg te onderzoeken. Bij een Zebrasafe wordt het autoverkeer door LED-verlichting langs het zebrapad geattendeerd op een overstekende voetganger
Als onderdeel van het opstellen van het IPvE/FO is de meerwaarde van Zebra-safe onderzocht. Bij de uitvoering van het onderzoek is o.a. gekeken naar ervaringen met dit systeem binnen de gemeente Utrecht (op de Parkzichtlaan in Leidsche Rijn). Daarnaast zijn ervaringen met dit systeem en evaluaties van in andere (stedelijke) gemeenten in Nederland in het onderzoek betrokken.
De conclusie van dit onderzoek is dat toepassing van Zebra-safe op de Amsterdamsestraatweg, aanvullend op de herinrichtingsmaatregelen, geen extra bijdrage aan de verkeersveiligheid zal leveren. De twee voornaamste redenen zijn dat de betrouwbaarheid van het systeem onvoldoende is (te vaak in storing) en dat de detectie van voetgangers niet waterdicht te organiseren is. Met de afronding van het onderzoek beschouwen we deze toezegging als afgedaan.

Consultatie en vervolg
Het concept IPvE/FO ligt van 14 september – 7 oktober 2021 ter inzage. Vanwege nog steeds geldende coronamaatregelen vindt de toelichting op de plannen voornamelijk online plaats via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/wijken/wijk-noordwest/wat-gebeurt-er-in-de-wijk/amsterdamsestraatweg/herinrichting-amsterdamsestraatweg/

Naast een tweetal digitale informatiebijeenkomsten wordt de mogelijkheid tot deelname aan een digitaal spreekuur aangeboden. Ook wordt tijdens de periode van consultatie nog een online bijeenkomst met de samengestelde klankbordgroep gehouden. Voor de mensen die toch liever fysiek geïnformeerd worden is de mogelijkheid geboden om in het Wijkbureau Noordwest vragen aan het projectteam te stellen.

Bewoners, ondernemers, raadsleden en andere belangstellenden hebben zo de gelegenheid om het IPvE en het ontwerp (FO) in te zien. Reacties kunnen in de bovenstaande periode via het invulformulier op de website, e-mail (straatweg@utrecht.nl) of schriftelijk worden ingediend bij het projectteam. Voor nadere toelichting is het projectteam bereikbaar via e-mail.

Na verwerking van de reacties nemen wij een besluit over het definitieve IPvE/FO waarbij we ook een voorstel aan u voorleggen over de vrijgave van het krediet.
Na de kredietvrijgave gaan we verder met de volgende ontwerpstap naar een Voorlopig Ontwerp.

Geplande start uitvoering herinrichting Amsterdamsestraatweg: Begin 2023.

Wij gaan ervan uit u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeesters en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester