UITWERKING MOTIE 54/2021
30 KM/U EN MINDER ASFALT IN DE DAALSETUNNEL

Versie 17 mei 2022

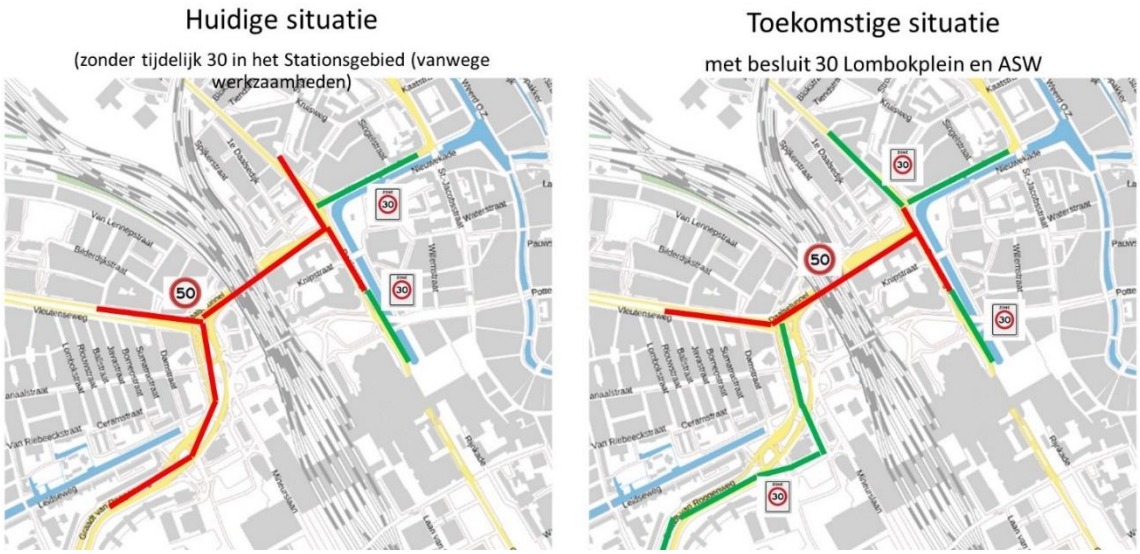
Aanleiding

Bij de vaststelling van het PvE/FO Lombokplein is de Motie 54/2021: 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel aangenomen. De motie vraagt om de intentie uit te spreken dat het gehele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van de herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt. En om te onderzoeken wat er nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tot een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark. De raad vraagt om een voorstel voor een planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding.

Belangrijkste overwegingen die aan deze motie ten grondslag liggen zijn:

- Het onwenselijke wisselende snelheidsbeeld dat ontstaat door het inrichten van (een deel van) de Graadt van Roggenweg en het Westplein als 30 km/u straat en de Daalsetunnel als 50 km/u straat te handhaven.
- Het ruimte maken voor langzaam verkeer en een groene verbinding tussen het Daalsepark en het Lombokpark.

In deze memo gaan we in op bovenstaande vraag m.b.t het deel bij de Daalsetunnel.
Het deel aan de andere zijde van het plangebied, tussen de Sowetobrug en de Koningsbergerstraat, wordt separaat onderzocht.



Huidige en toekomstige snelheidsregimes. Aansluitende wegen Daalsetunnel gaan naar 30 km/uur.

Huidige situatie Daalsetunnel e.o.

De Daalsetunnel en omgeving kenmerkt zich door zijn prominente verkeersinrichting met veel rijstroken en slechte oversteekbaarheid voor voetganger en fiets. Het gebied heeft hierdoor geen centrumkarakter en er is weinig verblijfskwaliteit.

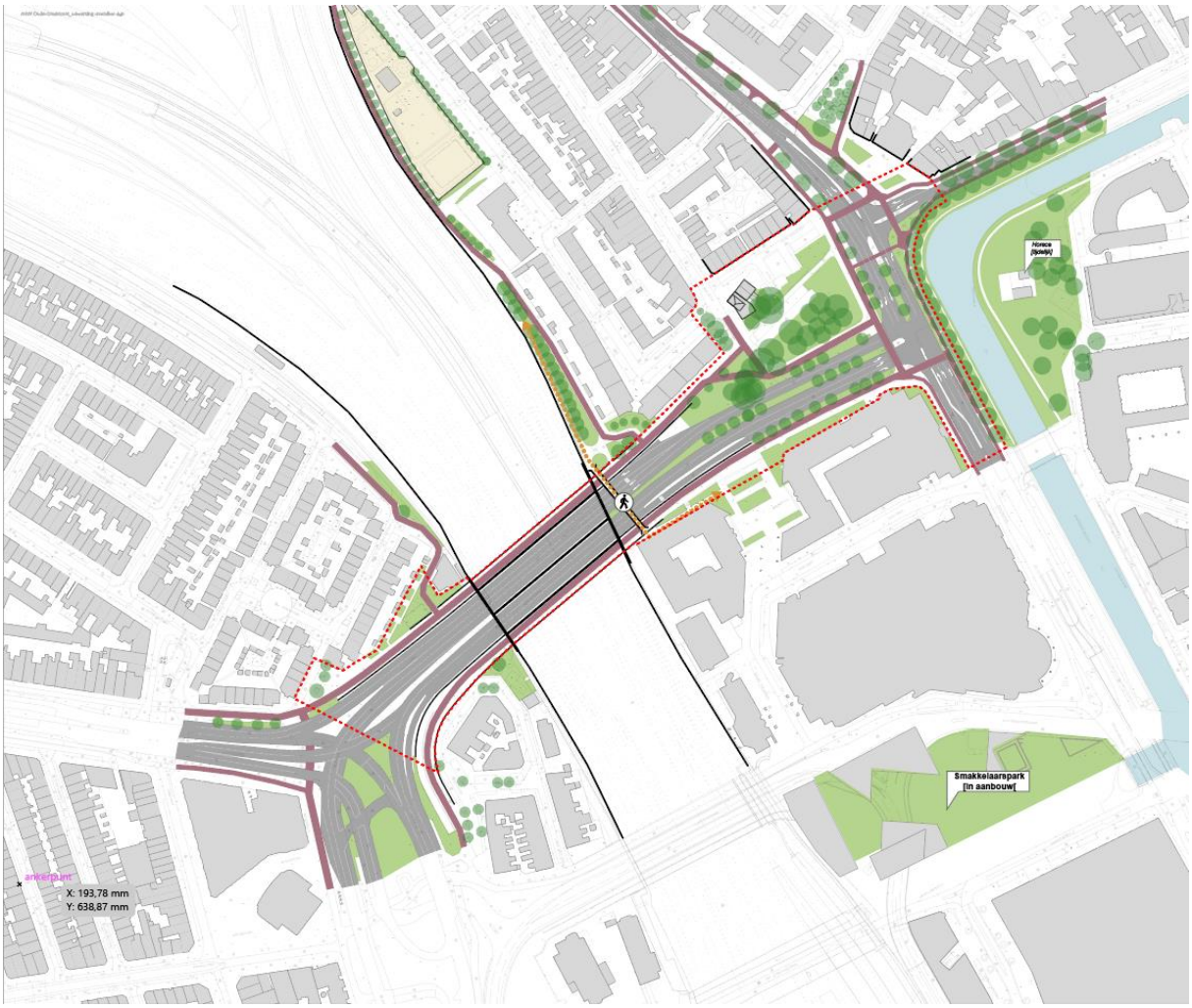
De weg Daalsetunnel ligt voor het grootste deel verdiept ten opzichte van het omliggende maaiveld. Het hoogteverschil varieert en is maximaal ongeveer 2 meter. Aan weerszijde van de tunnel bevinden zich keermuren die het hoogteverschil opvangen. Deze keermuren lopen aan de Lombokzijde tot aan de kruising met de Vleutenseweg en aan de binnenstadszijde tot halverwege Daalse Kwint.
De tunnel bestaat uit vier buizen, twee voor autoverkeer (verdiept) en twee voor voetganger en fietser (op maaiveld). Er is tussen de kruisingen één oversteek voor voetgangers, via een brug bij het spoor.

Er zijn drie rijstroken per rijrichting. Vanaf het Westplein liggen twee rijstroken richting Paardenveld. Na het viaduct gaan deze voor de kruising over in twee opstelstroken naar links (ASW en Weerdsingel) en één naar rechts (Daalsesingel). Voor het viaduct ligt nog een bufferstrook, ooit bedoeld om vrachtverkeer te bufferen.
Vanaf Paardenveld liggen twee rijstroken richting het Westplein, zowel vanaf de Daalsesingel als de ASW liggen voor de kruising twee opstelstroken richting de Daalsetunnel.
Ter hoogte van het viaduct liggen twee opstelstroken (rechtdoor) richting het Westplein en één richting de Vleutenseweg (rechtsaf). Tussen deze stroken ligt een busstrook naar de Vleutenseweg.
Het huidige regime is 50 km/u. In verband met werkzaamheden in het Stationsgebied is er een tijdelijk snelheidsregime van 30 km/u.
In 2018 is er een meting uitgevoerd. De gemiddelde snelheid bedroeg 46 km/u. De V85 bedroeg 54 km/u (85% van de passanten reden niet harder dan 54 km/u).

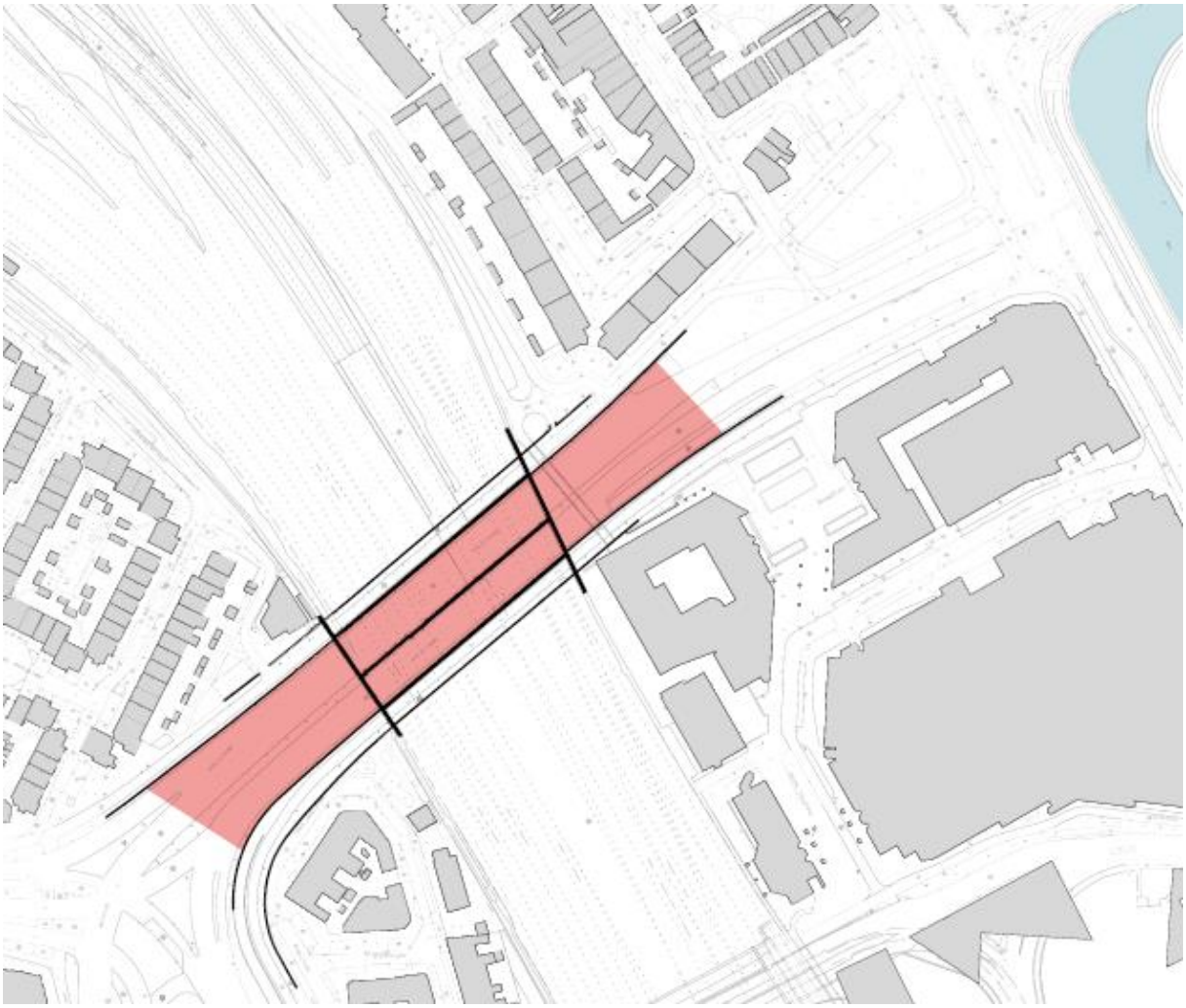
***Daalsetunnel binnenstadszijde**. Veel rijbanen, weinig oversteekmogelijkheden.*

***Daalsetunnel Lombokzijde**. Veel rijbanen, harde verkeersomgeving, woonbuurten op afstand.*

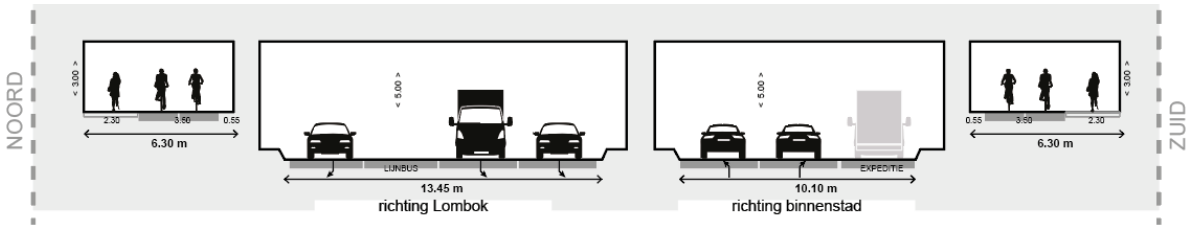
***Daalsesingel**. Veel ruimte voor de auto, weinig groen, weinig ruimte voor voetganger en fietser.*



Huidige situatie Daalsetunnel en omgeving.



Huidige situatie tunnelbak met keermuren en tunnelbak.



Huidige indeling Daalsetunnel.

Principedoorsnede wegprofiel en tunnelbak met keermuren

Ruimtelijke scenario's

We hebben onderzocht op welke wijze de motie uitgevoerd kan worden. Hiervoor hebben we een aantal scenario's uitgewerkt. We hebben daarbij rekening gehouden met ruimtelijke, verkeerskundige en groene aspecten. Ook zijn de financiële consequenties in beeld gebracht.
De drie ruimtelijke scenario's om tot de beoogde eindsituatie te komen zijn:

1. Nu nog niets doen aan de weginfra, 50 km/u, Kop ASW binnen huidige kaders ontwikkelen. Op een later moment kan de weginfra versmald worden naar 2x1, conform de ambities uit het Mobiliteitsplan 2040.
2. Huidige situatie optimaliseren: 2x2 rijstroken, 30 km/u, toevoeging groen, realisatie Kop ASW binnen huidige kaders. Op een later moment kan de weginfra versmald worden naar 2x1.
3. Daalsetunnel inrichten als 2x1 stadsstraat, 30 km/u, meer ruimte voor groen en voor inpasbaarheid Kop ASW. Dus in 1x naar de beoogde eindsituatie.

Uitgangspunt bij alle scenario's is de uitvoering van het PvE/FO Lombokplein. Dit houdt in dat aan de Lombokpleinzijde het wegprofiel wordt versmald en vergroend:

- 3 rijstroken in zuidelijke tunnelbuis: 2 voor autoverkeer stad in en 1 utiliteitsstrook.
- 4 rijstroken in noordelijke tunnelbuis: 2 stroken voor autoverkeer stad uit, 1 strook voor DVM, 1 strook nader in te vullen.
- Laanstructuur tussen kruispunt en spoorviaduct, voor zover mogelijk in te passen irt de technische mogelijkheden van de tunnelconstructie**.
- Voetpaden en fietspaden in twee richtingen aan beide zijden.

Ook gaan we uit van de realisatie van de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg, conform nu voorliggende PvE/FO en de knip Catharijnesingel.

**** Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd in de Daalsetunnel, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor vergroening binnen de huidige keerwanden buiten de tunnel. Eventuele aanpassing van de keermuren moet worden afgestemd met ProRail (eigenaar en beheerder van de tunnel). Uitgangspunt is om zo min mogelijk aan te passen aan de huidige tunnelconstructie. Het huidige hemelwaterafvoersysteem kan niet aangepast worden en het toevoegen van gronddekking voor bomen op de tunnelconstructie kan niet onbeperkt.

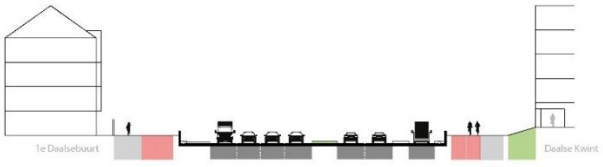
Scenario 1:

Nog even niets doen aan de infrastructuur van de wegen (zodra dat kan in 1x door naar de beoogde eindsituatie)

- 5-8 rijstroken
- Behoud 50 km/u
- Project Kop ASW ontwikkelen binnen huidig beschikbare ruimte
- Realisatie Lombokzijde conform PvE/FO Lombokplein
- Nu geen kosten voor herinrichting infrastructuur
- Geen meerkosten door 2x herinrichten (in 1x goed), maar betekent wel: langer wachten op verbetering.

Scenario 1: Behoud bestaande situatie

Scenario 1 (bouwen binnen huidige ruimte)



Principe profiel

Scenario 2:

Optimalisatie en versmalling met 2x2 rijstroken

- Principe 2x2 wegprofiel, maximaal 5 rijstroken
- Wens: 30 km/u
- Daalsesingel versmald: 1 opstelstrook vanaf Amsterdamsestraatweg rechtsaf richting Daalsetunnel laten vervallen. De nieuwe bebouwing kan hierdoor ongeveer 2 meter richting Daalsesingel geplaatst worden ten opzichte van scenario 1.
- Vrijkomende ruimte binnen wegprofiel Daalsetunnel vergroenen. Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken.
- Project Kop ASW ontwikkelen grotendeels binnen huidig beschikbare ruimte met rooilijnen parallel aan singel en Daalse Kwint.
- Dit vergt extra investeringskosten voor herinrichting infrastructuur (circa 2 miljoen euro met risico bandbreedte van 30%).
- Later alsnog herinrichting naar de beoogde eindsituatie, dus extra kosten. Wel als voordeel dat we de huidige situatie snel verbeteren.

Scenario 2: Optimalisatie en versmalling met 2x2 wegprofiel

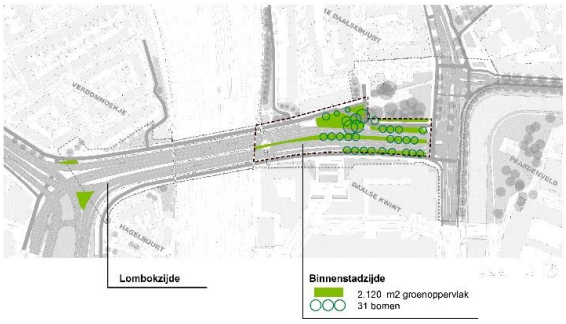
Scenario 2 (t.o.v. scenario 1)

Principe profiel

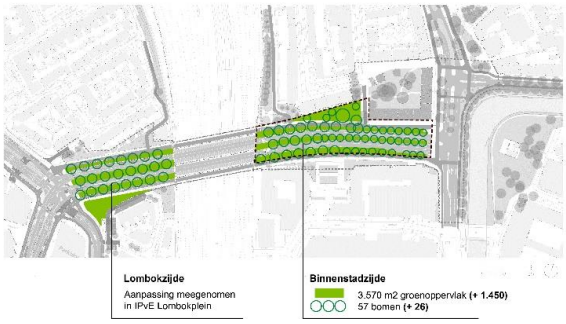
In onderstaande tekeningen is globaal in beeld gebracht welke ruimte voor vergroening ontstaat bij uitvoering van scenario 2 (optimaliseren naar 2x2 rijstroken). In de huidige situatie is aan de

binnenstadszijde sprake van ruim 2.000 m2 groen. Bij de optimalisatie is het groenoppervlak ruim 3.500 m2.

huidige situatie



scenario 2

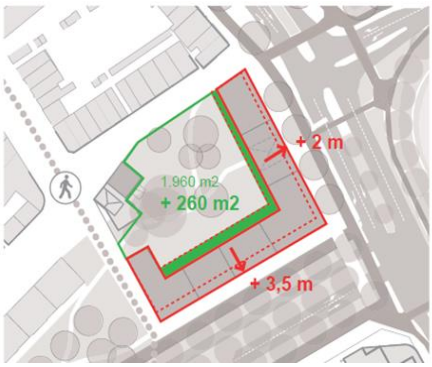


Scenario 3:

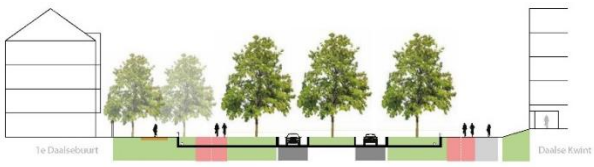
Versmallen naar 2x1 rijstroken

- Principe 2x1 rijstrook, maximaal 4 rijstroken bij kruisingen
- 30 km/u
- Daalsesingel versmald: 1 opstelstrook vanaf Amsterdamsestraatweg rechtsaf richting Daalsetunnel laten vervallen. De nieuwe bebouwing kan hierdoor ongeveer 2 meter richting Daalsesingel geplaatst worden ten opzichte van scenario 1.
- Daalsetunnel versmald. De nieuwe bebouwing kan hierdoor ongeveer 3,5 meter richting Daalsetunnel geplaatst worden ten opzichte van scenario 1.
- Vrijkomende ruimte binnen wegprofiel Daalsetunnel vergroenen. Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken.
- Toevoeging van een extra voetgangersoversteek ter plaatse van 1e Daalsedijk (Daalsedijkroute verbonden).
- Dit vergt extra investeringskosten voor herinrichting infrastructuur (circa 7 miljoen euro met risico bandbreedte van 30%).
- Dus snel en in 1x naar de beoogde eindsituatie, wat wel betekent dat we meerdere jaren verkeerscongestie tegemoet zien.

Scenario 3: Groene stadsstraat met 2x1 wegprofiel



Scenario 3 (t.o.v. scenario 1)



Principe profiel

Analyse van de scenariostudie

De vergelijking van de verschillende scenario's laat zien dat er spanning zit tussen de ruimtelijke, groene en verkeerskundige ambities. Ook verschillen de scenario's als het gaat om financiële consequenties en als het gaat om consequenties voor het project Kop ASW/Oude Daalstraat.

Het versmallen van de infrastructuur naar 2x1 levert veel op, op het gebied van ruimtelijke en groenambities. Het aanbod van het autoverkeer is ten minste tot de periode tussen 2030 en 2040 nog zodanig hoog dat dit in de Daalsetunnel en omgeving tot lange wachtrijen van auto's leidt. Voor de maatregelen die nodig zijn om de auto intensiteiten verder te verlagen ontbreekt het (nog) aan financiële middelen of zijn de gevolgen op andere delen van het netwerk, inclusief in voorbereiding zijnde projecten als Westelijke Stadsboulevard en Amsterdamsestraatweg groot. Ook het herinrichten van de infrastructuur zelf betreft een aanzienlijke investering. Het dilemma is of wachten met de ontwikkeling van de Kop ASW, tot versmalling van de infrastructuur haalbaar is, of de Kop ASW nu al gaan ontwikkelen binnen de nu beschikbare ruimte.

Stedenbouwkundige en groen ambities

Het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken en instellen 30 km/uur (scenario 2) geeft extra ruimte voor groen en de leefbaarheid van het gebied. Het is een goede eerste stap. De geplande nieuwbouw Kop ASW/Oude Daalstraat kan in deze variant binnen de nu beschikbare ruimte worden ontwikkeld en krijgt in deze variant een klein beetje meer ruimte.

Het scenario met een 2x1 wegprofiel komt het meest tegemoet aan de ruimtelijke en groen ambities voor dit gebied als onderdeel van het centrum van de stad. In dit scenario ligt de prioriteit bij de voetganger en fietser, is er meer verblijfskwaliteit passend bij het centrum en is er een meer ondergeschikte rol voor autoverkeer. Ook is het bij deze versmalling van de Daalsetunnel mogelijk om een robuuste groene verbinding te maken en het Singelpark uit te breiden zoals in de Omgevingsvisie Binnenstad al wordt geschetst.

	Huidig	Stap 1: optimaliseren (Scenario 2)	Stap 2: verder versmallen naar 2x1 (Scenario 3)	
Lombokzijde	250 m2	2.580 m2	*110x6 m = 660 m2*	3.240 m2
Binnenstadzijde	2.120 m2	3.570 m2	*180x6 m = 1.080 m2*	4.650 m2
Totaal	**2.370 m2**	**6.150 m2**		**7.890 m2**

Tabel Toename groen bij optimalisatie 2x2 rijstroken (scenario 2) en stadsstraat 2x1 rijstroken (scenario 3)

Daarnaast zorgt een versmalling naar 2x1 rijstroken ervoor dat de geplande bebouwing op de Kop ASW/Oude Daalstraat zich optimaal voegt in de omgeving waarbij de rooilijn aansluit bij die van de bebouwing langs de singel. In aantal woningen zullen de verschillende modellen elkaar niet veel ontlopen. Wel kan de binnentuin zo flink worden vergroot en er dus meer groen voor de buurt worden gemaakt. Zie vergelijking (4 afbeeldingen) onderaan dit hoofdstuk.

Hoeveel groen precies kan worden gerealiseerd in de Daalsetunnel, in welke vorm, of bomen mogelijk zijn en welke aanpassingen aan de tunnelconstructie nodig zijn is nader uit te werken. Dat geldt ook voor de mogelijkheden voor vergroening binnen de huidige keerwanden buiten de tunnel. Eventuele aanpassing van de keermuren moet worden afgestemd met ProRail (eigenaar en beheerder van de tunnel). Uitgangspunt is om zo min mogelijk aan te passen aan de huidige tunnelconstructie. Het

huidige hemelwaterafvoersysteem kan niet aangepast worden en het toevoegen van gronddekking voor bomen op de tunnelconstructie kan niet onbeperkt.
Het anders inrichten en vergroenen van en in de Daalsetunnel valt buiten de projecten Lombokplein en Kop ASW/Oude Daalstraat.

Verkeerskundige ambities
Het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken (scenario 2) is mogelijk in relatie tot de aanwezige auto intensiteiten. Echter wanneer ook de gewenste 30 km/u snelheid wordt toegepast, past deze inrichting van 2x2 niet bij het snelheidsregime en zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie. Volgens de landelijke ontwerprichtlijnen (CROW) horen 2 rijstroken per rijrichting niet bij een inrichting van 30 km/u. Volgens deze richtlijnen zijn 2 rijstroken per rijrichting voorbehouden aan wegen met 50 of 70 km/u, zoals in de praktijk ook gebruikelijk is. Automobilisten krijgen veel meer de indruk van een 50 km/u weg en gaan zich daarnaar gedragen, met risico op ongevallen. Een inrichting met 2x1 rijstroken voldoet al veel meer aan de geldende ontwerprichtlijnen en daarmee het verwachtingspatroon bij weggebruikers. Het versmallen en vergroenen naar 2x2 rijstroken kan, maar wel bij een snelheidsregime van 50 km/uur. Zoals hierboven uitgelegd associeert de gemiddelde weggebruiker 2 rijstroken met 50 of 70 km/u en gaat zich daarnaar gedragen met risico's op onveilig verkeersgedrag.

De versmalling van het wegprofiel naar een stadsstraat met 2x1 rijstroken sluit het best aan bij de ambities voor de A-zone uit het Mobiliteitsplan. Voor het versmallen van het wegprofiel naar 2x1 rijstroken rijdt – zelfs na realisatie van project Lombokplein, de knip Catharijnesingel, afslagverbod Kaatstraat en project Amsterdamsestraatweg - nog teveel autoverkeer. In de Daalsetunnel komt het autoverkeer van Westplein (15.000 mvt/dag) en Vleutenseweg (8.000 mvt/etm) samen, om grotendeels richting binnenstad weer uit te waaieren over verschillende routes. Overdag ontstaat hierdoor in de Daalsetunnel (zowel stad in als uit) een wachtrij die op veel momenten over andere kruispunten (waaronder Paardenveld) heen kan komen te staan. Kruisingen met langzaam verkeer worden hierdoor geblokkeerd. Om congestie (bijv. tot over de kruising Paardenveld) bij een scenario met 2x1 zoveel mogelijk te beperken, krijgt autoverkeer vanuit de Daalsetunnel richting Ring langer groen licht. Dit leidt op de kruising met de Vleutenseweg tot langere wachttijden voor kruisend verkeer, waaronder fietsers, voetgangers en openbaar vervoer (zoals de drukke buslijn 28 tussen Vleuten en USP). Bovendien is er met een 2x1 profiel geen ruimte meer om verkeer (stad uit) in de Daalsetunnel te bufferen. Dit is nodig als er congestie optreedt op de stadsstraat tussen Vleutenseweg en Koningsbergerstraat. Door autoverkeer vanuit de Daalsetunnel minder groen te geven kunnen fietsers en voetgangers op verderop gelegen kruispunten op genoemd traject beter oversteken. Zonder voldoende bufferruimte in de Daalsetunnel ontstaan er tussen de Vleutenseweg en Koningsbergerstraat langere wachtrijen waardoor langzaam verkeer minder goed kan oversteken. Ook stadinwaarts leiden minder rijstroken in de Daalsetunnel tot een slechtere oversteekbaarheid voor langzaam verkeer. Bij drukte op de stadsstraat kan een wachtrij met autoverkeer namelijk minder goed worden weggewerkt door meer groen te geven richting Daalsetunnel indien er maar één rijstrook beschikbaar is.

Na realisatie van de hierboven beschreven projecten en maatregelen in NoordWest gaat het voornamelijk nog om bestemmingsverkeer op de route. Het enkel versmallen van de infrastructuur in de Daalsetunnel zal derhalve niet leiden tot een aanzienlijke gedragsverandering en aanzienlijke reducering van de auto intensiteiten. Uit onderzoek naar de mogelijkheden van verkeersreductie op het Westplein blijkt het volgende. Dagelijks reizen er circa 10.000 unieke voertuigen over het Westplein. Ook is het verkeer over het Westplein zeer laagfrequent, veel auto's zien we gemiddeld maar één dag in de week. Dit betekent dat bij een verkeersreductie van 2.000 motorvoertuigpassages per etmaal een zeer grote groep autoreizigers bereikt moet worden. Er zijn maar weinig voertuigen die

meerdere keren per week over het Westplein reizen. Het aandeel hoogfrequent verkeer is met circa 15% laag, Dit is wel een kansrijke doelgroep om structurele verkeersreductie op het Westplein te behalen, aangezien deze voertuigen meer dan 3x per week over het Westplein reizen. De ervaring leert echter dat reizigers niet ineens hun reisgedrag van 3x per week naar 0x per week over het Westplein aanpassen.

Voor het versmallen van het wegprofiel naar 2x1 rijstroken zijn dus ingrijpende (netwerk)maatregelen nodig om de auto intensiteiten te verlagen. Zoals bijvoorbeeld:

- Knip Paardenveld (naast de inmiddels ingeplande afslagverbod Kaatstraat): levert voldoende reductie op in de Daalsetunnel. Nadeel: uitvoering van het VO voor de Westelijke Stadsboulevard is niet mogelijk.
- Stedelijke knips Noordwest: deze set bevat een knip in de Amsterdamsestraatweg ter hoogte van het spoorviaduct, een knip Monicabrug en een knip op het Thomas a Kempisplantsoen. Deze maatregelen dragen bij aan het haalbaar maken van de gewenste intensiteit in de Daalsetunnel. Nadeel: leidt tot grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de RING.

Uit analyses met behulp van de modeldoorrekening van het Mobiliteitsplan 2040 blijkt dat met het uitvoeren van het pakket van maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 in de Daalsetunnel 2x1 rijstroken en daarmee 30 km/u haalbaar is. Er is sprake van een groot aantal maatregelen die per saldo zullen bijdragen aan het verminderen van de auto intensiteiten in de Daalsetunnel, onder andere door maatregelen te treffen om het bestemmingsverkeer te reduceren. Deze liggen deels ook niet in of om het projectgebied (zie kader: *Toelichting effect Mobiliteitsplan op intensiteiten).* Er is alleen zicht op de effecten van het totale pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 voor de Daalsetunnel vanaf (omstreeks) het jaar 2040.
Het pakket aan maatregelen bestaat onder meer uit:

- Verminderen van het aantal parkeerplaatsen in het Centrum, gebouwd en op straat. Over de Springweggarage is reeds besloten dat deze op termijn wordt gesloopt. Ook is er ambitie om minder parkeerplaatsen op straat te krijgen, dus door versneld hier uitvoering aan te geven neemt het aantal parkeerplaatsen op straat en in garages af.
- Verminderen van het aantal parkeerplaatsen binnen de singels i.c.m. stimuleren parkeren op afstand (stadsrand of in de regio). Dit is onderdeel van de module Parkeerhubs als onderdeel van de Parkeervisie 2021. In deze module staan ambities waarvoor nog niet voor alle elementen budget beschikbaar is. De planvorming voor de realisatie van de HUBXL op Papendorp is inmiddels gestart.
- Uitbreiden fietsparkeren in het Centrum, is onderdeel van de Module Fietsparkeren van de Parkeervisie. Ook hiervoor geldt dat nog niet alle maatregelen om het fietsparkeren uit te breiden in het Centrum gedekt zijn,
- Schaalsprong Openbaar vervoer (Samen OV Versnellen). Nog geen financiële dekking aanwezig. De globale planning is dat deze schaalsprong tussen 2030 en 2040 geëffectueerd wordt.
- Stimuleren deelmobiliteit en anders reizen (niet reizen, met duurzame vervoermiddelen).
- Aanleg nieuwe fietsroutes, zoals Om de Noord en de Nic. Beetstunnel.
- Extra doseren op bijvoorbeeld de Vleutenseweg de stad in.

Het op korte termijn geschikt maken van 30 km/u in de Daalsetunnel betekent dus dat er versneld een pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 en evt. aanvullende maatregelen moet worden uitgevoerd. Een groot deel van het pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan is nog niet financieel gedekt of betekent schuiven met budgetten binnen de Opgave ten koste van andere ambities. Gezien

het grote aantal onzekerheden t.a.v. dekking, budgetten, planning en daadwerkelijke effecten op de intensiteiten is het realiseren van dit scenario lastig.

Toelichting effect Mobiliteitsplan op intensiteiten.
De intensiteiten nemen met alle maatregelen in het Mobiliteitsplan 2040 generiek af in en om het Centrum als gevolg van de uitvoering van een complete set aan maatregelen op een breed scala aan beleidsvelden van mobiliteit. Het complete pakket aan maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets, voetganger, auto, deelmobiliteit, DVM, Mobiliteitsmanagement, etc draagt bij aan dit effect. Zo kan een optimale fietsroute tussen Harmelen en Utrecht bijdragen aan een afname van autoverkeer doordat men eerder de fiets kiest. Het verbeteren van deze fietsverbinding bestaat uit een aantal maatregelen verspreid over een groter gebied, bijvoorbeeld al in Vleuten. Maatregelen waarvan het effect uiteindelijk in de Daalsetunnel zichtbaar wordt.

Aandachtspunt hierbij is ook dat de nood- en hulpdiensten doorgaans niet gelukkig zijn met het terugbrengen van maximum snelheden omdat dit een beperkende factor is voor het behalen van de (wettelijke) opkomsttijden.

Financiële consequenties
De benodigde aanpassingen aan de infrastructuur brengen aanzienlijke kosten met zich mee. Dit betreffen kosten die buiten de scope van de projecten Kop ASW/Oude Daalstraat en Lombokplein vallen, waarvoor dus nog geen dekking is.

- Scenario 1: In dit scenario wordt nu niets gedaan aan de infrastructuur, dus er zijn nu geen extra kosten. Op een later moment in 1x herinrichten van de eindsituatie. Voordeel: meest kosteneffectief.
- Scenario 2: Dit vergt nu extra investeringskosten voor zoveel mogelijk verbetering en herinrichting van de infrastructuur passend bij de mobiliteitssituatie van de omgeving van circa 2 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%. Nadeel: er moet uiteindelijk 2x heringericht worden, dus overall duurder.
- Scenario 3: Dit vergt extra investeringskosten voor herinrichting infrastructuur van circa 7 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%. Dit is exclusief de kosten voor de benodigde mobiliteitsmaatregelen buiten het gebied.

Consequenties project Kop ASW/Oude Daalstraat
De verschillende uitgewerkte scenario's hebben niet alleen effect op de inrichting van de infrastructuur, de mobiliteit, maar ook op het project voor de herontwikkeling Kop ASW/Oude Daalstraat.

Scenario 1 gaat uit van ontwikkeling van het project Kop ASW/Oude Daalstraat binnen de nu beschikbare ruimte en de financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied. Uitvoering in deze vorm is niet afhankelijk van aanpassingen aan de omgeving. Het ontwerpen van de woningen naast de huidige infra brengt wel enige uitdaging met zich mee gezien de geluidsbelasting vanuit zowel de weg als het spoor.

In scenario 2 kan de bebouwing iets worden opgeschoven richting Daalsesingel, sluit deze beter aan op de bebouwing langs de singel en wordt de binnentuin een beetje groter. Het project hoeft geen

vertraging op te lopen en het plan kan binnen de financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied uitgevoerd worden.

In scenario 3 kan de rooilijn van de nieuwe bebouwing optimaal aansluiten bij de bebouwing langs de singel en kan de bebouwing ook meer richting Daalsetunnel worden opgeschoven. Zo kan de binnentuin aanzienlijk worden vergroot en is er dus meer groen voor de buurt.
Indien de realisatie van de verschillende maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 - om auto-intensiteiten te reduceren - niet versneld uitgevoerd wordt, vertraagt de uitvoering van het project Kop ASW aanzienlijk. Dit heeft een nadelig effect op de grondexploitatie Stationsgebied. Ook is het bij een mogelijke vertraging belangrijk om, na een intensief participatietraject, goed en helder te communiceren wat dit betekent voor het project kop ASW.

Scenario 1 (bouwen binnen huidige ruimte)

Scenario 2 (t.o.v. scenario 1)

Scenario 3 (t.o.v. scenario 1)

Samenvattend:

- Scenario 1 kan binnen huidige kaders worden gekozen. Nu niets doen. Later, zodra het kan (als voldoende mobiliteitsmaatregelen in de omgeving gerealiseerd zijn) in één keer inrichten van de eindsituatie. Het voordeel van dit scenario is dat het past binnen de huidige financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied en op korte termijn woningen kunnen worden gerealiseerd. Het nadeel is dat in de komende jaren weinig verbetering van het gebied plaatsvindt en in eindsituatie niet de meest optimale stedenbouwkundige opzet is gerealiseerd. Daarnaast brengt het ontwerpen van de woningen enige uitdaging met zich mee gezien de geluidsbelasting vanuit zowel de weg als het spoor.
- Voor scenario 2 geldt dat het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken extra ruimte geeft voor groen en de leefbaarheid van het gebied, passend bij de mobiliteitssituatie van de omgeving. Dit vraagt om verdere uitwerking van de 2x2

infrastructuur met bijbehorende financiële raming en een besluit over de benodigde investering. Het invoeren van 30 km/u past echter niet bij een inrichting van 2x2 en zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie. Een nadeel is dat de infra twee keer heringericht moet worden, wat twee keer kosten met zich meebrengt en dus duurder is. En in de eindsituatie is niet de meest optimale stedenbouwkundige opzet gerealiseerd. Het voordeel is dat er meteen wat verbetering is op korte termijn en de realisatie van woningen hoeft geen vertraging op te lopen en de binnentuin wordt iets groter.

- Scenario 3: nu al meteen naar de eindsituatie. Dit vraagt om uitwerking van 2x1 infrastructuur, met bijbehorende financiële raming en een besluit over de benodigde investeringen. Het voordeel is dat er snel een grote verbetering van de inrichting van het gebied wordt gerealiseerd en op korte termijn een toevoeging van woningen binnen een optimale stedenbouwkundige verkaveling en dat het in 1x klaar is. Maar de verkeersafwikkeling kent langjarig grote problemen, zowel voor de auto, maar indirect ook voor de fiets, voetganger en openbaar vervoer. Meer congestie leidt tot verkeersonveilige situaties en een langere wachttijd voor alle verkeersdeelnemers bij kruispunten met verkeerslichten. Verkeer kan vanuit Daalsetunnel niet meer worden gedoseerd om wachtrijvorming verderop te verminderen. Bovendien heeft de verkeersopstopping een nadelig effect op de luchtkwaliteit en de leefkwaliteit in de omgeving. Dit heeft ook consequenties voor het bestemmingsverkeer dat we via deze route juist wel willen faciliteren, bezoekers van de binnenstad/Hoog Catharijne, bewoners en personeel van ondernemers in de binnenstad staan ook in deze file(s).
  Of een besluit nemen over het naar voren halen van de middelen voor mobiliteitsmaatregelen in de omgeving.
- Scenario 3 kan ook op een later moment worden gerealiseerd. Eerst Lombokplein, de knip Catharijnesingel, herinrichting Amsterdamsestraatweg en afslagverbod Kaatstraat uitvoeren en de verkeersontwikkeling monitoren. De ontwikkeling van Kop ASW met circa 5 à 8 jaar uitstellen. Dit betekent naast een besluit over de benodigde investering voor versmallen van de infrastructuur ook een nadelig effect op de grondexploitatie Stationsgebied.

Bijlage 1 Verkeerskundig onderzoek: wat kan nu, straks en later?

Utrecht streeft naar afname van autoverkeer in de binnenstad, zoveel mogelijk 30 km gebieden in de binnenstad, alternatieve mobiliteitsvormen en een verkeersveilige en heldere verkeerssituatie.

Snelheidsregimes

De situatie waarin de snelheidsregimes elkaar afwisselen van 50 km/u (begin Graadt van Roggenweg) – 30 km/u (stadsstraat) – 50 km/u (Daalsetunnel) – 30 km/u (Paardenveld) is niet ideaal voor weggebruikers. Het is de ambitie dat op termijn voor alle bovengenoemde wegen een 30 km/uur regime geldt.
Door de herinrichting van het Westplein wordt de logische hoofdroute voor auto's Daalsetunnel – Vleutenseweg en niet meer Daalsetunnel – Westplein – Graadt van Roggenweg. De Vleutenseweg blijft vooralsnog een 50 km weg, waardoor op de hoofdroute geen wisseling is van regimes.

Wat hoort bij 30 km/uur?

In de (landelijke) ontwerprichtlijnen is opgenomen dat uit de inrichting van de weg en omgeving al duidelijk moet zijn welk snelheidsregime verwacht wordt van de weggebruiker. Voor een 30 km regime geldt dat er maximaal één rijstrook per richting is. Daarnaast zijn de kruisingen gelijkvloers, is er mogelijkheid voor voetgangers om over te steken en kan je parkeren langs de rijbaan. Afhankelijk van de intensiteiten kunnen fietsers en snelverkeer worden gemengd. Om een aaneengesloten 30 km gebied te maken is aanpassing nodig van de fysieke inrichting van de Daalsetunnel (mede in relatie tot handhaafbaarheid).

In de verkeerswereld ontstaat steeds mee behoefte aan het inrichten van wegen binnen de bebouwde kom als 30 km/u. Zo stuurden de G4 (een samenwerkingsverband tussen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht) in november 2021 een brandbrief naar het kabinet en de Tweede Kamer met de oproep om het mogelijk te maken de maximumsnelheid op de meeste straten te verlagen van 50 naar 30 km/u. Een snelheid van 30 km/u heeft voordelen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om de openbare ruimte her te verdelen voor lopen, fietsen en OV. Op wegen waar dat nu niet goed kan, bijvoorbeeld door openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten of op drukke ontsluitende wegen willen de G4-steden ook 30km/u mogelijk maken.
Met het afwegingskader 30 km/u (vorig jaar opgesteld door het CROW, in opdracht van IenW) kunnen wegbeheerders bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/u en op welke wegen een limiet van 50 km/u veilig mogelijk is. Het uitgangspunt is dat 50 km/u alleen nog mogelijk is wanneer dit veilig kan en wenselijk is. Het benoemt daarbij de categorie gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. Voor de gebiedsontsluitingsweg 30 zijn echter nog geen passende inrichtingskenmerken opgesteld en is ook eerst aanpassing van wet- en regelgeving nodig.