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

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	J.C. Damoiseaux	**Datum**	5 juli 2022
Doorkiesnummer	14 030	**Kenmerk**	5840166/2206291200-JD
E-mail	j.damoiseaux@utrecht.nl	**Onderwerp**	Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW
Bijlage(n)	3; waarvan 1 onderaan bijgevoegd	**Beleidsveld**	Groot Merwede

Geachte leden van de raad,

Bij de behandeling van het PvE/FO Lombokplein op 25 maart 2021 heeft uw raad de motie ‘30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel’ (hierna: M54/2021) aangenomen. De uitwerking van de motie laat zien dat de motie knelt met de door u meegegeven randvoorwaarden voor het project Kop Amsterdamsestraatweg – Oude Daalstraat (hierna: Kop ASW). In deze brief gaan wij in op deze knelpunten. Eerst gaan we in op het startdocument Kop ASW.

Startdocument Kop ASW en omgevingsscan
Uw raad heeft op 9 mei 2019 opdracht gegeven om een startdocument voor de Kop ASW op te stellen op basis van drie randvoorwaarden: (1) goede ruimtelijke inpasbaarheid in de bestaande omgeving, (2) een zo goed mogelijke groene kwaliteit en (3) financiële haalbaarheid. Deel van de opdracht is het opstellen van het startdocument in nauwe samenwerking met omwonenden. Ook heeft uw raad besloten tot het opstellen van een omgevingsscan om de samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving te borgen. De verschillende documenten vindt u in de bijlage.

Het concept startdocument is opgesteld in samenwerking met een groep omwonenden. Aan de hand van vijf bijeenkomsten is de ambtelijke projectgroep in gesprek gegaan met omwonenden over thema’s zoals de stedenbouwkundige uitwerking, groen en mobiliteit, onderzoeksvragen voor de volgende fase en een mogelijk voorkeursmodel. In het startdocument zijn uitgangspunten geformuleerd die richting geven aan de ontwikkeling. Daarnaast is naar aanleiding van de bijeenkomsten, als verdere uitwerking van de modellenstudie, een ontwikkelmodel ‘open bouwblok met binnentuin’ opgenomen in het startdocument. Verder zijn onderzoeksvragen opgenomen die in de vervolgfase, bij het opstellen van een bouwenvelop, beantwoord moeten worden. Tevens zijn de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving in beeld gebracht met de omgevingsscan. Een deel van de omwonenden blijft tegen woningbouw op deze locatie.

Op 15 juni jl. vond een laatste bijeenkomst met de participatiegroep plaats. Bij de bijeenkomst zijn de scenario’s van motie M54/2021 en de invloed op het project kop ASW besproken. Het deel van de

participatiegroep dat geen woningbouw op deze locatie wil, heeft een voorkeur voor het scenario waarbij woningen zo laat mogelijk worden gerealiseerd zodat het huidige groen zo lang mogelijk behouden blijft.

Uitwerking M54/2021
In de motie draagt u het college op (1) de intentie uit te spreken dat het hele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt, (2) dat parallel aan uitwerking van het VO Lombokplein uitgezocht wordt wat 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 (3) en de raad een voorstel te doen voor planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding. Tevens heeft uw raad bij de behandeling van de Programmabegroting 2022 gevraagd de studie naar de vergroening en versmalling van de Daalsetunnel mee te nemen bij het project Kop ASW. Voor het deel van de Sowetobrug tot aan de Koningsbergerstraat volgt de uitwerking later vanwege ontwikkelingen op het gebied van de landelijke invoering van 30 km/u binnen de bebouwde kom. Hierover hebben we u op 14 maart 2022 geïnformeerd.

Voor het deel Daalsetunnel hebben we een aantal scenario's uitgewerkt. Hierbij is rekening gehouden met ruimtelijke, verkeerskundige en groene aspecten en zijn de financiële consequenties in beeld gebracht. Uitgangspunt bij alle scenario's is de uitvoering van het PvE/FO Lombokplein. Dit houdt in dat aan de Lombokpleinzijde het wegprofiel wordt versmald naar 2x2 rijstroken en voor zover mogelijk vergroend.
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 bij het spoorviaduct moet worden afgestemd met ProRail, de eigenaar en beheerder van de tunnel. Onderaan deze brief is weergegeven wat de invloed is van de drie scenario's op het plangebied.

Samengevat zijn dit de drie ruimtelijke scenario's om tot de beoogde eindsituatie te komen:
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 weginfrastructuur 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.

Haalbaarheid scenario's
Alleen scenario 1 is haalbaar binnen de vastgestelde grondexploitatie Stationsgebied en Programmabegroting. Inhoudelijk laat de vergelijking van de verschillende scenario's zien dat er spanning zit tussen de ruimtelijke, groene en verkeerskundige ambities. Ook verschillen de scenario's als het gaat om financiële consequenties en consequenties voor het project Kop ASW.

Scenario 1 betekent dat er nu niets wordt gedaan aan de weginfrastructuur. Maar dat later, zodra er voldoende mobiliteitsmaatregelen genomen zijn om afname van autoverkeer in de omgeving te bewerkstelligen (conform Mobiliteitsplan 2040), de weg direct heringericht wordt naar de gewenste

eindsituatie van een 2x1 stadstraat. Het voordeel is dat dit scenario past binnen de huidige financiële kaders van de grondexploitatie Stationsgebied en dat er op korte termijn woningen kunnen worden gerealiseerd, rond 2026 - 2027. Het nadeel is dat in de komende jaren weinig verbetering van het gebied plaatsvindt en in de 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 het spoor als de weg vanwege de maximum snelheid van 50 km/u. Voor een herinrichting van de infrastructuur op een later moment is geen financiële dekking beschikbaar.

Voor scenario 2 geldt dat het optimaliseren en versmallen van de wegen naar 2x2 rijstroken en instellen 30 km/uur extra ruimte geeft voor groen en de leefbaarheid van het gebied. Dit vergt investeringskosten van circa 2 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%. Het op korte termijn aanleggen van 2x2 rijstroken is mogelijk in relatie tot de aanwezige auto intensiteiten. Het invoeren van 30 km/u past echter niet bij een inrichting van 2x2 rijstroken en zorgt voor een onduidelijke verkeerssituatie. De geplande nieuwbouw Kop ASW kan in deze variant binnen de nu beschikbare ruimte worden ontwikkeld en krijgt in deze variant een klein beetje meer ruimte. De vastgoedontwikkeling kan rond 2026 - 2027 gerealiseerd worden en kan binnen de grondexploitatie Stationsgebied uitgevoerd worden. Een nadeel is dat de infrastructuur twee keer heringericht moet worden, wat twee keer kosten met zich meebrengt en dus duurder is. Voor de (gefaseerde) herinrichting van de infrastructuur is geen financiële dekking beschikbaar.

Scenario 3, het versmallen van de infrastructuur naar 2x1 rijstroken, levert ruimtelijk en op het gebied van groen veel op. Door het verschuiven van de rooilijn krijgt het woningbouwproject een optimale stedenbouwkundige verkaveling, waardoor een grotere binnentuin mogelijk wordt. Daarnaast zorgt het verlagen van de maximumsnelheid voor een verbetering op het gebied van luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Met dit scenario wordt een verbetering van de inrichting van de Daalsetunnel gerealiseerd en kunnen er op korte termijn (voor 2030) woningen toegevoegd worden binnen een optimale stedenbouwkundige verkaveling.

Dit scenario brengt echter verschillende nadelen met zich mee. Zo is het aanbod van autoverkeer tot in 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 (conform Mobiliteitsplan 2040) ontbreekt het (nog) aan financiële middelen. Ook zijn de gevolgen op andere delen van het netwerk, inclusief op projecten in voorbereiding als Westelijke Stadsboulevard en Amsterdamsestraatweg, groot. Tenslotte is voor het herinrichten van de infrastructuur zelf geen financiële dekking beschikbaar. Deze investeringskosten voor het herinrichten van de infrastructuur (exclusief aanvullende mobiliteitsmaatregelen) betreffen circa 7 miljoen euro met een risico bandbreedte van 30%.

Als er geen aanvullende mobiliteitsmaatregelen worden getroffen, zal de verkeersafwikkeling langjarig grote problemen kennen, zowel voor de auto, maar indirect ook voor fiets, voetganger en openbaar vervoer. Daarbij heeft de verkeersopstopping die zo ontstaat ook een nadelig effect op de luchtkwaliteit, geluidsbelasting en leefkwaliteit in de omgeving.

Een mogelijkheid is om dit scenario op een later moment te realiseren – conform Mobiliteitsplan 2040 - na uitvoering van de verschillende maatregelen: eerst het uitvoeren van Lombokplein, de knip Catharijnesingel, herinrichting van de Amsterdamsestraatweg en het afslagverbod Kaatstraat en het monitoren van de verkeersontwikkeling. De inschatting is dat dit minimaal vijf tot acht jaar duurt. Een

dergelijke verschuiving betekent dat wij afwijken van de door u in 2019 meegegeven kaders voor het project kop ASW.
Het dilemma hierbij is dus óf wachten met de ontwikkeling van de Kop ASW tot versmalling van de infrastructuur haalbaar is, óf de Kop ASW nu al gaan ontwikkelen binnen de nu beschikbare ruimte.

Een keuze om eerst de verschillende verkeersmaatregelen af te wachten betekent dat woningen in dit gebied pas na 2030 (en mogelijk pas richting 2040) gerealiseerd worden. Wanneer de vastgoedontwikkeling niet op korte termijn start, heeft dit een nadelig effect van 2,8 miljoen euro op de grondexploitatie Stationsgebied. Daarnaast is er voor de herinrichting van de infrastructuur geen financiële dekking beschikbaar.

Hieronder is een tabel opgenomen met de financiële consequenties per scenario.

#	Effect grex kop ASW	Kosten herinrichting infra
Scenario 1	Geen	Nu geen kosten
Scenario 2	Geen	1,4 – 2,6 miljoen euro
Scenario 3	Geen	5 – 9 miljoen euro, exclusief kosten voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen
Scenario 3 op later moment	-2,8 miljoen euro	5 – 9 miljoen euro

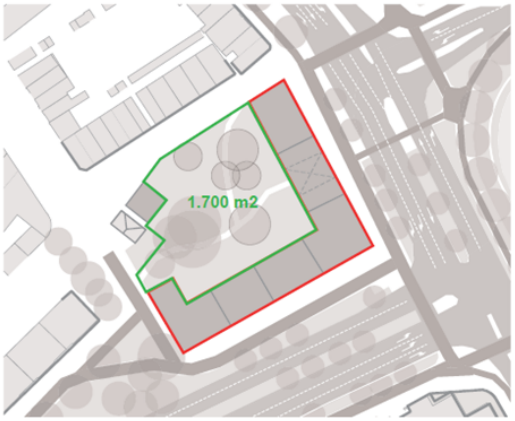
Vervolg
Zoals eerder vermeld voldoet alleen scenario 1 aan de door u meegegeven randvoorwaarde van financiële haalbaarheid. De overige scenario's zijn op dit moment niet haalbaar binnen de vastgestelde programmabegroting. Indien uw raad een voorkeur heeft voor een ander scenario is dit onderwerp bij de integrale afweging. Om tot een voorstel aan uw raad te komen over het vervolg van Kop ASW en uw motie M54/2021 zijn wij graag bereid een nadere toelichting te geven op deze brief en de scenario's. Naast de beperkende financiële randvoorwaarden, is ook de volgordelijkheid van de herinrichting van de weginfrastructuur en uitvoering van het project Kop ASW en het effect daarvan op de ruimtelijke kwaliteit een vraagstuk.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlage 1: Impressies van de drie scenario's





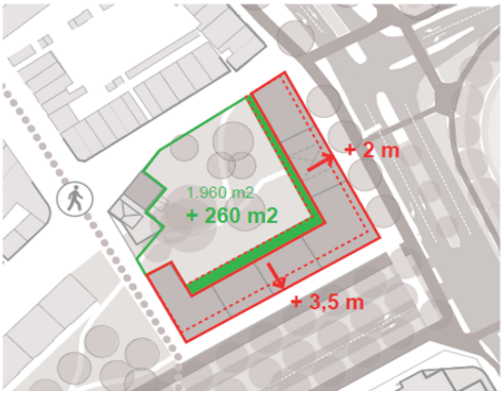
Scenario 1





Scenario 2





Scenario 3