

Toelichting op rapport Verkeersstudie Utrecht Noord West



Gemeente Utrecht

Doel en verantwoording

Doel:

Duiding en conclusies van de inzichten en resultaten van het rapport Verkeersstudie Utrecht Noord West van RHDHV.

Verantwoording:

Het onderzoek van RHDHV is gebaseerd op het verkeersmodel VRU 3.4. In dit model zijn alle besluiten opgenomen van vastgestelde bouw- en verkeersprojecten bijvoorbeeld voor het Westplein.

Bij de uitwerking van het project Westelijke Stadsboulevard is een geoptimaliseerde modelvariant gemaakt met de laatste inzichten rondom de WSB.

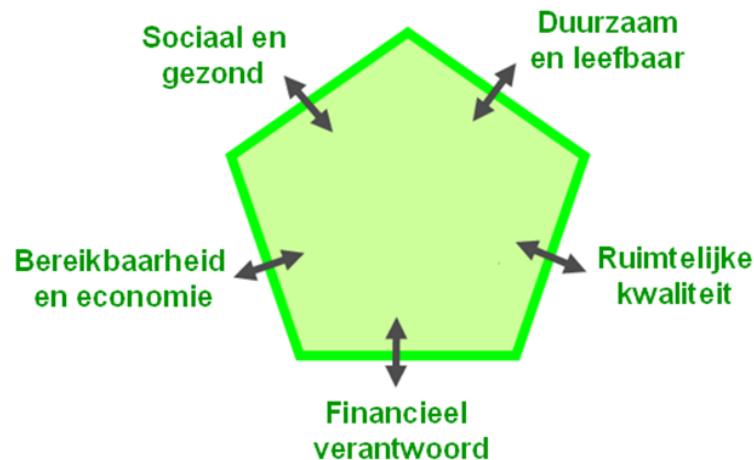
Dit voortschrijdend inzicht was nog niet beschikbaar voor de analyse van RHDHV.

Om de resultaten van de Noordweststudie goed te kunnen vergelijken met de resultaten van de Westelijke Stadsboulevard zijn de drie scenario's uit de Noordweststudie doorgerekend met de geoptimaliseerde modelvariant van de Westelijke Stadsboulevard. Hierdoor is er soms sprake van verschillen tussen het RHDHV rapport en deze toelichting. De uitkomsten van de door de gemeente berekende scenario's staan op de laatste pagina.

De resultaten van dit onderzoek staan in hoofdlijnen in deze toelichtende presentatie. Het gaat om keuzes op strategisch/tactisch niveau. Na de hoofdkeuze moet deze verder worden uitgewerkt.

Op stedelijk niveau worden de effecten in de actualisatie van het mobiliteitsplan 'Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen' opgenomen.

Doelstellingen en keuze in mobiliteitsplan SRSRSB 2016



1. Betere verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid en leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerk: plek in stad bepaalt mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor voetganger
4. Meer ruimte voor fietser, stedelijk en regionaal
5. Systemsprong voor openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid van bestemmingsverkeer via snelwegen en stedelijke verbindingswegen met efficiënte benutting van asfalt
7. Efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar zinvol
8. Verkeersveilige stad, zoveel mogelijk inrichten met 30km/u-regime
9. Beter benutten van beschikbare openbare ruimte d.m.v. mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en moderne technologie
10. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen volgen capaciteit van infrastructuur

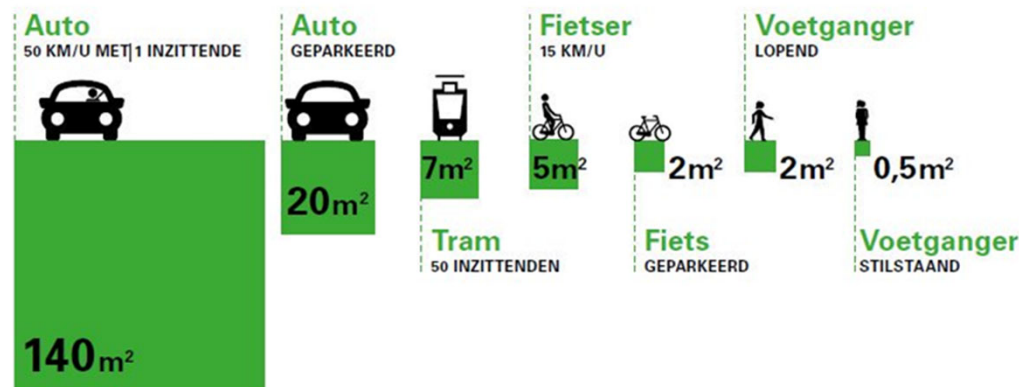
Gezonde verstedelijking

1. Ruimte maken voor leefbaarheid en duurzaamheid,
2. Faciliteren van fietsen, lopen en openbaar vervoer,
3. Meer gezonde lucht en minder geluid.

Uitdaging is de beperkte openbare ruimte. Gezonde vervoerswijzen nemen minder ruimte in dan de auto.

Wat betekent dit voor Noordwest

- Verandering reisgedrag: meer lopen, fietsen, OV,
- Betere oversteekbaarheid dwarsverbindingen
- Ontmoedigen doorgaand autoverkeer (zo lang mogelijk op de ring, juiste inprikkers, kortste route door de stad, bestemmingen goed bereikbaar)
- Veel betere verblijfskwaliteit, minder ruimtebeslag voor verkeer = meer leefkwaliteit bewoners en ruimte om te ondernemen



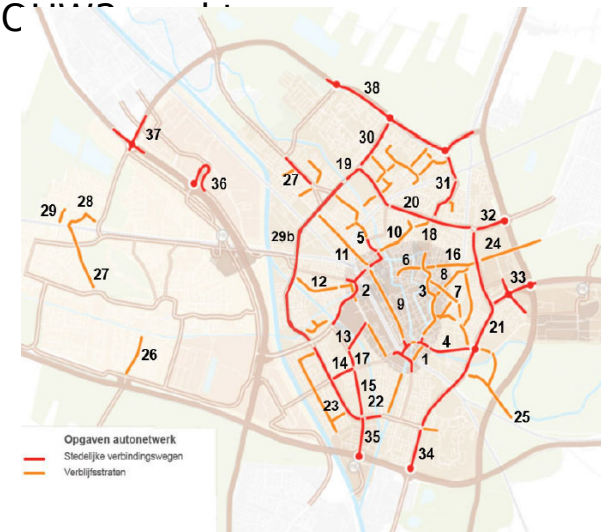
Wat betekent dit voor Noordwest

- Minder hinder in de vorm van geluid en betere luchtkwaliteit
- Verbeteren verkeersveiligheid
- Mogelijk maken gebiedsontwikkelingen met nieuwe woningen en werkplekken
- Toegankelijkheid voor nood- en hulpdiensten, logistiek, mensen met beperking
- Meer ruimte voor lokaal verkeer door weren gebiedsvreemd verkeer

Vraagstukken Noordwest

- Doorgaand verkeer oost-west langs de binnenstad (Weerdsingel, Votulast en Loevenhoutsedijk)
- Knijp Monicabrug werkt voldoende voor het doel luchtkwaliteit maar er is nog steeds veel west-oost verkeer (Votulast)
- Er is veel verkeer door Oog in Al naar de Cartesiusweg vanwege het opheffen van de op- en afritten Oog in Al op de A2 in het verleden. De NC is nu onvoldoende voor ontlasting van Oog in Al.
- Hoeveelheid autoverkeer strijdig met ambities voor inrichting, (groen verblijven, oversteken, leefbaarheid)

Opgaven uit het mobiliteitsplan



Stedelijke ambities in Noordwest

- Westplein
transformatie naar Lombokplein
- Route Marnixlaan - 24 Oktoberplein
transformatie naar Westelijke Stadsboulevard (WSB)
- Amsterdamsestraatweg (ASW)
transformatie naar een verblijfsstraat
- As Votulast
minder doorgaand autoverkeer, vergroten leefbaar en veiligheid



Westplein / Lombokplein

Ambitie uit omgevingsvisie:

- Stadsstraat, 2x1 rijbaan, 30km/u, maximaal 15.000 voertuigen per etmaal, doortrekken Leidse Rijn, 350-400 woningen
- Bij uitwerking van het IPvE blijkt uit het dynamisch VISSIM-model dat 15.000 ook het maximum is dat de gewenste inrichting kan verwerken, anders ontstaat er terugslag tot aan de A2



Amsterdamsestraatweg

Ambitie (2014) is verblijfsgebied met 30km/uur:

- De inrichting is nu voor 50km/uur en is de onveiligste straat van Utrecht.
- Om tot een geloofwaardige verblijfsinrichting te komen en de veiligheid structureel te verbeteren, moet autoverkeer terug gebracht worden naar maximaal 6.000 AUTO'S (CROW-norm)
- Menging waarbij auto en fiets gebruik maken van dezelfde rijbaan
- Verkeersveiliger maken
- Tot nu toe is het niet gelukt om een goed ontwerp te maken voor 30km/u, er zijn minimaal 5 varianten gemaakt en er is een second option gemaakt door het CROW
- Geen transitie zonder mengen



Veiligheid Amsterdamsestraatweg

Nr	Locatie	Enkel schade	Gewonden	Doden	Score
1	Acaciastraat, Amsterdamsestraatweg, Anjelierstraat, Asterstraat, Dahliastraat, Dirkje Mariastraat, Fabriekstraat, Goudsbloemstraat, Jasmijnstraat, Leliestraat, Meidoornstraat, Violentastraat	27	11	0	49
2	Borneostraat, Damstraat, Javastraat, Kanaalstraat, Sumatrastraat	15	3	0	21
3	Te Daalsedijk, Amsterdamsestraatweg, Bethlehemweg, Blokstraat, Harpstraat, Tiendstraat	10	4	0	18
4	Burgemeester Middelweerdlaan, Europaweg, Landschapsbaan	5	6	0	17
5*	Jansveld, Lange Jansstraat, Loeff Berchmakerstraat, Neude, Potterstraat, Voorstraat	6	5	0	16
6	Admiraal Helfrichlaan, Beneluxlaan, Van Heuven Goedhartlaan	10	3	0	16
7	Amsterdamsestraatweg, Berkstraat, Herenweg	9	3	0	15
8	Amsterdamsestraatweg, Marnixlaan, St.-Josephlaan	7	4	0	15
9*	Brailledreef, Loevenhoutsedijk, Taagdreef	8	3	0	14
10*	De Goylaan, Zuiderbrug	7	3	0	13
11*	Atoomweg, Otto Hahnweg	1	6	0	13
12	Adelaarstraat, Gruttersdijk, Hopakker, Merelstraat	2	5	0	12
13*	Albert Schweitzerdreef, Gageldijk, Moldaudreef	2	5	0	12
14*	Vredenburgkade	4	4	0	12
15*	24 Oktoberplein, Pijperlaan	4	4	0	12

Bron: voortgangsrapportage 1/7/2019

Ongevallen 2019 tot 15 dec:

- meer dan 75 ongevallen
- 16 met letsel waarvan 14 (brom/snor)fiets, voetganger
- grootste deel tussen Paardenveld en Marnixlaan



Legenda: blauw =
ongevallenlocaties
afgelopen 2016 t/m 2019

Oorzaken:

- fietspaden dicht op de gevels dus weinig uitzicht vanuit zijstraten
- afslaande auto's hebben beperkt zicht op fietsers en ook weinig opstelruimte
- door de drukte op de weg rijden er nog steeds veel snorfietsen en brommers op het fietspad
- overstekende voetgangers versus hoge snelheden autoverkeer
- roodlichtnegatie bij de Egelantierstraat

Westelijke Stadsboulevard

Integraal Programma van Eisen (IPvE):

- Stedelijke verbindingsweg als aantrekkelijke stadsboulevard:
- Lange historie, verschillende plannen lagen voor en zijn besproken met bewoners
- Huidig IPvE vastgesteld in december 2017 met een ruime meerderheid voor het FRIS alternatief
- Goede inpassing, prettig voor de fiets, verblijven langs de gevel en goed oversteekbaar.
- Met name de fietskruisingen met de ASW en de Everhardt Meijsterlaan zijn moeilijk te regelen met voldoende kwaliteit voor de fietser door de hoeveelheid kruisend verkeer, hoge kosten voor geluidsmaatregelen op de Majellaknoop.
- Het ontwerp van de WSB kan de voorspelde intensiteiten net verwerken maar zit aan zijn maximum

As Votulast

Ambitie: rustige leefbare straat

- Te veel doorgaand verkeer van west naar oost door de stad
- Leefbaarheid vraagt om verlaging van de auto-intensiteiten
- Verbeteren verkeersveiligheid

Afslagverbod Oudenoord – Kaatstraat wordt momenteel uitgewerkt

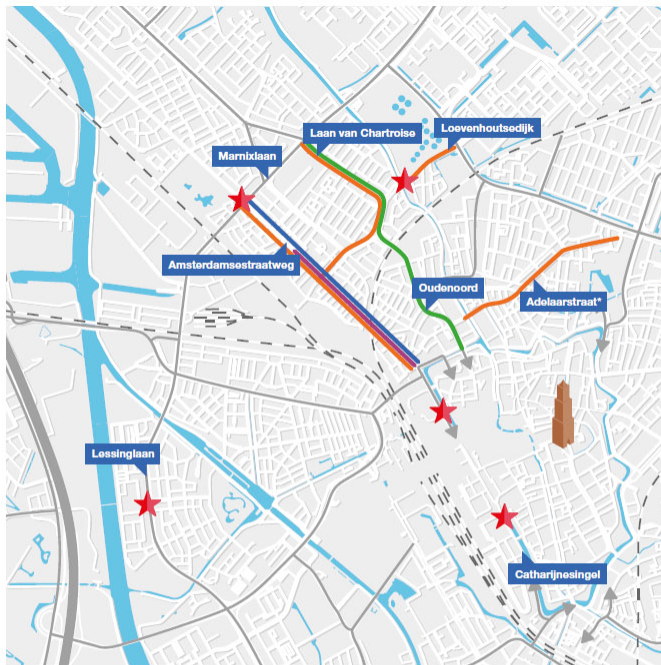


Adelaarstraat nieuw

Huidige situatie vs ambities in Noordwest

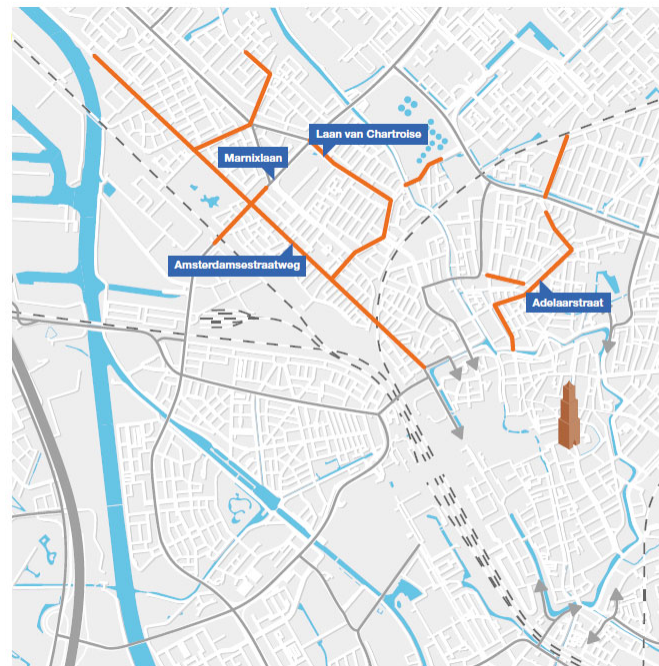
	nu	ambitie
Westelijke Stadsboulevard – Oog in Al	Fietsoversteek hoofdfietsroute Meijsterlaan overbelast Teveel doorgaand autoverkeer	Goede inpassing, verbeterde oversteek fietsers, minder doorgaand autoverkeer
Westelijke Stadsboulevard – Zuilen	Geluidsknelpunt en luchtkwaliteit slecht op Josephlaan, kruising ASW/Marnixlaan overbelast	Goede inpassing, verbeterde oversteekbaarheid fietsers, leefbaarheid verbeteren (geluid en lucht)
Amsterdamsestraatweg	Smalle fietspaden, smalle trottoirs, weinig ruimte voor fiets en voetganger	Gemengd verblijfsgebied -50% autoverkeer, verkeersveilig, transformatie leef- en ondernemersklimaat
Westplein	Teveel doorgaand autoverkeer west -> oost	Leefbare stadsstraat Max. 15.000 auto's
As Votulast	Teveel doorgaand autoverkeer west -> oost	Rustigere leefbare straat door minder of geen doorgaande autoverkeer

Huidige situatie (knelpunten grafisch weergegeven)



Figuur 1 Problematiek Noordwest

* de Adelaarstraat is onderdeel van de Voluist-route van de Adelaarstraat naar de Kardiniaal de Jongweg



Figuur 2 Wegen met geluidsknelpunten

Wat is onderzocht?

In de studie wordt rekening gehouden met mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement; beide zitten in de projecten Westelijke Stadsboulevard en Westplein. Het project Westelijke Stadsboulevard kent drie pijlers. Naast een andere inrichting zijn dat mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Met maximale inzet van mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement is de Westelijk Stadsboulevard haalbaar. Vanuit het project Lombokplein worden momenteel doelgroepen in kaart gebracht voor een mobiliteitscampagne. Voor het Lombokplein is deze inzet onvoldoende en zijn ingrepen in de verkeerstructuur noodzakelijk.

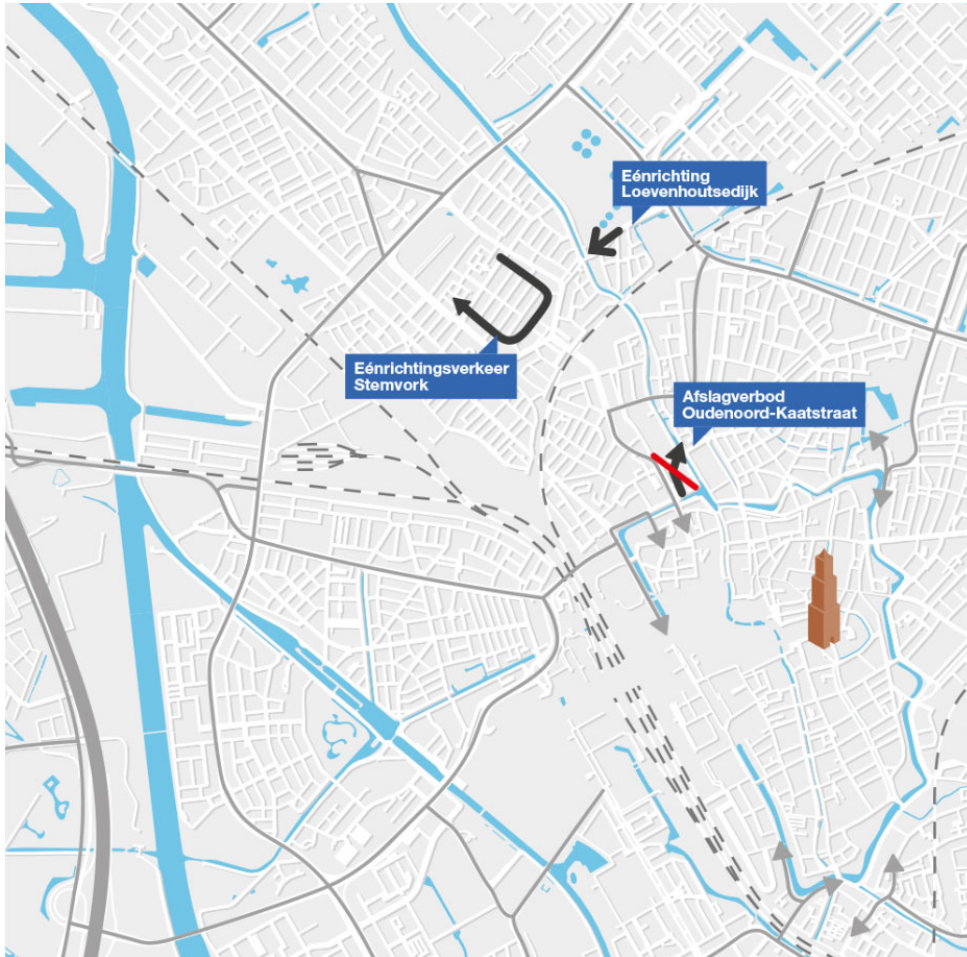
Mobiliteitsmanagement voor de Westelijke stadsboulevard bevat een Goed op Weg campagne voor heel west en noordwest, waarvoor meer dan 7.000 mensen zich hebben aangemeld en die volgend jaar start.

Omdat dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en inrichting onvoldoende tot reductie van (doorgaand) autoverkeer leiden, heeft het college met deze verkeersstudie laten onderzoeken of dit met andere maatregelen, zoals 30km inrichting, eenrichtingsverkeer, afslagverboden of knips wel verantwoord te realiseren is. De studie richt zich op de verkeerscirculatie in noordwest Utrecht.

Omdat mobiliteits- en verkeersmanagement tot onvoldoende reductie van autoverkeer leiden in heel Noordwest, zijn verkeerscirculatiemaatregelen onderzocht zoals eenrichtingsverkeer, afslagverboden en knips.

De verkeerscirculatiestudie van RHDHV kent de volgende opbouw:

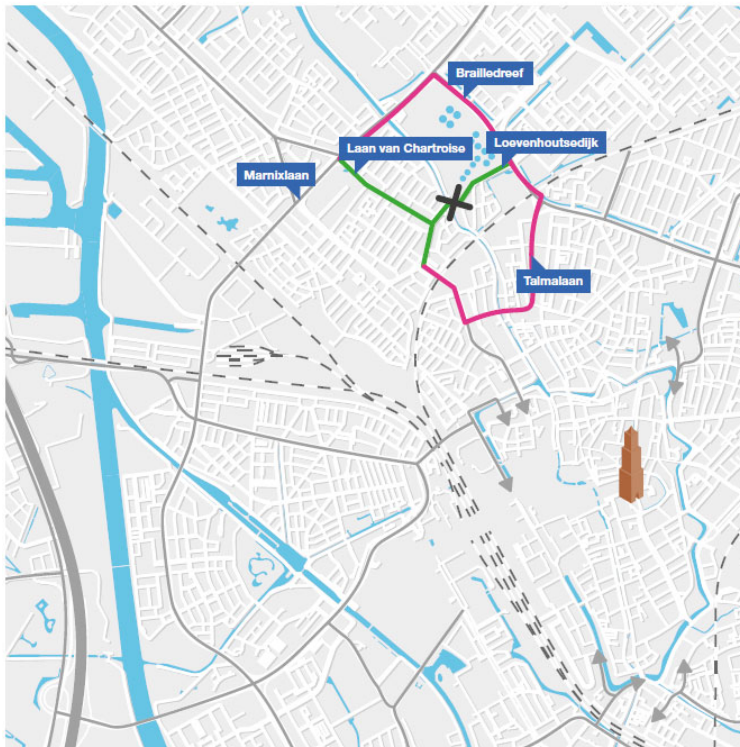
- Zoekrichtingen alleen invloed op de directe omgeving (lokale impact)
- Zoekrichtingen met gevolgen voor een groter netwerk
- Combinaties van zoekrichtingen met impact in Noordwest



Losse zoekrichtingen lokale impact

- Knip / eenrichtingsverkeer Loevenhoutsedijk
- Eenrichtingsverkeer Stenvork
- Afslagverbod Kaatstraat / Oudenoord

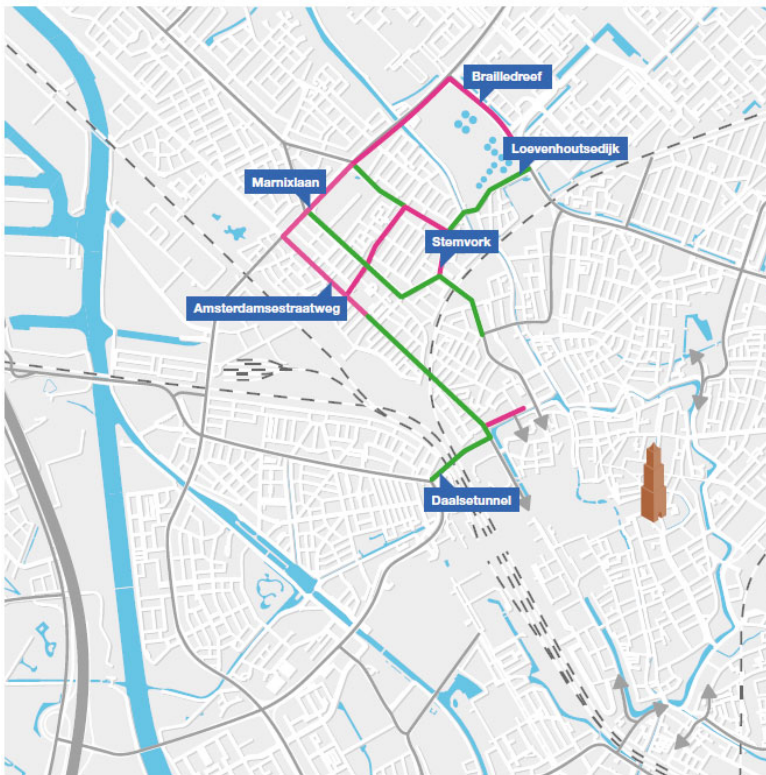
Knip / eenrichtingsverkeer Loevenhoutsedijk



Effect: verkeer gaat naar
stedelijke verbindingswegen
Brailledreef/Einsteindreef/
Talmalaan/Draaiweg

legenda: roze is een toename van het autoverkeer, groen
een afname, de omvang van het effect is niet weergegeven

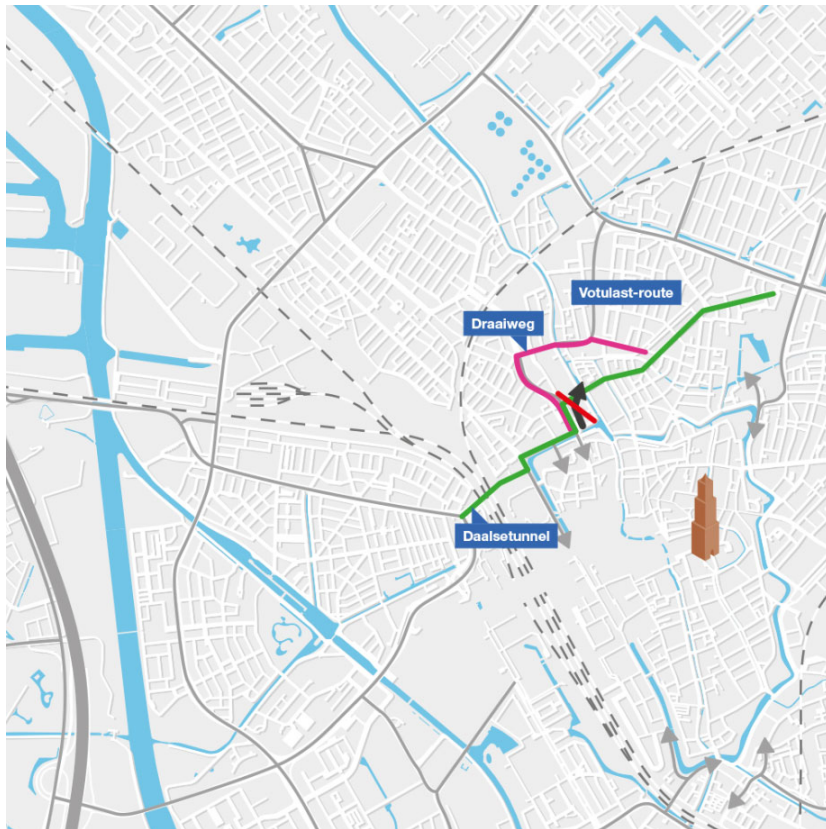
Eenrichtingsverkeer Stemvork



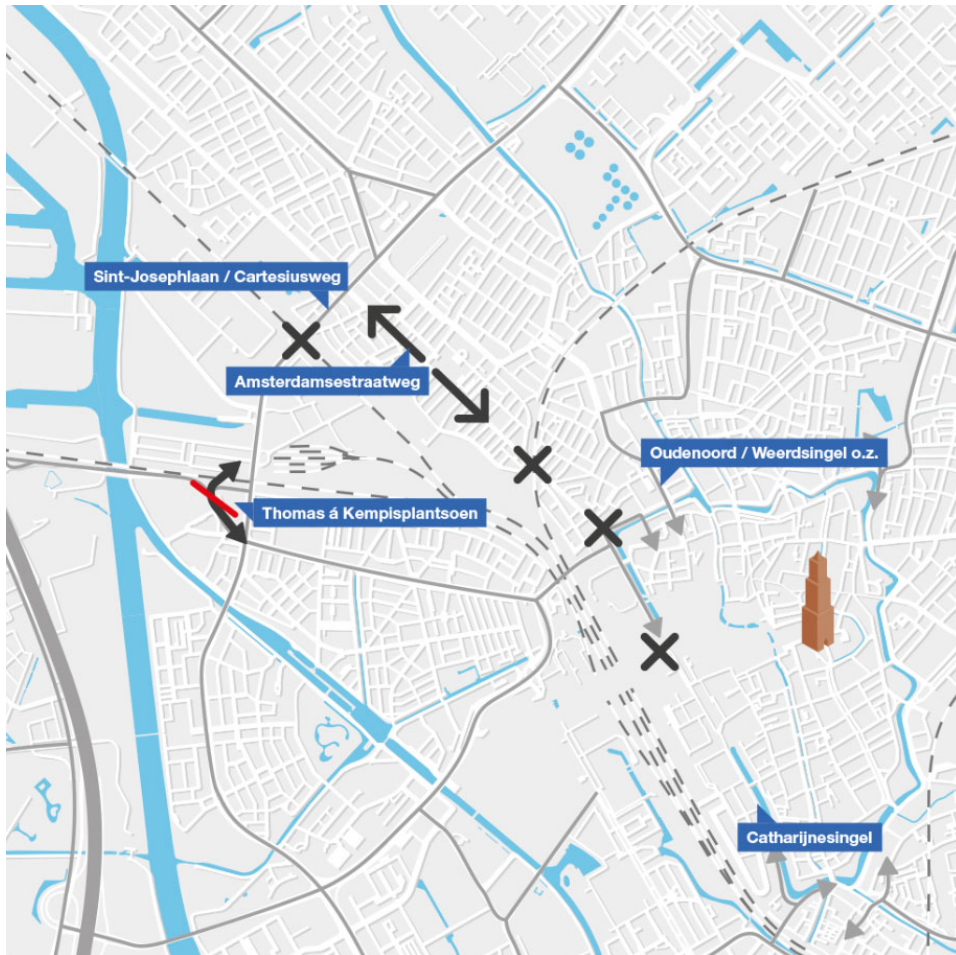
Effect:

- Vooral verdringing naar omliggende wegen
- Amsterdamsestraatweg-noord iets rustiger
- Amsterdamsestraatweg-zuid iets drukker
- Beperkte verdringing naar Brailledreef/Einsteindreef/Marnixlaan

Afslagverbod Oudenoord / Kaatstraat



- Effect: rustiger en veiliger op de oost-westroute Westplein-Paardenveld-Weerdsingel-Oudenoord- Votulastroute.
- Het wordt drukker op de route David van Mollemstraat-Draaiweg en er is een risico op sluipverkeer door de wijk. Dit is een aandachtspunt in de uitwerking.



Losse zoekrichtingen met gevolgen voor een groter netwerk

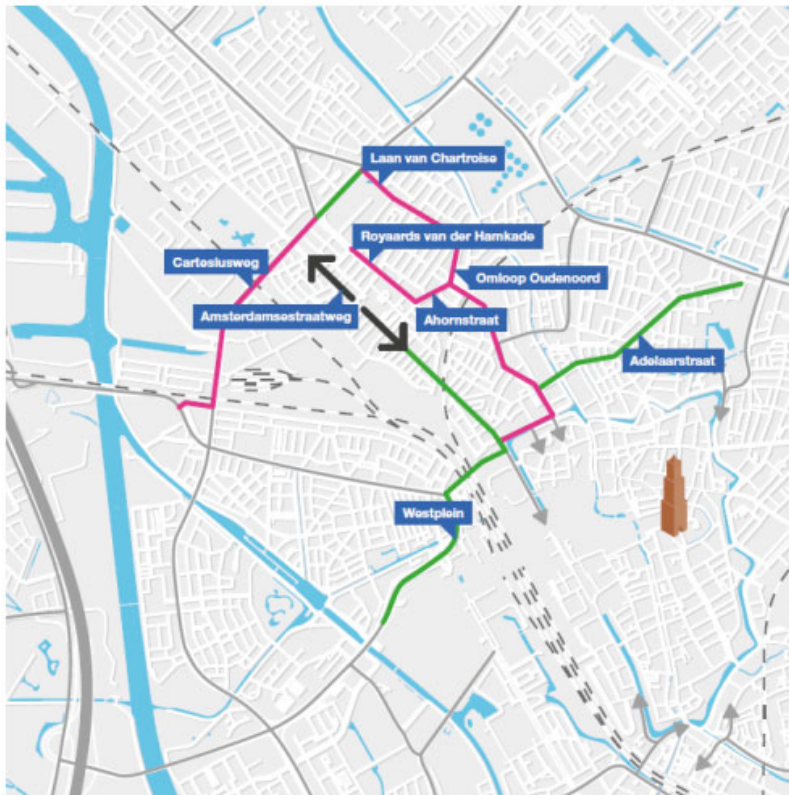
Rondom Binnenstad:

- Eenrichtingsverkeer
Amsterdamsestraatweg (2x)
- Knip spooronderdoorgang
Amsterdamsestraatweg
- Knip Paardenveld
- Knip Catharijnesingel

Op WSB:

- Afslagverboden Thomas à
Kempisplantsoen
- Knip bij station Zuilen

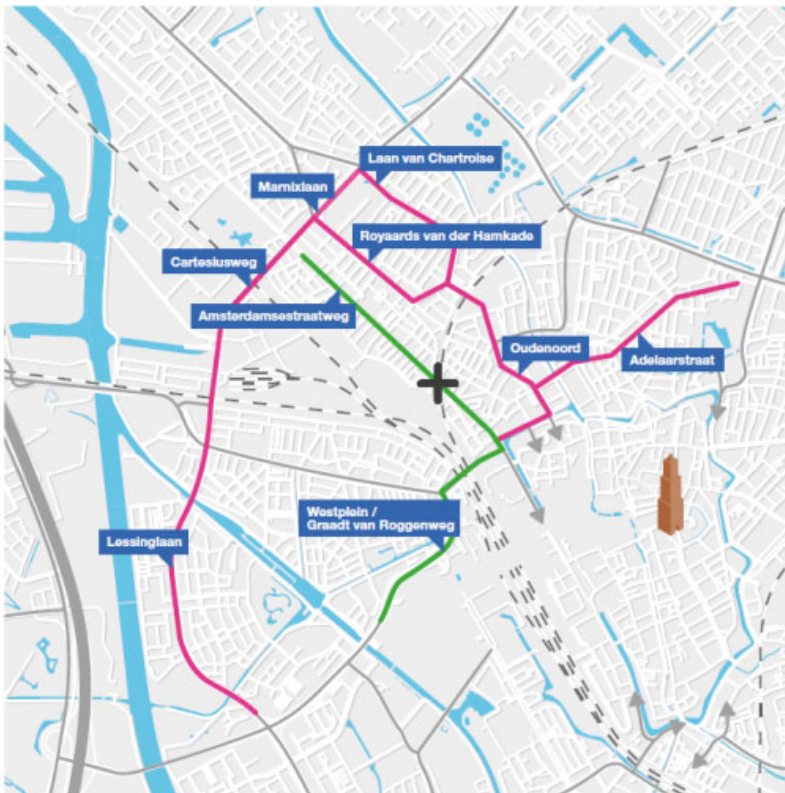
Eenrichtingsverkeer Amsterdamsestraatweg



Effect:

- Amsterdamsestraatweg wordt rustiger
- Autoverkeer gaat naar de Weerdsingel, de Stemvork en Oudenoord. Westplein wordt rustiger, WSB plaatselijk drukker

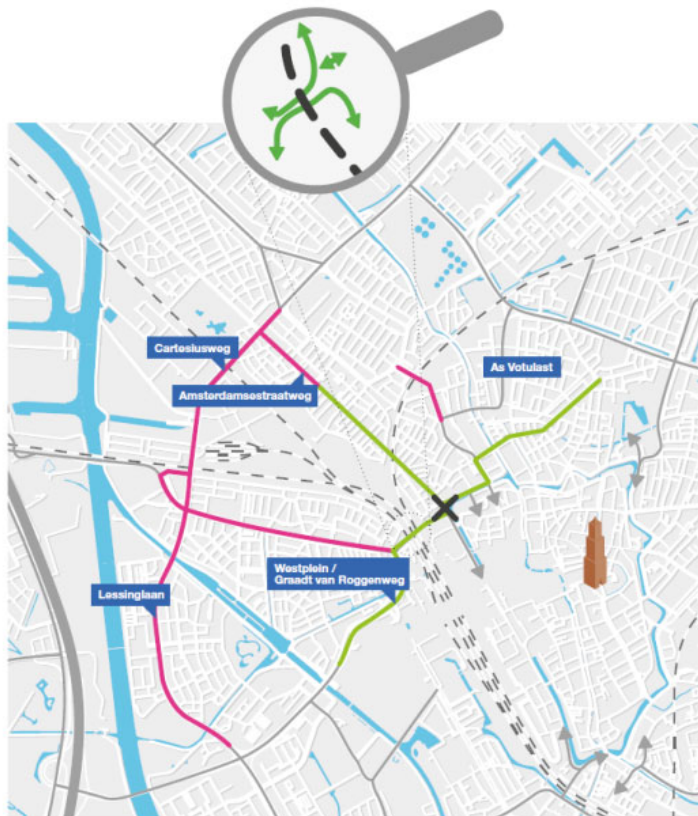
Knip op de Amsterdamsestraatweg



Effect:

- Sterker effect dan bij eenrichtingsverkeer op de ASW.
- Groter effect op verkeer op de WSB

Knip op Paardenveld



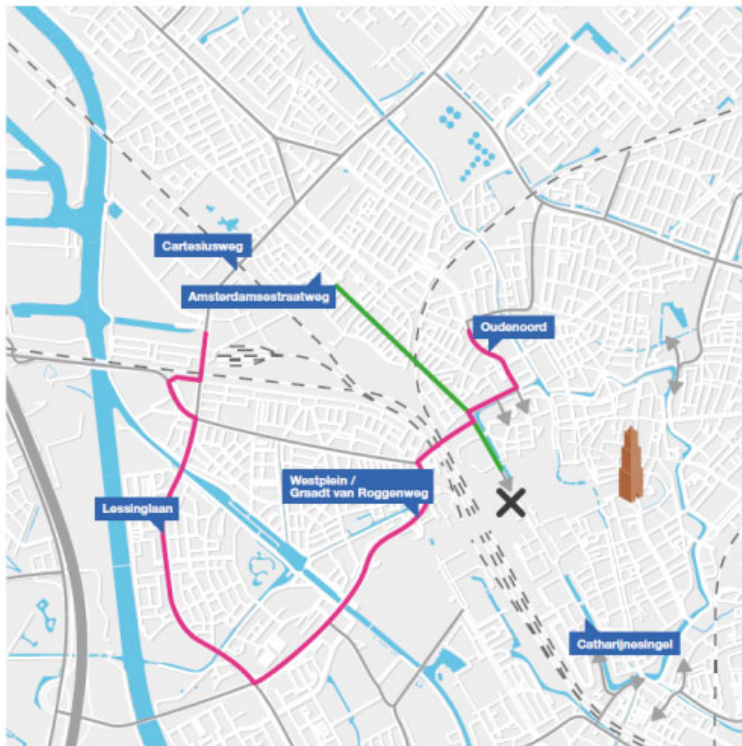
Maatregel:

Alleen verbinding Westplein -
Catharijnesingel en tussen Vleutenseweg
- Amsterdamsestraatweg - Weerdsingel.
Dus geen autoverkeer Westplein-ASW-
Weerdsingel en ASW-Catharijnesingel

Effect:

Rustiger op zuidzijde ASW en Weerdsingel.
Drukker op Westelijke Stadsboulevard,
Vleutenseweg, noordelijke deel ASW

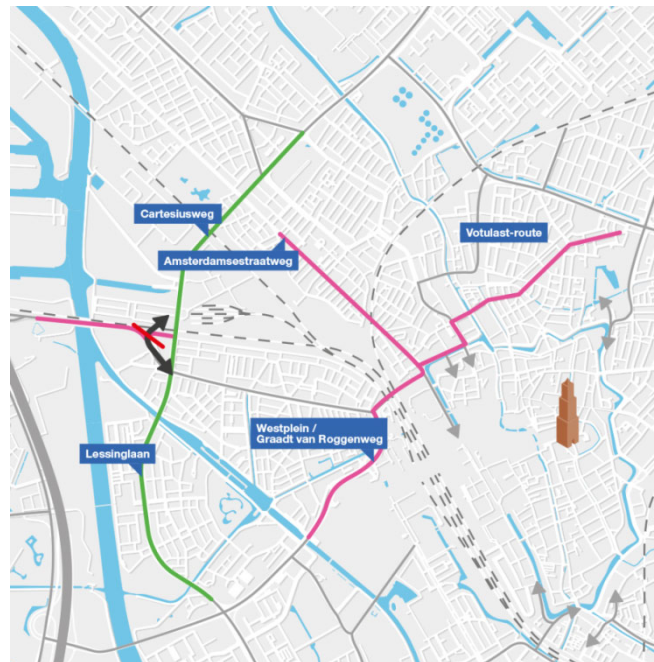
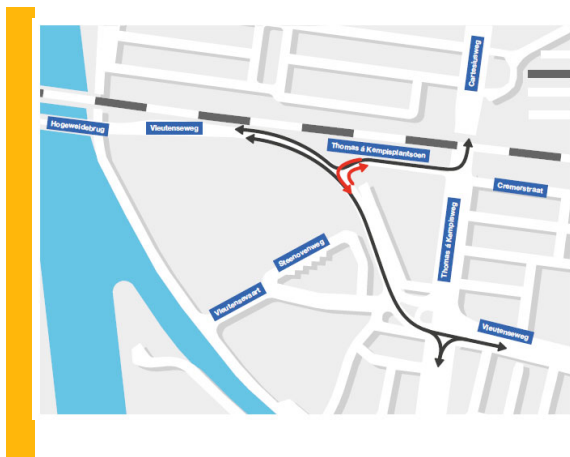
Knip op Catharijnesingel



Effect:

- Geen doorgaand autoverkeer op de Catharijnesingel.
- Parkeergarages aan beide zijden bereikbaar, logistiek e.d. moet nog wel gefaciliteerd worden.
- Kruisingen Vredenburg en Marga Klompébrug worden beter oversteekbaar.
- Amsterdamsestraatweg wordt rustiger door verdwijnen doorgaand autoverkeer.
- Autoverkeer gaat rijden via WSB en ook via Graadt van Roggenweg-Westplein Weerdsingel-Votulast

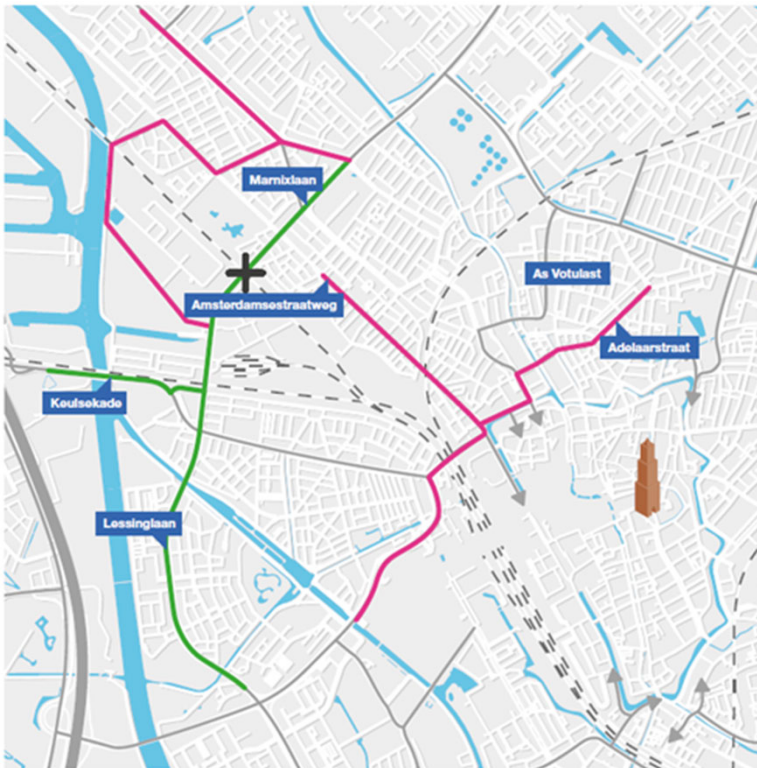
Afslagverboden Thomas à Kempisplantsoen



Effect:

Autoverkeer naar binnen
en naar buiten (Westplein-
ASW en naar NOUW –
NRU - A2). De WSB wordt
veel rustiger

Knip bij Station Zuilen (Cartesiusweg)



Effect:

- Knip station Zuilen (Cartesiusweg)
- Drukt autoverkeer van de WSB naar binnen (ASW-Westplein)
- Grote hoeveelheid autoverkeer onder de Demkabrug door, drukker op de As van Berlage

In het verleden ook onderzocht: 1 zijde parkeren Amsterdamsestraatweg

- Iets meer ruimte voor fietsers en/of voetgangers.
- geen effect op de verkeersintensiteiten daardoor niet voor een beter oversteekbare en verkeersveiliger straat
- Inrichting als verblijfsgebied niet mogelijk
- "Laden en lossen" ook maar aan een zijde van de straatweg
- Parkeren beslaat ongeveer de helft van de lengte van de ASW, ook andere functies, fietsparkeren, bomen, bushaltes, uitbuigingen bij oversteken zitten in deze strook

Conclusie: parkeren aan 1 zijde van de weg leidt niet tot een verbetering van de verkeersveiligheid omdat het de problematiek van afslaande auto's met fietsers, de oversteekbaarheid en de snelheid van autoverkeer niet beïnvloed.

Conclusies losse maatregelen

Solitaire maatregelen verschuiven 'het' probleem.

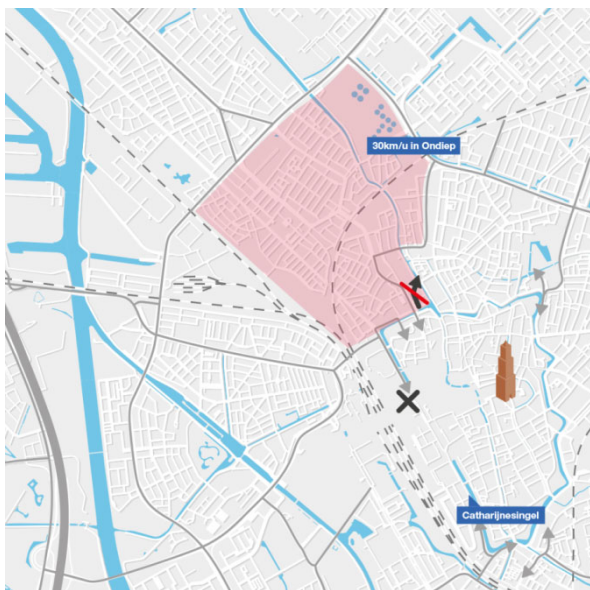
Communicerende wegen (waterbedeffect):

- Amsterdamsestraatweg <> WSB
- WSB <> Westplein (Gr. van Roggenweg, Daalsetunnel, Amsterdamstraatweg)
- Amsterdamsestraatweg <> Oudenoord

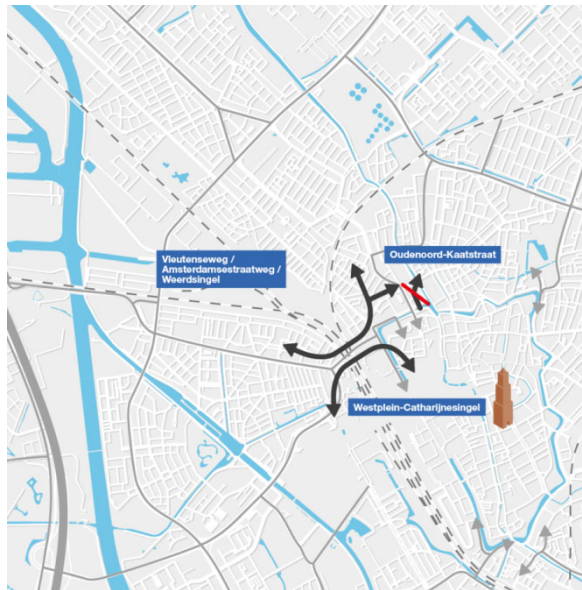
Genomen vervolgstap

Onderzoeken naar samenhangende pakketten: een combinatie van (forse) ingrepen ten gunste van lopen, fiets, openbaar vervoer en verblijven.

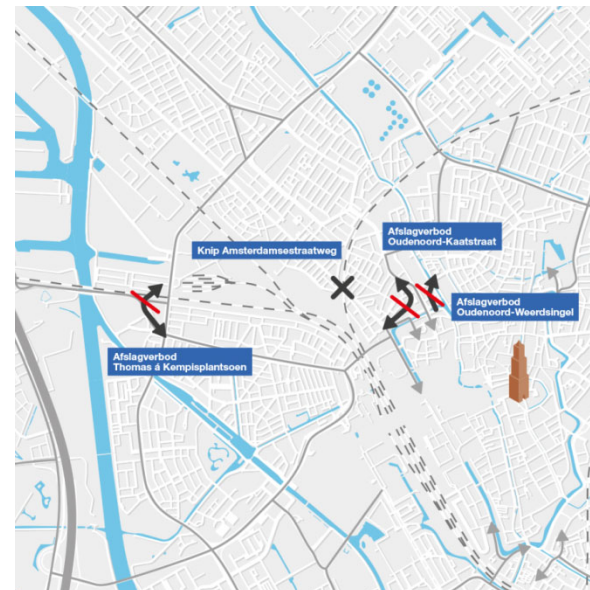
Onderzochte combinaties zoekrichtingen met impact in Noordwest



Scenario 1:
Knip Catharijnesingel EN
afslagverbod Kaatstraat EN
Ondiep 30 km/uur

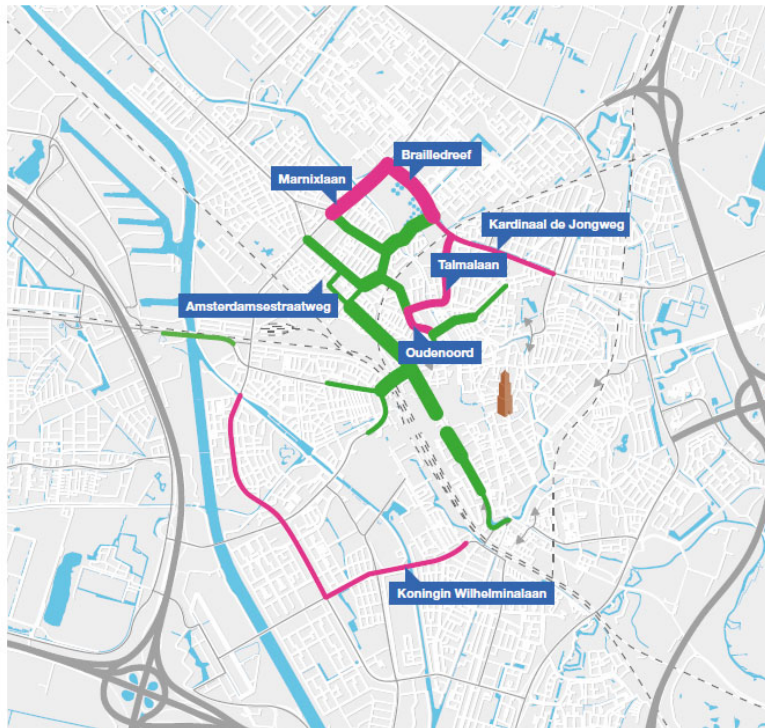


Scenario 2:
Knip Paardenveld EN
afslagverbod Kaatstraat



Scenario 3:
Knip Amsterdamsestraatweg
EN afslagverbod Monicabrug
EN Thomas à Kempisplantsoen
EN afslagverbod Kaatstraat

Effecten van combinaties zoekrichtingen Knip Catharijnesingel EN afslagverbod Kaatstraat EN Ondiep 30 km/uur (scenario 1)



Afname autoverkeer op:

- Catharijnesingel
- Amsterdamsestraatweg
- Stemvork,
- Votulast en
- Westplein

Beperkte toename op:

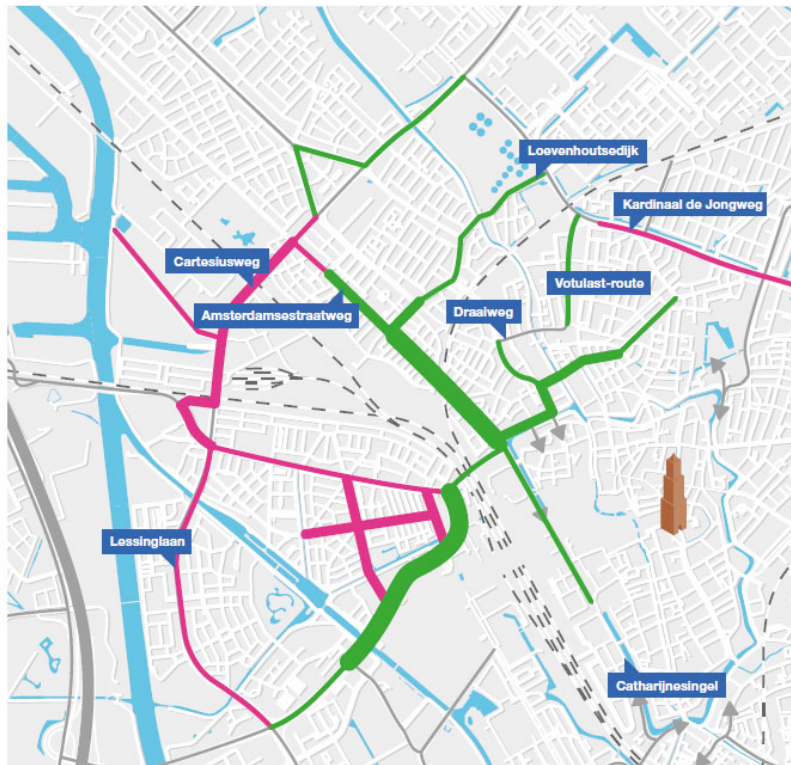
- Westelijke stadsboulevard (Oog in Al en Marnixlaan)
- Grote toename op: Einsteindreef en Brilledreef

Ambities:

Afname Westplein en Amsterdamsestraatweg niet voldoende voor ambities (15.000 resp. mengen)

Legenda: roze is een toename van het autoverkeer, groen een afname, de dikte van de lijn geeft de omvang van het effect aan.

Effecten van combinaties zoekrichtingen knip Paardenveld EN afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat (scenario 2)



Legenda: roze is een toename van het autoverkeer, groen een afname, de dikte van de lijn geeft de omvang van het effect aan.

Afname van autoverkeer:

- Amsterdamsestraatweg bij
- Paardenveld
- Weerdsingel

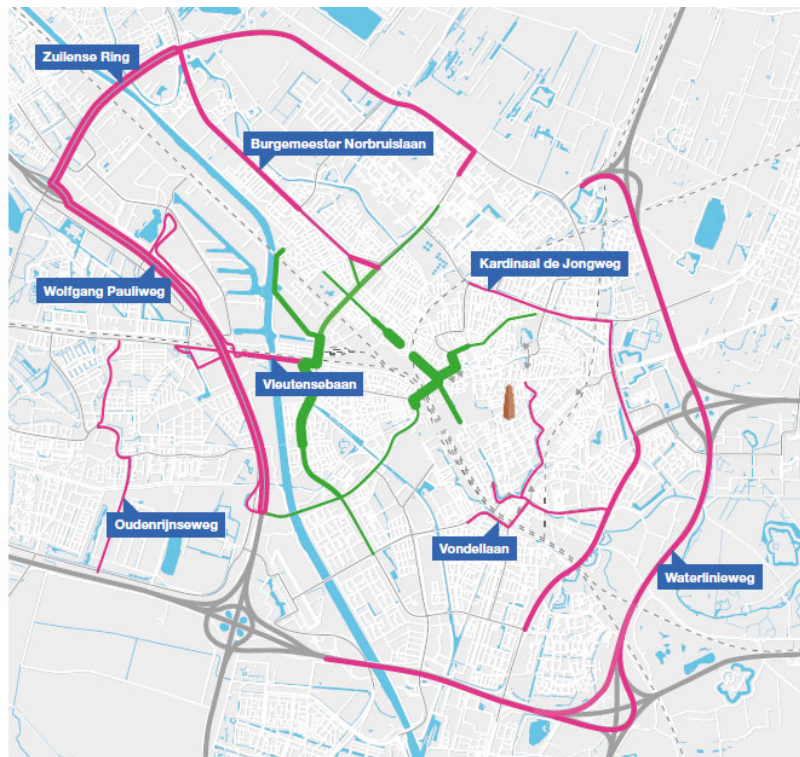
Toename autoverkeer:

- Westelijke Stadsboulevard,
- Vleutenseweg
- noordelijke deel ASW.
- Sluipverkeer Lombok

Ambities:

- ASW deels haalbaar
- IPVE WSB onhaalbaar
- Westplein haalbaar

Effecten van combinaties zoekrichtingen knip Amsterdamsestraatweg EN afslagverbod Monicabrug EN Thomas à Kempisplantsoen EN afslagverbod Kaatstraat (scenario 3)



Minder autoverkeer op:

- Amsterdamsestraatweg
- Westplein /Graadt van Roggenweg
- Westelijke Stadsboulevard

Toename autoverkeer op alternatieve routes,
met name aan de Westkant van de stad.
Maar ook (beperkt) aan de oostkant.

Ambities voor
Amsterdamsestraatweg, Westplein en
Westelijke Stadsboulevard worden gehaald.

Gevolgen scenario 1 - positief

- 1% minder autoverkeer ten gunste van de fiets
- Lichte verbetering voor geluidsknelpunten
- Iets minder (gebiedsvreemd) autoverkeer in Noordwest
- Autoverkeer meer naar stedelijke verbindingsweg
- Lichte verbetering geluidsknelpunten

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Iets drukker	Rustiger	Iets rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	-1.300 mvt/etm	Voorals fiets	Alleen WSB iets drukker			

Gevolgen scenario 1 - negatief

- Daling autoverkeer Amsterdamsestraatweg onvoldoende voor 30km
- Daling Lombokplein onvoldoende voor doelstelling 15.000 auto's
- Lichte plaatselijke toename op de Westelijke Stadsboulevard

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Iets drukker	Rustiger	Iets rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	-1.300 mvt/etm	Vooraf fiets	Alleen WSB iets drukker			

Gevolgen scenario 2 - positief

- Amsterdamsestraatweg voor een groot deel rustig genoeg om te mengen
- Lombokplein veel rustiger
- 1% minder autoverkeer ten gunste van de fiets
- Per saldo licht afname van geluidsknelpunten maar wel een verschuiving

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Drukker	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	-2.300 mvt/etm	Voorals fiets	WSB stuk drukker		Ca 50 knelpunten minder	Toename Cartesiusweg

Gevolgen scenario 2 - Negatief

- Veel meer autoverkeer op de Westelijke stadsboulevard uitvoering IPvE onhaalbaar
- Toename door Oog in AI die niet verwerkt kan worden
- Sluipverkeer door Lombok
- Risico: Geluidstoename rond Majellaknoop zo groot dat herinrichting niet mogelijk is

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Drukker	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	-2.300 mvt/etm	Vooraf fiets	WSB stuk drukker		Ca 50 knelpunten minder	Toename Cartesiusweg

Gevolgen scenario 3 - positief

- 14% minder autoverplaatsingen in Noordwest
- 3% minder autoverplaatsingen binnen de Ring
- Meer ruimte voor de fiets
- 500 minder geluidsknelpunten (-50%)
- 17 % minder gebiedsvreemd autoverkeer in Noordwest
- WSB inrichten conform IPvE/FO, investeringen lager (€ 3,5 miljoen)
- Amsterdamsestraatweg wordt verblijfsgebied haalbaar
- Transformatie van Westplein is haalbaar

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Rustiger	-3.400 mvt/etm	Fiets en OV	Alle wegen groen		Bijna 500 knelpunten minder	

Gevolgen scenario 3 - negatief

- Toename van autoverkeer om de stad (3% meer verkeer op de A2)
- Zwaardere belasting aansluitingen Lage Weide en Zuilense Ring
- Meer autoverkeer op aansluiting Zuilense Ring / Burg. Norbruislaan
- Kerend verkeer in Leidsche Rijn centrum
- Toename autoverkeer NRU vraagt om extra saldering- en compensatiemaatregelen voor stikstof
- Meer autoverkeer in Zuidoostelijk deel van de stad
- Functies nabij de maatregelen krijgen te maken met langere routes voor autoverkeer (bijv. bedrijven Werkspoorkwartier en Nieuw Engeland, Majellakerk)

Intensiteit autoverkeer									Leefbaarheid	
WSB	ASW	Westplein	Weerdsingel/ Oudenoord	Votulast	Beperken gebiedsvreemd verkeer	Modal shift	Fiets	OV	Geluid	Lucht
Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Veel rustiger	Rustiger	-3.400 mvt/etm	Fiets en OV	Alle wegen groen		Bijna 500 knelpunten minder	

Welke aanvullende onderzoeken gaan we doen?

Algemene gevolgen van maatregelen

- Vormgeving knips/afslagverboden (slimme technologie of fysiek)
- Ontheffingen (Bussen, nood- en hulpdiensten, ...)
- Inzicht in maatregelen om ongewenst gedrag tegen te gaan (bijvoorbeeld keren of sluipen)
- In kaart beeld brengen van de economische effecten

Knip Catharijnesingel

- Effecten op autobereikbaarheid binnen en buiten het plangebied, ook voor ondernemers

Welke aanvullende onderzoeken gaan we doen?

Knip Paardenveld

- Effecten op WSB (En Fris Alternatief)
- Sluipverkeer Lombok
- Effecten op de bereikbaarheid diverse locaties in binnen de ring (ook voor ondernemingen)

Knip Amsterdamsestraatweg, afslagverboden Monicabrug en Thomas a Kempisplantsoen

- Studie naar belasting van (aansluitingen) op A2 en Zuilensering in overleg met Rijkswaterstaat, Provincie en gemeente Stichtse Vecht.
- Effect op naar keerbeweging in Leidsche Rijn
- Effecten op bereikbaarheid binnen het plangebied (bv. Werkspoor en Lage Weide) ook voor ondernemingen en buiten het plangebied (bv Leidsche Rijn, Zuidwest en Oost)

Gesprekken met stakeholders

Onder andere met:

- ondernemers ASW, Centrum, Werkspoor, Majellaknoop en Lage Weide etc.
- SOLGU
- U OV
- Provincie Utrecht
- Rijkswaterstaat
- Stichtse Vecht
- Bewonersgroepen

Daarna conclusies en vrijgave voor consultatie

Intensiteiten bij de verschillende scenario's

	Mvt/Etm	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Straatnaam	Referentie	Catharijne-singel	Daalse-tunnel	Stedelijke maatregelen
Amsterdamsestraatweg zuid	12.300	9.000	4.100	2.900
Amsterdamsestraatweg noord	8.700	9.100	9.800	5.600
Adelaarstraat	6.800	3.800	5.100	2.700
Oudenoord zuid	12.000	10.000	6.700	2.800
Oudenoord midden	11.300	11.700	10.300	10.200
Daalsetunnel	23.500	19.800	14.600	16.300
Weerdsingel	12.600	11.500	5.300	5.100
Westplein	19.600	18.800	7.000	13.200
Catharijnesingel t.h.v. HC	10.200	7.000	7.800	10.000
Joseph Haydnlaan	25.300	25.700	28.100	15.900
Spinozabrug	27.000	27.000	29.600	13.800
Cartesiusweg ten noorden van Majella	41.900	41.300	45.500	26.200
St.-Josephlaan	33.600	33.300	37.300	24.100
Marnixbrug	30.600	33.200	30.000	25.300
Marnixlaan ten oosten van ASW	31.200	30.900	32.700	24.000
Hoge Weidebrug	34.300	31.700	32.500	43.100
Sowetobrug	31.800	32.400	24.100	27.600
Ledig Erf	8.000	7.200	7.900	9.500
Rode brug	10.700	6.100	10.100	9.900
Stadsbaan	31.100	31.500	31.900	32.100
Stadsbaantunnel	14.800	14.900	15.300	15.400
Oudenrijnseweg	17.100	17.200	17.300	18.600

	Mvt/Etm	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Straatnaam	Referentie	Catharijne-singel	Daalse-tunnel	Stedelijke maatregelen
Vleutensebaan t.h.v. LRC	17.700	16.000	16.000	21.100
Wolfgang Paulweg	4.300	4.500	5.300	7.700
Kardinaal de Jongweg oost	37.400	37.300	38.900	39.100
Kardinaal de Jongweg west	27.500	28.700	28.700	29.200
Waterlinieweg t.h.v. spoor	49.300	49.300	49.800	50.800
't Goylaan	23.800	23.100	22.900	23.300
Socrateslaan	19.100	19.800	19.300	20.100
A2 ten noorden van Hooggelegen	235.400	236.000	237.000	242.500
Balljebrug	13.400	15.000	13.800	13.700
Vleutenseweg	9.900	8.800	7.900	9.900
Talmalaan	8.400	10.300	7.800	7.800
David van Mollemstraat	10.300	12.600	9.800	9.800
Meernbrug	55.500	55.300	52.400	53.300
A2 ten noorden van Lage Weide	44.300	44.700	45.000	45.500
Zuilensering	74.700	75.400	76.400	80.700
NRU ten noorden van Dunantplein	68.700	68.700	68.700	68.700
Burgemeester Norbruislaan	10.000	9.900	10.400	11.800
Sartreweg	31.400	31.700	32.100	33.000
A27 t.h.v. Koningsweg	272.600	273.100	275.100	277.300
A12 Galecopperbrug	286.100	286.900	287.300	288.500
Vondellaan	16.500	16.800	15.800	16.600
Tolsteegsingel	4.400	4.600	5.100	5.700