

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	Trix Aarts	Datum	19 december 2019
Doorkiesnummer	030- 2863653	Ons kenmerk	7135686
E-mail	t.aarts@utrecht.nl	Onderwerp	Uitkomsten Verkeersstudie Noordwest
Bijlage(n)	1.Projectlocaties 2.Toelichting op rapportage 3.Rapportage verkeersstudie Noordwest, november 2019	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Op 24 januari 2019 heeft het college u geïnformeerd over de verkeersstudie noordwest. Hierbij sturen wij u die toe. Reden van de studie is dat in het noordwesten van de stad sprake is van een overmaat aan auto's die door noordwest rijden. Er is bijvoorbeeld nog steeds een doorgaande autostroom langs de binnenstad van west naar oost. Ook de nouw2 wordt niet optimaal benut. Hierdoor blijven automobilisten niet – zoals mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen (SRSRSB) beoogt – zo lang mogelijk op de ring om in te prikken naar de bestemming, maar rijdt autoverkeer meer dan beoogd door de stad. Tot dusverre heeft het college met inzet van verkeersmanagement (bv knijp Monicabrug), mobiliteitsmanagement (bv in het kader van de projecten Lombokplein en de Westelijke Stadsboulevard) en inrichting getracht het doorgaand autoverkeer te reduceren. Bij verschillende projecten merken we nu dat de grens van die middelen in zicht is en ambities m.b.t. ruimtelijke kwaliteit onder druk staan. De concrete aanleiding voor de studie was dan ook de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg.

De afgelopen jaren heeft u een aantal besluiten genomen die bijdragen aan Gezond Stedelijk Leven.

- In mei 2017 heeft u het mobiliteitsplan SRSRSRB vastgesteld. In dit plan zetten we in op een mobiliteitstransitie richting voetganger, fietser en OV, minder overlast van verkeer en minder ruimtebeslag van verkeer ten gunste van kwalitatief goede verblijfsruimte.
- In december 2017 heeft u de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein vastgesteld, met daarbij als uitgangspunt voor autoverkeer maximaal 15.000 auto's per etmaal op het Westplein, volgens de motie 'Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat (M2017/241)', waarin u verzoekt om te verkennen hoe verkeers- en mobiliteitsmanagement kan bijdragen aan een daling van de auto-intensiteit op het Westplein.
- In december 2017 heeft u ook het Integraal Programma van Eisen voor de Westelijke Stadsboulevard vastgesteld met drie pijlers: herinrichting, verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Voor de Majellaknoop is het ontwerp van Fris Alternatief vastgesteld.
- Op 17 juli 2014 heeft u de ontwikkelstrategie van de Amsterdamsestraatweg vastgesteld met daarin de wens om deze straat een 30 km inrichting te geven.

De afgelopen jaren is binnen projecten onderzocht hoe doorgaand verkeer door de stad verminderd zou kunnen worden. Conform SRSRSB uit 2016 zetten wij in op stimuleren van voetganger, fiets en gebruik openbaar vervoer. Voor het ontmoedigen van doorgaand verkeer wordt gebruik gemaakt van doseren (zie bijlage 2. Toelichting op rapportage). Dit is helaas niet altijd voldoende om de ambities voor Gezond Stedelijk Leven gestalte te geven. Knippen is in het uiterste geval een optie als er geen betere alternatieven zijn om doorgaand verkeer te weren of overlast te voorkomen.

Aanleiding

De wens om de *Amsterdamsestraatweg* als een 30 km straat in te richten was al te vinden in de ontwikkelstrategie uit 2014. Een inrichting van de openbare ruimte waarbij de fietser en voetganger centraal staan moet de beleavings- en verblijfswaarde verhogen. Een inrichting die tevens bijdraagt aan de verkeersveiligheid, een prettiger woon- en werkomgeving en goed aansluit bij het gewenste economische profiel. Echter, in de praktijk bleek het lastig om een aantrekkelijke, leefbare en verkeersveilige straat te maken voor de Amsterdamsestraatweg. Diverse oplossingsrichtingen bleken in de praktijk niet haalbaar, zoals wij in de [raadsbrief van 24 januari](#) met uw raad hebben gedeeld.

In de loop van het ontwerpproces hebben zo'n 5 varianten (waarvan 2 van de bewoners) de revue gepasseerd, waarover uitgebreid participatie heeft plaatsgevonden. De moeilijkheid bij de Amsterdamsestraatweg is dat het een lange rechte weg betreft met zo'n 12.000(in 2030) auto's per dag en in de huidige situatie gescheiden fietsstroken. Dit nodigt uit tot harder rijden dan 30km en is niet geloofwaardig te transformeren naar 30km met alleen drempels. Gevolg is dat inrichtingsconcepten tot nu toe of uitgingen van menging van verkeer en niet veilig genoeg geacht werden (SWOV onderzoek voorjaar 2017) of wel veilig waren met gescheiden fietsstroken maar daardoor niet leiden tot een geloofwaardige 30km inrichting. Wat hier ook van belang is, is dat de Amsterdamsestraatweg de ranglijsten van verkeersongevallen aanvoert. Alleen al dit kalenderjaar gaat het om meer dan 75 geregistreerde ongevallen. In de meeste gevallen zijn (brom)fietsers slachtoffer, veel ongevallen zijn gerelateerd aan de ligging van het fietspad, zo is zowel het zicht vanuit de zijstraten als van afslaand verkeer op het fietspad onvoldoende. Naast leefbaarheid en transformatie van ondernemersklimaat, is verkeersveiligheid een urgente reden om in te grijpen in de verkeersstructuur op de Amsterdamsestraatweg.

We hebben ook gekeken naar het effect van opheffen van de parkeerplaatsen aan een zijde van de Amsterdamsestraatweg. Met deze maatregel wordt meer ruimte gecreëerd voor fietsers en/of voetgangers. De maatregel heeft nauwelijks effect op de verkeersintensiteiten en zorgt daarom niet voor een beter oversteekbare en verkeersveiliger straat. Inrichting als 30 km weg blijft daarom ingewikkeld.

Voor het *Westplein* heeft u het maximale aantal auto's per etmaal vastgesteld op 15.000. Het concept Programma van Eisen gaat hiervan uit en bevat een 2x1 rijbaan ontwerp. Hierdoor ontstaat ruimte voor drie nieuwe gebouwen met onder andere ruimte voor circa 350 tot 400 woningen (voor een groot deel in sociaal- en middensegment) en ruimte voor het herstellen en bevaarbaar maken van de Leidse Rijn, een klein park en twee semi openbare binnentuinen. Het ontwerp voldoet hiermee aan de vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (december 2017). Tijdens het ontwerpproces is uit een vissim-studie (dynamisch verkeersmodel) gebleken dat het ontwerp met de uitgangspunten zoals vastgelegd in de omgevingsvisie maximaal 15.000 autobewegingen kan verwerken. Bij hogere etmaal-intensiteiten stroopt het verkeer op aan het begin van de Graadt van Roggenweg, in het ergste geval zelfs tot aan de afslag op de A2. Conform de motie 'Westplein: van verkeersplein naar een leefbare straat' (M2017/241) beoogt het college met verkeersmanagement op de Graadt van Roggenweg en Daalsetunnel, mobiliteitsmanagement (resultaten onderzoek binnenkort bekend) en de inrichting (2x1,

Datum 19 december 2019
Ons kenmerk 7135686

30km, scherpe knik ter hoogte van het NH-hotel), het autoverkeer te reduceren naar 15.000. Naar nu blijkt levert die strategie onvoldoende op om het doel van 15.000 auto's per etmaal te bereiken. Maatregelen elders in het netwerk zijn dan ook nodig om de door u vastgestelde uitgangspunten te verwezenlijken.

Voor de *Westelijke Stadsboulevard* heeft u in december 2017 het Integraal Programma van Eisen vastgesteld. Uitgangspunt is een verkeersveilige, oversteekbare stadsboulevard waar het prettig verblijven is. Het Fris Alternatief, waarbij de Thomas à Kempisweg wordt opgeheven, maakt deel uit van het ontwerp. Op de Westelijke Stadsboulevard wordt het, volgens berekeningen met het recente verkeersmodel VRU 3.4, drukker dan de resultaten van VRU 3.3 (ten tijde van het IPvE) laten zien. De verwachte auto-intensiteit op de heringerichte Stadsboulevard (conform het vastgestelde Integraal Programma van Eisen) zit aan het maximum. Dat gaat ten koste van een goede oversteekbaarheid, met name bij de fietsoversteken bij de Everhardt Meijsterlaan en bij de kruising van de Amsterdamsestraatweg. Daarnaast hebben we u gemeld in [de raadsbrief van 16 mei 2019](#) dat de kosten voor de Westelijke Stadsboulevard hoger uitvallen dan het beschikbare budget. Eén van de redenen is de grote geluidsbelasting van verkeer bij de Majellaknoop op de Vleutenseweg en het Thomas à Kempisplantsoen als gevolg van het Fris Alternatief waarvoor extra (kostbare) geluidsmaatregelen nodig zijn. 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. Het bufferen van auto's op de Hogeweidebrug en het 24 Oktoberplein zodat op de Westelijke Stadsboulevard het verkeer niet vastloopt is een verkeersmanagementmaatregel.

Onderzoek

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.

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.

Wat zijn de kaders voor het onderzoek?

Bij de verkeerscirculatiestudie Noordwest is rekening gehouden met het vastgestelde Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard (WSB) ([21 december 2017](#)), het vastgestelde maximaal aantal auto's per dag van 15.000 op het Westplein ([motie 2017/241](#)), en daarnaast met de uitgangspunten om de leefbaarheid op de Amsterdamsestraatweg te vergroten. Beleidsmatig is het vastgestelde verkeersplan SRSRSB het kader. De ambities staan verwoord in het coalitieakkoord Ruimte voor Iedereen.

Wat is er onderzocht?

Door een extern bureau (RHDHV) is onderzocht of enkelvoudige/op zichzelf staande maatregelen leiden tot het mogelijk maken van de gewenste ambities. Op basis van het verkeersmodel VRU 3.4 zijn verkeersintensiteiten van de verschillende ingrepen in beeld gebracht. In de studie zijn eerst de losse

maatregelen in kaart gebracht voor het weren van doorgaand autoverkeer en voor een verschuiving van autogebruik naar fiets en ov (modal shift), zoals instellen van eenrichtingsverkeer, herinrichten van straten tot 30km-zones en afslagverboden. Uit het onderzoek blijkt dat op zichzelf staande maatregelen onvoldoende soelaas bieden omdat zo'n maatregel wel een oplossing biedt voor een vraagstuk maar de problematiek op de rest van het gebied vergroot (het zogenaamde waterbedeffect). Daarom hebben we gekeken naar een combinatie van maatregelen waarbij de te verwachten effecten in het gehele netwerk inzichtelijk zijn gemaakt.

Er zijn drie (combinaties van) maatregelen onderzocht. Alle drie de (combinaties van) maatregelen bevatten een afslagverbod van Kaatstraat naar Oudenoord (dat op dit moment in de ontwerpfase zit). Dit zijn de drie onderzochte pakketten:

- 1) Een knip Catharijnesingel en invoering van 30km-gebieden in de wijk Ondiep
- 2) Een knip bij het Paardenveld
- 3) Een combinatie van drie verschillende maatregelen in Noordwest: een knip op de Amsterdamsestraatweg in de buurt van of onder het spoorviaduct, een afslagverbod bij de Monicabrug en een afslagverbod bij het Thomas à Kempisplantsoen.

De effecten van deze maatregelen en het effect van niet ingrijpen in de verkeerscirculatie staan hieronder beschreven.

Eerste uitkomsten van het onderzoek

De combinaties van maatregelen bieden voordelen voor de leefomgeving, gezondheid en levert minder geluidsoverlast voor bewoners. In de pakketten 1, 2 en 3 wordt de doorgaande automobilist geweerd, waardoor ruimte ontstaat voor autoverkeer met een bestemming in de stad, voor lopen, fietsen en OV en voor meer verblijfsruimte en stedelijke ontwikkeling (zoals Thomas à Kempisplantsoen en Lombokplein). Hieronder gaan we nader in op de verschillende pakketten.

Effect van pakket 1 op verkeerscirculatie Noordwest

Uit de studie blijkt dat pakket 1 gunstige effecten heeft op de leefbaarheid op de Amsterdamsestraatweg. Het aantal auto's daalt er met 3.000 auto's naar 9.000, maar dat is nog steeds niet genoeg om deze straat als een 30 km straat in te richten, met menging van verkeer. De CROW norm geeft hiervoor maximaal 6.000 auto's aan. De intensiteit van het autoverkeer op het Westplein daalt met ca 800 auto's naar 18.800 mtv/etm, ruim boven het door u vastgestelde en noodzakelijke maximum van 15.000 auto's. Op de Westelijke Stadsboulevard is sprake van een beperkte toename van het autoverkeer (ca 400) op de Pijperlaan, Haydnlaan en Lessinglaan en een beperkte afname op de Cartesiusweg (ca 600).

Effect van pakket 2 op verkeerscirculatie Noordwest

Voor zowel de Amsterdamsestraatweg als het Westplein pakt pakket 2 goed uit. Een knip op het Paardenveld is gunstig voor de Amsterdamsestraatweg waar het aantal auto's dan daalt naar ongeveer 4.100 auto's op het zuidelijk deel en 9.800 auto's op het noordelijk deel. Op het Westplein gaan naar verwachting ca 7.000 auto's rijden ruim lager dan het door de raad vastgesteld maximum. Hiermee kan motie 2017/241 worden uitgevoerd. Het wordt hierdoor echter drukker op de Westelijke Stadsboulevard. In Oog in Al stijgt het aantal auto's met 2.800 naar ca 28.000 auto's en op de Cartesiusweg gaan ca 45.500 auto's rijden. Ook ontstaat er mogelijk sluipverkeer door Lombok. Het is dan niet mogelijk om, (conform het vastgestelde IPvE, de Stadsboulevard met 2x1 rijstroken op de Josephlaan en de Cartesiusweg uit te voeren. De huidige 2x1 inrichting van de weg door Oog in Al komt verder onder druk te staan. We gaan onderzoeken of de kruisingen in het ontwerp bij de Majellaknoop (conform Fris Alternatief) de hoeveelheid autoverkeer kunnen verwerken. We naderen de absolute grens van een stijging van geluid met meer dan 5 dB. Bij een overschrijding van deze norm is

een herinrichting niet mogelijk. Met een knip op het Paardenveld zijn in ieder geval rigoureuze geluidsmaatregelen nodig, mogelijk ook op andere delen van de Westelijke Stadsboulevard.

Effect van pakket 3 op de verkeerscirculatie Noordwest

Met pakket 3 dalen de auto-intensiteiten op de Amsterdamsestraatweg, de Westelijke Stadsboulevard en het Westplein zodanig dat het mogelijk wordt om de in het IPvE/FO vastgestelde ambities voor de Westelijke Stadsboulevard, de Amsterdamsestraatweg en het Westplein te realiseren. Bij de Westelijke Stadsboulevard lijkt het met dit pakket ook mogelijk om op de Cartesiusweg ter hoogte van de Schepenbuurt de weg als 2x1 in te richten (in tegenstelling tot het vastgestelde IPvE).

Het autoverkeer kiest met deze combinatie van maatregelen routes om de stad, hetgeen in lijn is met het mobiliteitsbeleid 'Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen'. Met name in dit pakket is de verschuiving van autogebruik naar duurzame vervoerswijzen (openbaar vervoer en fiets) groot.

Maar ook pakket 3 leidt tot knelpunten die we verder moeten onderzoeken. Zo wordt het drukker op de aansluiting van de Ring op de Zuilense Ring wat effect heeft op de autobereikbaarheid van Lage Weide. Ook ontstaat er mogelijk een sluiproute waarbij auto's op Hogeweidebrug ter hoogte van Parkeergarage en P+R Berlijnplein (oplevering eind 2020) keren en weer richting Stadsboulevard rijden. Met name bewoners en ondernemers die in de buurt van een afslagverbod wonen en werken en afhankelijk zijn van de auto zullen te maken krijgen met een langere reistijd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de ondernemers op de Amsterdamsestraatweg en de Majellaknoop.

Effect van geen ingrepen op de verkeerscirculatie Noordwest.

Zoals aangegeven hebben we veel andere middelen uit onze gereedschapskist zoals dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en het stimuleren van fietsen al fors ingezet om het doorgaand autoverkeer te reduceren en de modal shift van auto naar lopen, fietsen en OV te bewerkstelligen. Een andere maatregel die autogebruik ontmoedigt is bijvoorbeeld betaald parkeren, maar die grijpt minder specifiek in op doorgaand autoverkeer. Extra alternatieven aanbieden zoals meer OV of parkeren aan de rand van de stad hebben naar verwachting onvoldoende effectief zonder flankerende gedragsprikkel (zoals betaald parkeren) en hebben evenmin effect op doorgaande automobilisten. Zonder extra maatregelen ligt heroverweging van genoemde raadsbesluiten (omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en 30km Amsterdamsestraatweg) dan ook in de rede. Dat betekent voor het Lombokplein dat de gebiedsontwikkeling (woningen en plein) en doortrekking van de Leidse Rijn onzeker worden en we nog geen oplossing voorhanden hebben voor het veiligheidsprobleem op de Amsterdamsestraatweg en de gewenste transformatie van het leef- en ondernemersklimaat aldaar.

Voor een meer gedetailleerde verslaglegging van het onderzoek en een toelichting daarop verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij deze brief.

Vervolg onderzoek en acties

Verder onderzoek is nodig voor de verschillende pakketten van maatregelen. We willen de volgende zaken verder uitzoeken om positieve en negatieve effecten in kaart te brengen:

- Knip Catharijnesingel
 - Effecten op bereikbaarheid binnen en buiten het plangebied (o.a. binnenstad), ook voor ondernemers.
- Knip Paardenveld
 - Sluipverkeer Lombok
 - Effecten op de Westelijke stadsboulevard
 - Effecten op de bereikbaarheid binnen de ring, ook voor ondernemingen.
- Knip Amsterdamsestraatweg, afslagverboden Monicabrug en Thomas a Kempisplantsoen
 - Studie naar belasting van (aansluitingen) op A2 en Zuilense ring samen met RWS, Provincie en Stichtse Vecht.
 - Onderzoek naar keerbeweging ter hoogte van Parkeergarage en P+R Berlijnplein in Leidsche Rijn Centrum.
 - Effecten op bereikbaarheid binnen het plangebied (bv werkspoor en Lage Weide) ook voor ondernemingen, en buiten het plangebied (bv Oost, Zuidwest en Leidsche Rijn)
 - Effecten van maximaal 16.000 auto's per etmaal op het Westplein
- Algemeen
 - Vormgeving knips/afslagverboden (slimme technologie of fysiek)
 - Ontheffingen (Bussen, nood- en hulpdiensten, etc.)
 - Inzicht in maatregelen om ongewenst gedrag tegen te gaan
 - In kaart brengen van de economische effecten.

Tegelijkertijd gaan wij in gesprek met verschillende stakeholders, zoals de ondernemers op de Amsterdamsestraatweg, Lage Weide, Werkspoor en de Majellaknoop, SOLGU, andere overheden waaronder Provincie en Rijkswaterstaat en bewoners(groepen). We sluiten daarbij aan bij de participatie die vanuit de verschillende projecten plaatsvindt.

Als de uitkomsten van de vervolgonderzoeken bekend zijn, dan beschikken we over de informatie die nodig is om een keuze te maken over de wijze waarop we de ambities uit het coalitieakkoord willen vormgeven en hoe we invulling geven aan uw eerdere besluitvorming. Vervolgens vinden we het ook belangrijk om de belangen van bewoners, ondernemers en belangenorganisaties mee te wegen. Deze nemen we mee in het definitieve voorstel dat we aan uw raad sturen. Voorafgaand aan de consultatie maken we helder hoe de inbreng van deze betrokkenen gewogen wordt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,