

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	M. Kikkert	Datum	9 februari 2018
Doorkiesnummer	030 – 28 61151	Ons kenmerk	4958017/1801150805-mk
E-mail	margreet.kikkert@utrecht.nl	Onderwerp	Verkeersroute Votulast
Bijlage(n)	Verkenning verkeersroute Votulast		
Uw kenmerk		Beleidsveld	Verkeer en Mobiliteit
Uw brief van			

Geachte leden van de raad,

De verkeersroute Votulast is één van de opgaven uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) en gaat over de verkeersroute door Votulast (Vogelenbuurt, Tuinwijk, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt). De route bestaat uit de straten Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaeuslaan, Juliusstraat/Ingenhouszstraat en Pieter Nieuwlandstraat. In de verkenning zijn de ambities uit het Mobiliteitsplan voor deze route – samen met de buurt – verder uitgewerkt.

Aanleiding

Het toekomstbeeld, zoals dat voor deze route in SRSRSB beschreven wordt, komt niet overeen met de huidige situatie op straat. De verkeersroute Votulast is nu voor het autoverkeer een korte en snelle route tussen het centrum, wijk C en Paardenveld e.o. en de A27. Veel bewoners, ondernemers en (andere) verkeersdeelnemers ervaren de route als druk en verkeersonveilig. De opgave staat in SRSRSB als volgt omschreven: 'Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein, Vondellaan – Ledig Erf en Kaatstraat–Adelaarstraat– Willem van Noortstraat – Juliusstraat.' In het toekomstbeeld van SRSRSB maakt de route geen deel meer uit van het stedelijke verkeersnetwerk, maar worden het wijkstraten met vooral bestemmingsverkeer. Dit betekent dat het een gebied wordt met een snelheidsregime van 30 km/uur.

In de 'Eindrapportage Knijp Monicabrug' is aangegeven dat in 2017 gestart wordt met een verkenning voor de verkeersroute Votulast. Aangegeven is dat bij de verkenning de effecten van de knijp Monicabrug betrokken worden. Vermindering van het autoverkeer op de Kaatstraat / Oudenoord–zuid maakt het mogelijk om de verblijfskwaliteit ook in deze straten te verbeteren en om meer groen te realiseren. Dit is als ambitie beschreven in de Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord. De andere inrichting is wenselijk, omdat deze straten steeds meer een woonfunctie krijgen.

Burgemeester en Wethouders

Datum 9 februari 2018
Ons kenmerk 4958017/1801150805-mk

In de eindrapportage is ook geadviseerd een kentekenonderzoek uit te voeren om inzicht te krijgen in het aandeel doorgaand autoverkeer op de verkeersroute Votulast. Onder doorgaand autoverkeer verstaan we autoverkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de wijk Votulast.

Participatie

Op 14 februari 2017 hebben wij besloten dat deze verkenning onderdeel is van 'Al doende vernieuwen'. De verkenning is daarmee één van de tien participatietrajecten waarin ervaring wordt opgedaan in vernieuwing van wijkparticipatie.

Vanaf de start van deze verkenning zijn bewoners en ondernemers actief betrokken: met een fietstocht, inloopbijeenkomsten, een online onderzoek en werksessies. Hierdoor is informatie opgehaald en is inzicht verkregen in de wensen en meningen die in de buurt leven over de route. Veel mensen vinden het onveilig om op de route te fietsen of om de weg over te steken. Redenen die worden genoemd zijn dat er veel autoverkeer is, dat er door autoverkeer hard wordt gereden en dat oversteekplaatsen onoverzichtelijk zijn.

Bewoners en ondernemers is gevraagd naar het gewenste toekomstbeeld. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat zij minder autoverkeer in de straat wil en dat dit autoverkeer minder hard rijdt. Ook zien zij graag dat fietsers en voetgangers het straatbeeld bepalen. Daarnaast wenst een groot deel van de betrokkenen dat de route aantrekkelijk is om te verblijven en dat deze veilig is om over te steken.

Analyse verkeerssituatie

Het verbeteren van de verblijfskwaliteit is onlosmakelijk verbonden met het terugdringen van het autoverkeer dat geen herkomst of bestemming in de wijk heeft. In mei jl. hebben wij een kentekenonderzoek laten uitvoeren om te bepalen hoeveel autoverkeer door de wijk heen rijdt zonder herkomst of bestemming in de wijk. Het kentekenonderzoek laat zien dat er in de wijk twee spitsmomenten 'stad-uit' zijn, zowel in de ochtend- als in de avondspits. Daarnaast wijst dit onderzoek uit dat beide spitsperiodes meer dan 50% van het autoverkeer 'stad-uit' (richting Kardinaal de Jongweg) geen herkomst of bestemming in de wijk heeft. Op de route 'stad-in' is dit aandeel doorgaand autoverkeer lager. De verklaring hiervoor is dat automobilisten 'stad-in' een omrijbeweging via de Antonius Matthaeslaan moeten maken, omdat automobilisten vanaf de Kardinaal de Jongweg niet linksaf de Pieter Nieuwlandstraat in kunnen rijden (halve aansluiting). De route is 'stad-in' dus minder aantrekkelijk dan 'stad-uit'.

Het relatief hoge aandeel autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk is het gevolg van de huidige positie van de route in het verkeersnetwerk. De verkeersroute Votulast is de kortste en snelste route tussen het centrum en de A27. De routes via de stedelijke verbidingsstructuur (David van Mollemstraat-Draaiweg-Talmalaan, Kardinaal de Jongweg, Blauwkapelseweg) zijn langer en er staan meer verkeerslichten. De opgave is dan ook om de aantrekkelijkheid van de route Votulast voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk te verminderen en de routes via de stedelijke verbidingsstructuur juist aantrekkelijker te maken. Wel is het van belang dat de bereikbaarheid van de buurt gewaarborgd wordt.

Verkenning van zoekrichtingen

Met behulp van het verkeersmodel (VRU 3.3) is nader onderzocht welke effecten in 2025 optreden bij verschillende maatregelen om het autoverkeer – zonder herkomst of bestemming in de wijk – te verleiden een andere route te kiezen.

I. Invoeren 30 km/uur regime

Onderzocht is wat het (modelmatige) effect is van het verlagen van de huidige maximale snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur (inclusief bijbehorende inrichting). Hiermee krijgt de route een karakter dat vergelijkbaar is met de omliggende woonstraten. Het aandeel doorgaand autoverkeer door de wijk neemt hierdoor naar verwachting met 10 – 30% af. Verlaging naar een 30 km/uur regime heeft dus een positief effect: minder automobilisten zullen voor deze route kiezen waardoor het aantal auto's daalt. Wel blijft de intensiteit van het autoverkeer te hoog om op een veilige manier een 30 km/uur regime in te voeren. De leefbaarheid, verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid op en langs de route verbeteren daarmee onvoldoende. Daarom zijn mogelijke aanvullende maatregelen verkend, waarbij het doorgaand autoverkeer door de wijk verder ontmoedigd kan worden.

II. Wijziging in verkeerscirculatie

In werksessies met bewoners is besproken welke effecten optreden als er wijzigingen in de verkeerscirculatie worden toegepast. Ook hier is het verkeersmodel bij gebruikt. Er zijn verschillende mogelijkheden onderzocht.

In de werksessies is de voorkeur uitgesproken voor een maatregel op de Kaatstraat. De route tussen de Oudenoord en de Kardinaal de Jongweg kan onderbroken worden door eenrichtingverkeer 'stad-in' op de Kaatstraat in te voeren. Het busverkeer en fietsers kunnen wel in beide richtingen blijven rijden. Het verkeersmodel geeft aan dat de intensiteit van het autoverkeer dan op de gehele route afneemt met circa 15–55%. De toename van autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen (Oudenoord, Talmalaan, Kardinaal de Jongweg en Blauwkapelseweg) past binnen de bestaande capaciteit op deze wegen. De bereikbaarheid van de buurt blijft met deze maatregel grotendeels gelijk.

Andere zoekrichtingen om de route tussen de Oudenoord en Kardinaal de Jongweg te onderbreken, hebben een negatiever effect op de bereikbaarheid van de buurt door grotere omrijbewegingen voor het herkomst- en bestemmingsverkeer of door meer autoverkeer via de omliggende woonstraten.

Een wijziging van de verkeerscirculatie in Votulast heeft een groot effect op de intensiteit van het autoverkeer op de verkeersroute Votulast. Echter een dergelijke maatregel alleen leidt onvoldoende tot verbetering van de verblijfskwaliteit, oversteekbaarheid en leefbaarheid langs de route. Het profiel van de route wordt immers niet aangepast, waardoor de snelheid van het autoverkeer onvoldoende wordt verminderd.

III. Verkeersmanagement en communicatie

De routekeuze van automobilisten kan worden beïnvloed door gerichte communicatie over de gewenste route en/of door aanpassing van verkeersregelinstallaties op de stedelijke verbindingswegen. Het effect op de intensiteit van het autoverkeer op de verkeersroute Votulast zal beperkt zijn. De route

blijft door de diagonale ligging in het verkeersnetwerk de kortste weg voor veel automobilisten. Veel automobilisten blijven de route 'uit gewoonte' gebruiken.

IV. Alternatieve vervoerwijzen

Automobilisten verleiden tot het gebruiken van een ander vervoermiddel, bijvoorbeeld door 'probeer-aanbiedingen' voor deelauto's of openbaar vervoer, heeft beperkt effect op de intensiteit van het autoverkeer op de route.

Conclusies

Uit de verkenning blijkt dat de ambities voor deze route door een groot deel van de omwonenden en gemeente gedeeld worden. Namelijk om automobilisten –zonder herkomst of bestemming in de wijk– te stimuleren om een andere route of een andere vervoerswijze te gebruiken. Ook de wens van bewoners om meer ruimte voor fietsers te creëren sluit aan bij de gemeentelijke ambitie. Ook ambities om de oversteekbaarheid te verbeteren, de verblijfskwaliteit te vergroten en meer 'groen' toe te voegen, sluiten eveneens aan bij de wensen van veel betrokkenen.

Om de ambities uit het mobiliteitsplan te bereiken, zijn verschillende mogelijke maatregelen verkend. Het verlagen van de snelheid tot een 30 km/uur gebied –met bijbehorende inrichting– vermindert het aandeel doorgaand verkeer door de wijk onvoldoende. De route blijft een snellere en kortere route dan de routes via de stedelijke verbindingswegen. Herinrichting van de hele verkeersroute Votulast brengt echter hoge kosten met zich mee. In het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid is op dit moment geen geld gereserveerd voor zo'n herinrichting.

Uitsluitend een aanpassing van de verkeerscirculatie in de wijk leidt wel tot het weren van doorgaand autoverkeer, maar leidt onvoldoende tot verbetering van de verblijfskwaliteit, de oversteekbaarheid en de leefbaarheid langs de route. Op dit moment is een aanpassing in de verkeerscirculatie met een 'knip' niet haalbaar binnen de bestaande afspraken van het coalitieakkoord.

Communicatie, (dynamisch) verkeersmanagement en flankerende maatregelen zijn op korte termijn uit te voeren. De effecten van deze maatregelen op de intensiteit van het autoverkeer zijn echter veel kleiner dan de eerder genoemde maatregelen.

Wat gaan we op korte termijn doen?

Het gebruik van (dynamisch) verkeersmanagement om de stedelijke verbindingswegen aantrekkelijker te maken voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk onderzoeken we nader. Hieronder vallen het slimmer afstellen van verkeerslichten op de routes via de stedelijke verbindingswegen en het aanbrengen van voorsignalering op het kruispunt Oudenoord/Kaatstraat. Verkeer op de Oudenoord zal hierdoor bij een open brug geadviseerd worden door te rijden richting de David van Mollemstraat.

In het kader van het Actieplan Schoon Vervoer 2015–2020 stimuleren we het gebruik van deelauto's door inwoners van de stad. In wijken waar de parkeerdruk hoog is, waaronder de buurten langs de route Votulast, vergroten we de communicatie over autodelen en de zichtbaarheid daarvan.

Burgemeester en Wethouders

Datum 9 februari 2018
Ons kenmerk 4958017/1801150805-mk

Op de Oudenoord wordt één rijstrook voor rechtdoorgaand verkeer (tussen Monicabrug en Kaatstraat) opgeheven en tijdelijk groen ingericht. Deze rijstrook is door de knijp Monicabrug niet meer nodig voor een goede verkeersafwikkeling. De leefbaarheid op en langs de Oudenoord verbetert hierdoor.

De overige genoemde maatregelen worden bij de vaststelling van de voorjaarsnota en actualisering van het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB) in 2018 en in de toekomst betrokken. We stellen hierin de prioriteiten vast en leggen deze ter beoordeling aan u voor.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,