

INTEGRALE MOBILITEITSKOERS UTRECHT ZUIDWEST

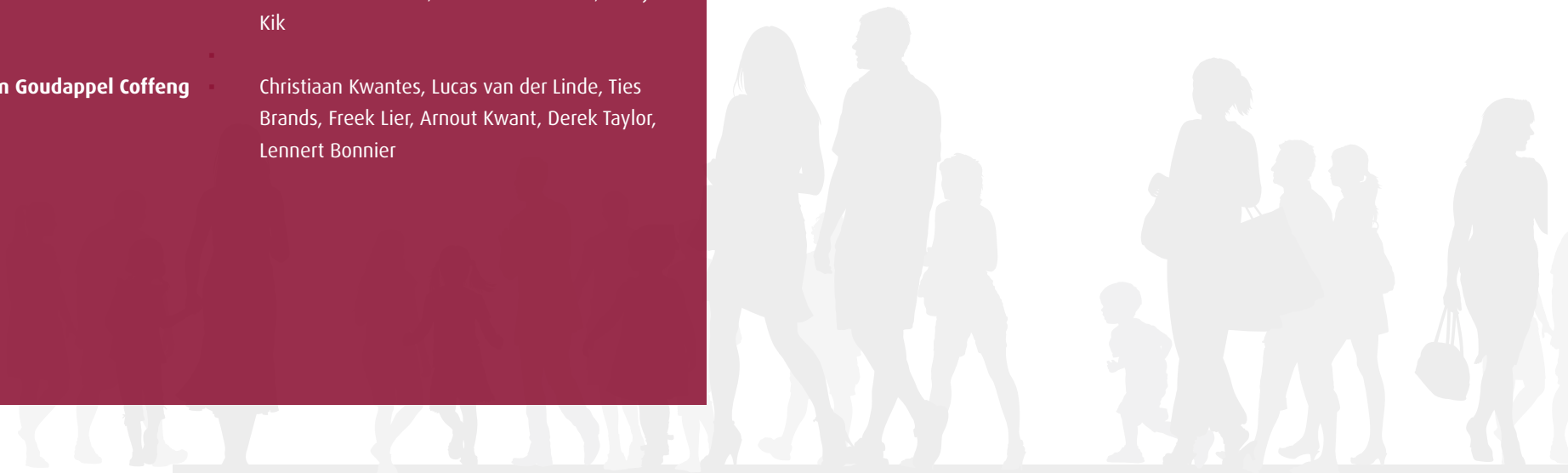
Middellange termijn

3 JULI 2020

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Utrecht
Titel rapportage	Integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest
Kenmerk	006393
Datum publicatie	3 juli 2020
Kernteam gemeente Utrecht	Bert Coenen, Lara Verhagen, Dick Terlouw, Robert van Leusden, Robert Hoenselaar, Marijn Kik
Projectteam Goudappel Coffeng	Christiaan Kwantes, Lucas van der Linde, Ties Brands, Freek Lier, Arnout Kwant, Derek Taylor, Lennert Bonnier



Inhoudsopgave

1. Inleiding 4

2. Mobiliteitsopgave die op Utrecht Zuidwest afkomt 10

3. Aanpak en afwegingskader 16

4. Belangrijke inzichten verkeersmodel 20

5. Naar een integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest 24

6. Fasering 38

7. Uitwerkingsagenda 42

Bijlagenrapport separaat beschikbaar



1. Inleiding

Utrecht groeit sterk. De gemeente Utrecht ziet het zuidwestelijk deel van de stad als belangrijk gebied voor verdere stedelijke ontwikkeling. Omdat ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid hand in hand moeten gaan, wil de gemeente inzicht in wat de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht Zuidwest vergen aan mobiliteitsmaatregelen en of met deze maatregelen het mobiliteitssysteem blijft functioneren.

Utrecht groeit sterk, vooral in Zuidwest

Utrecht is volop in ontwikkeling. Volgens de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) groeit Utrecht tot 2040 richting 455.000 inwoners. De gemeente voorziet een groei van 60.000 extra woningen en ruim 85.000 extra arbeidsplaatsen. De groei zal worden opgevangen binnen het stedelijk gebied, bij voorkeur rondom knooppunten. Daarnaast groeit ook de regio: tot 2025 worden in de provincie Utrecht 67.000 woningen gerealiseerd (Woondeal).

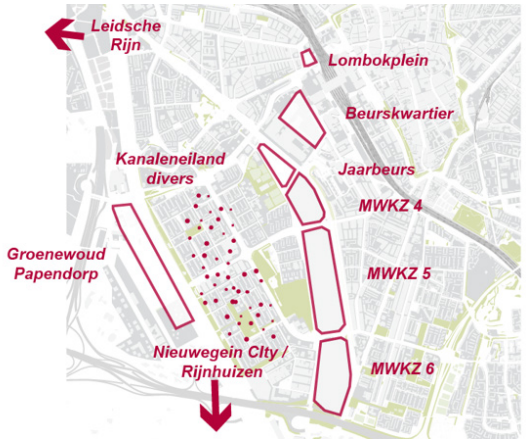
Een groot deel van de groei zal plaatsvinden in Utrecht Zuidwest. Op de middellange termijn (rekenjaar 2030) komen hier in totaal 32.400 woningen bij en 19.250 nieuwe arbeidsplaatsen, met een zwaartepunt in de zone Utrecht Centraal-Beurskwartier-Jaarbeurs-Merwedekanaalzone-Westraven. De genoemde groei is inclusief Nieuwegein en exclusief A12-zone. Zie bijlage 1 voor de exacte locaties voor wonen, werken en voorzieningen. Voor de langere termijn moeten nog besluiten worden genomen over ontwikkellocaties via onder andere de RSU.



Artist impression Merwede

Welke mobiliteitsmaatregelen benodigd voor stedelijke ontwikkeling

Ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid moeten hand in hand gaan. De gemeente wil daarom inzicht in wat de ruimtelijke ontwikkelingen op de middellange termijn in Utrecht Zuidwest vergen aan mobiliteitsmaatregelen en of met deze maatregelen het mobiliteitssysteem blijft functioneren. Dan gaat het om fiets- OV- en autovoorzieningen, parkeerbeleid, deelmobiliteit, P+R en bewonersparkeren op afstand. De mobiliteitsmaatregelen moeten passen in de filosofie van het Utrechtse Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’. Daarnaast is het belangrijk dat er een goede fasering komt van mobiliteitsmaatregelen met minimale hinder voor de stad.
Dit rapport beschrijft de benodigde mobiliteits-maatregelen voor de middellange termijn ontwikkeling van Utrecht Zuidwest en welke logische fasering daar bij hoort. Hiermee heeft de gemeente de beschikking over een onderbouwing van de mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn bij de verstedelijkingsopgave in Utrecht Zuidwest.



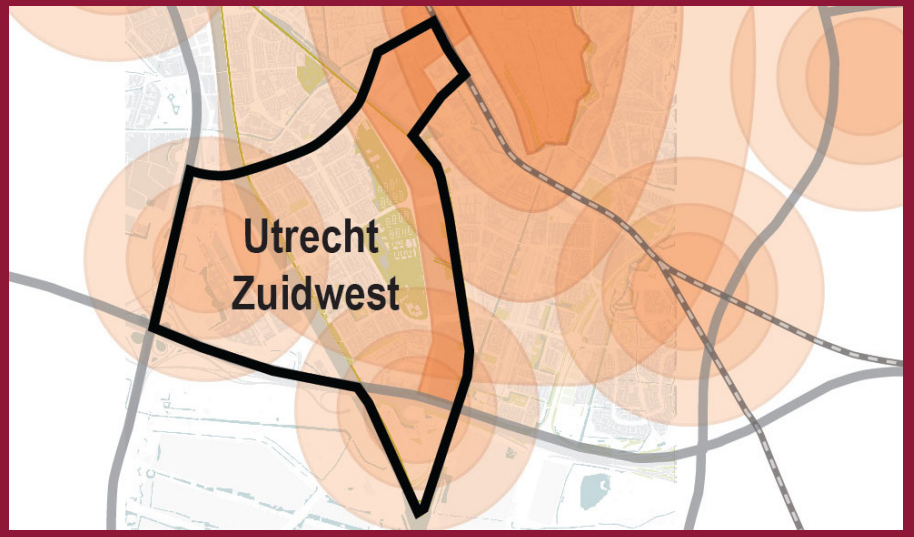
Ontwikkellocaties Utrecht Zuidwest

De mobiliteitsopgave Utrecht Zuidwest met een helikopterview

Van oudsher is Utrecht gegroeid als radiale stad, met de historische binnenstad en het knooppunt Utrecht Centraal als zwaartepunt. Ook vanuit Zuidwest komen veel mobiliteitsstromen in dit gebied bij elkaar, o.a.: nabij het Westplein, de Van Zijstweg-Croeselaan en Vaartsche Rijn-Ledig Erf.

De gemeente Utrecht plant nieuwe stedelijke verdichting binnen Utrecht Zuidwest vooral in de zone tussen het stationsgebied en Westraven. Vanwege de ruimtelijke verdichting is in deze zone dus behoefte aan een goede bereikbaarheid.

In Utrecht ontstaan ook nieuwe complementaire knooppunten, zoals Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, en op termijn Westraven en mogelijk Lunetten-Koningsweg. Het toekomstige mobiliteitssysteem in Utrecht Zuidwest moet dus ook deze gebieden volwaardig bedienen.



In de analyses van mobiliteitsstromen is Utrecht Zuidwest afgebakend als hierboven aangegeven. De toevoegingen aan inwoners en arbeidsplaatsen strekken zich uit over een groter gebied (zie bijlage 1).



Integrale benadering mobiliteit: gericht op gezond stedelijk leven

Het onderzoek kijkt integraal naar mobiliteit, in de geest van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (2016) en het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen (2016). Deze studie houdt rekening met de nieuwste inzichten in het kader van de actualisatie van beide documenten. Mobiliteitsmaatregelen moeten dus bijdragen aan de bereikbaarheid, maar ook aan kwaliteit van leven in bredere zin (gezond stedelijk leven). Vanuit dat perspectief moeten mobiliteitsmaatregelen bijdragen aan:

- (economische) bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen
- Sociale en gezonde stad ('healthy urban living' en sociale inclusiviteit)
- Duurzame en leefbare stad
- Ruimtelijke kwaliteit
- Betaalbare, faseerbare en toekomstvaste oplossingen.



De vijfhoek: Vijf beleidsdoelen Utrecht

Samenhang met andere dossiers

In Utrecht Zuidwest ligt een forse samenhang tussen verschillende vraagstukken. Het onderzoek sluit daarom nauw aan op onder andere:

- Mogelijk maken van ruimtelijke plannen zoals o.a. de Merwedekanaalzone en Beurskwartier inclusief de parkeer- en mobiliteitsmaatregelen die onlosmakelijk met deze plannen zijn verbonden
- Actualisatie van het Utrechtse Mobiliteitsplan 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'
- Het programma U Ned van Rijk en Regio, waaronder de MIRT (pre) verkenning
- Besluit van de Utrechtse gemeenteraad voor het concept 'Wiel met Spaken'.



Samenhang met andere dossiers

Leeswijzer bij dit document

Dit document is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op de mobiliteitsopgave voor Utrecht Zuidwest. In hoofdstuk 3 wordt de aanpak en het afwegingskader beschreven.

Hoofdstuk 4 vat de inzichten uit de analyse met het verkeersmodel samen voor OV, fietsverkeer en autoverkeer.

In hoofdstuk 5 zijn de inzichten gecombineerd tot een integrale mobiliteitskoers voor Utrecht Zuidwest als handelingsperspectief voor de middellange termijn (2030). Hierin zijn de maatregelen voor de afzonderlijke vervoerwijzen verweven. Dit hoofdstuk sluit af met een overzicht van de benodigde maatregelen om de mobiliteitsontwikkeling in Utrecht Zuidwest op te vangen. De integrale mobiliteitskoers is vervolgens afgezet tegen het afwegingskader.

In hoofdstuk 6 gaat in op de fasering (kortere termijn 2025-2030). Het document sluit af met hoofdstuk 7: een uitwerkingsagenda voor de komende periode.

Separaat is een bijlagenrapport beschikbaar met hierin een samenvatting van de uitgangspunten, analyses en modelresultaten.



2. Mobiliteitsopgave die op Utrecht Zuidwest afkomt

De stedelijke ontwikkeling in Utrecht Zuidwest zorgt voor ruwweg een verdubbeling van het totaal aantal verplaatsingen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Er zijn voor alle vervoerwijzen maatregelen nodig om het mobiliteitssysteem ook in de toekomst goed te laten werken.

Groei van mobiliteit door groei van de stad

Met de komst van 32.400 nieuwe woningen, bijbehorende voorzieningen en bijna 20.000 nieuwe arbeidsplaatsen verdubbelt het aantal inwoners van Utrecht Zuidwest ruwweg en neemt het aantal arbeidsplaatsen toe met bijna driekwart. Dit is voor Nederlandse begrippen een forse groei.

Deze groei leidt tot ongeveer een verdubbeling van het aantal verplaatsingen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Dit blijkt uit analyses van het verkeersmodel in een toekomstige situatie (2030) met de ontwikkeling van de stad. Dan gaat het om de toekomstige situatie in het basisscenario, zonder specifieke aanvullende maatregelen (zie bijlage 1 voor de uitgangspunten bij het basisscenario).

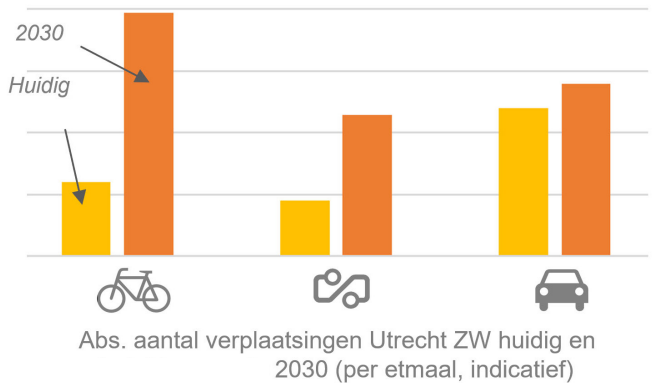


Groei mobiliteit door groei stad

Groei van het aantal verplaatsingen, vooral fiets en OV

Mensen reizen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest op verschillende vervoerwijzen. Volgens de analyses met het model (toekomstjaar 2030) verdriedubbelt het absolute aantal fietsverplaatsingen in het basisscenario bijna ten opzichte van de huidige situatie (toename ca 190%). Het absolute aantal OV-verplaatsingen verdubbelt ruim (toename ca 143%). Het aantal verplaatsingen met de auto groeit met ca 30%.

De opgave als gevolg van de groei mobiliteitsbehoefte van Utrecht Zuidwest is om deze stromen adequaat op te vangen door maatregelen in de fiets-, OV- en autostructuren. Zie bijlagen.



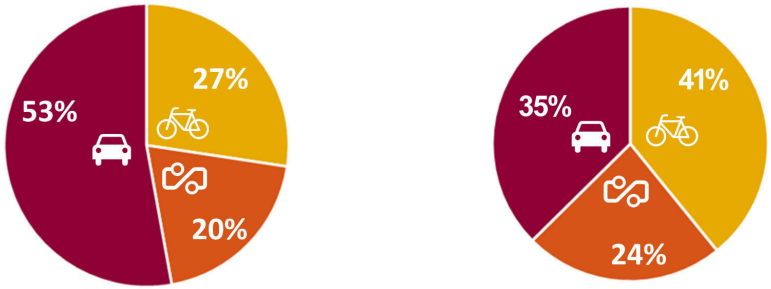
Toename aantal verplaatsingen voor fiets, OV en auto vanuit huidig (links) naar 2030 (toekomst)

Verhoudingsgewijs meer fietsen en OV en minder autogebruik

Achter voorgaande cijfers schuilen procentuele veranderingen in de totale vervoerwijzeverdeling van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Volgens het verkeersmodel vermindert het relatieve autogebruik van ca 53% naar ca 35%. Het procentuele gebruik van fiets neemt toe van ca 27% naar ca 41% en het OV-gebruik van ca 20% naar ca 24%.

Deze verschuivingen in het mobiliteitsgebruik worden bepaald door het effect van reeds besloten mobiliteitsprojecten, (waardoor een deel va de reizigers andere vervoerwijzen gaat gebruiken) en het effect van de nieuwe ruimtelijke verdichtingslocaties inclusief bijbehorende parkeer- en mobiliteitsmaatregelen. Zie ook het kader rechts. Er is nog geen rekening gehouden met aanvullende maatregelen.

De verschuivingen sluiten aan op het Utrechtse Mobiliteitsplan. Hierin worden lopen, fietsen, OV en schone vervoersmiddelen als hoofdvervoerwijzen gezien. Vooral lopen, fietsen en het OV zijn het meest schoon en ruimte-efficiënt per afgelegde reizigerskilometer.



Modal split Utrecht Zuidwest huidig (links) en 2030 (rechts)

Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten als krachtige mobiliteitsmaatregel

Bij de mobiliteitsanalyses in Utrecht Zuidwest is al rekening gehouden met mobiliteitsmaatregelen die onderdeel zijn van de grotere ruimtelijke projecten, zoals Beurskwartier, Jaarbeursontwikkeling en Merwedekanaalzone.

Dan gaat het om vraagbeïnvloeding: een hoogwaardige woonomgeving met dagelijkse voorzieningen op loopafstand, inzet van deelmobiliteit, gereguleerd parkeren, parkeren op afstand en hogere parkeernormen voor de fiets. Ze maken uiteindelijk ook een lagere parkeernorm mogelijk. Zie ook bijlage 1.

Deze beïnvloeding van de mobiliteitsbehoefte 'aan de voorkant' werkt krachtig, omdat deze leidt tot het voorkomen van automobiliteit dankzij aantrekkelijke alternatieven.Als theoretische rekenoefening is ook gekeken wat er zou gebeuren zonder deze maatregelen bij ruimtelijke projecten. Dan zou de hoeveelheid autoverkeer op de zuidzijde van de RING toenemen met ruim 1% extra verkeer en binnen de stad tot maximaal ca 15 tot 25%, vergeleken met de situatie mét vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten. Het verschil tussen de percentages komt, doordat er meer autoverkeer op de RING rijdt.



Verplaatsingsafstanden verschillen per vervoerwijze

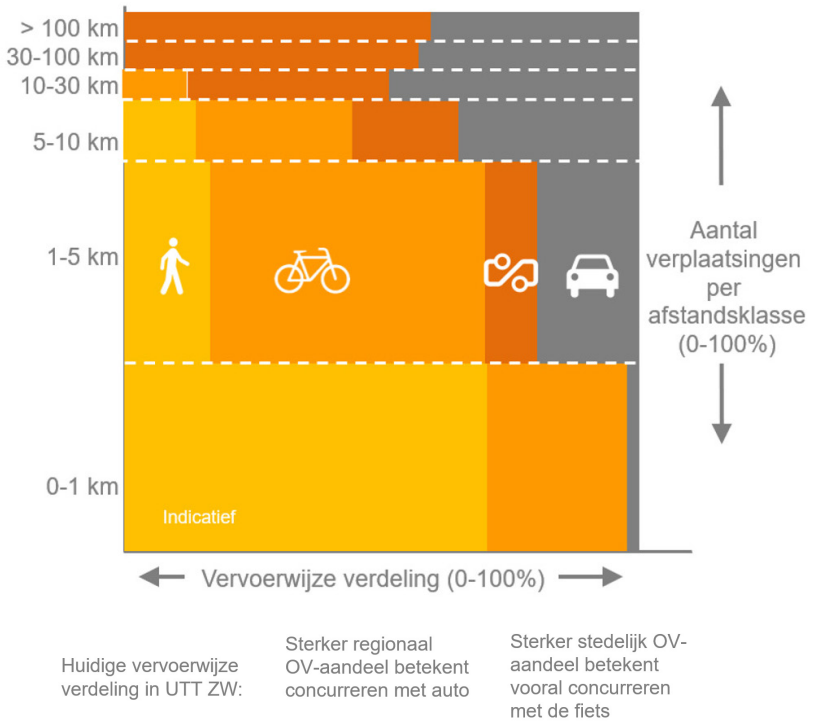
Er is ook indicatief gekeken naar de afstanden die mensen reizen van, naar en binnen Utrecht Zuidwest. Allereerst blijkt dat ruwweg ¾ van alle verplaatsingen korter is dan 10 km. Mobiliteitsmaatregelen die zich richten op deze korte verplaatsingen, zijn dus erg effectief; het gaat hier om de grootste groep verplaatsingen. Hier liggen de grootste potenties om lopen en fietsen te versterken. Voor de langere afstanden spelen OV en auto de hoofdrol.

Bij het stimuleren van duurzame mobiliteit is het dus zinvol om op korte, stedelijke afstanden te blijven inzetten op lopen en fietsen. En bij langere, (inter)regionale afstanden op het versterken van het OV als volwaardig en concurrerend alternatief voor de auto. Zo vervult elke vervoerwijze de rol die het meeste aansluit bij de kracht van die vervoerwijze.

Lopen als meest elementaire vervoerwijze

Lopen kan worden beschouwd als de meest belangrijke mobiliteitsvorm. Ook is lopen belangrijk als voor- en natransport bij OV- en autogebruik. Het Kennis-instituut Mobiliteit (Walking facts, 2019) berekende voor Nederland dat meer dan de helft van alle verplaatsingen tot 1 km te voet plaats vindt en circa een derde met de fiets. Lopen is in deze studie kwalitatief meegenomen.

Vergeleken met Amsterdam, Rotterdam en Den Haag wordt in Utrecht iets minder gelopen. Dit komt onder andere omdat mensen in Utrecht meer voor de fiets kiezen. In Utrecht Zuidwest liggen vooral op de korte afstanden kansen voor lopen als aantrekkelijk alternatief voor de fiets. Lopen gedijt in situaties met schaarse ruimte, hogere ruimtelijke dichtheden, een aantrekkelijke openbare ruimte, en menging van wonen, werken en voorzieningen.

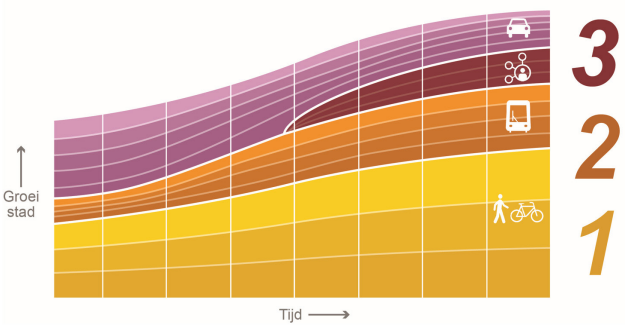


Vervoerwijzeverdeling naar afstandsklasse

Mobiliteitsopgave Utrecht Zuidwest samengevat

Als gevolg van de verdichting in Utrecht Zuidwest nemen de vervoersstromen fors toe, vooral het aantal fiets- en OV-verplaatsingen. Tegelijk groeit de fysieke ruimte binnen Utrecht Zuidwest niet mee. Het mobiliteitssysteem zal dus efficiënter moeten worden ingericht, met prioriteit voor schone en ruimte-efficiënte vervoerwijzen.

Bij het fietsverkeer ontstaan grote stromen richting de treinstations en de binnenstad. Zonder maatregelen zullen dit zulke drukke bundels worden, dat meer kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen, kinderen, mensen met een beperking) zich niet meer veilig voelen. Verder is de bereikbaarheid in het geding: nu al komen fietsers niet overal meer door het groene licht. Ook de oversteekbaarheid van sommige fietsroutes is niet meer voldoende. Dit speelt vooral op de Kanaalweg, Mandelabrug-Van Zijstweg-Croeselaan, Balijebrug- en laan, Socratesbrug en -laan, omgeving Vaartsche Rijn en omgeving Utrecht Centraal.



Schematische weergave van de systeemsprong mobiliteit op drie fronten (wensbeeld)

Binnen het OV groeien de stromen zo sterk dat er zoveel bussen nodig zijn, dat capaciteitsknelpunten op de infrastructuur ontstaan. Hierdoor ontstaan onbetrouwbaarheid en vertragingen. Dit speelt vooral op de Van Zijstweg en de A12-aansluiting.

Op een aantal plekken leidt het autoverkeer nu al tot ongewenste barrierewerking en leefbaarheidsvraagstukken. Dit speelt vooral op de Europalaan en de A12-aansluitingen (waaronder de aansluiting Westraven). De opnamecapaciteit van autoverkeer in de stad en op de RING kent zijn grenzen, zodat omwille van bereikbaarheid meer inzet nodig is op alternatieve oplossingen met minder autoverkeer.

De knelpunten bij de afzonderlijke vervoerwijzen manifesteren zich met name waar stromen van verschillende vervoerwijzen elkaar ontmoeten.



De Europalaan is nu niet geschikt voor voetgangers en fietsers door barrierewerking. Het is zelfs niet mogelijk om langs de Europalaan naar P+R Westraven te fietsen of te lopen

Rekening houden met nieuwe mobiliteitstrends

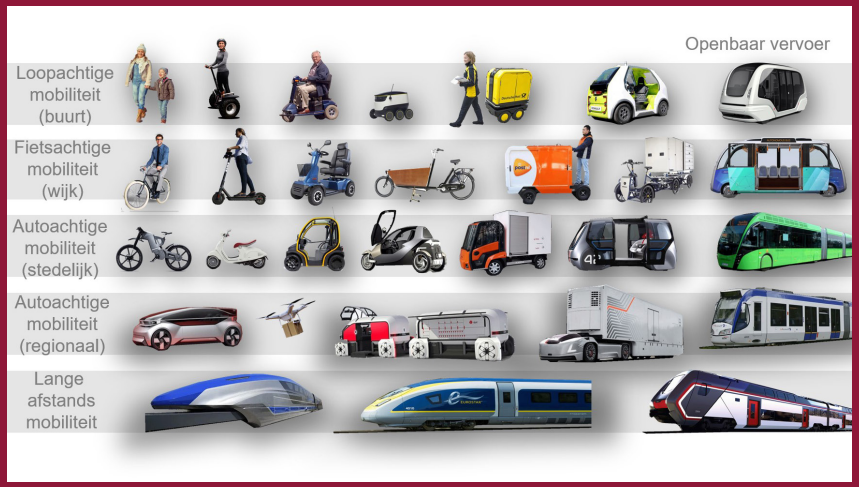
De samenleving is op het gebied van mobiliteit sterk in verandering:

- Opkomst van robotisering, waardoor stapsgewijs autonome en/of onderling communicerende voertuigen binnen handbereik zullen komen. Dit speelt binnen OV (autonome shuttles), maar ook binnen deelmobiliteit (elektronisch reserveren en ontsluiten van deelfietsen en -auto's)
- Opkomst van bevolkingsgroepen met stedelijke woonvoorkeuren en de opkomst van de service economie, zoals onder andere Mobility as a Service. Vooral in stedelijke gebieden kiezen mensen meer voor lopen, fietsen en OV. Ook hechten ze sterker aan flexibele mobiliteitsvrijheid (verschuiving van bezit naar gebruik). Hierbij past ook de voorkeur voor ketenmobiliteit, die belangrijke kansen biedt om voordelen van auto, trein en fiets te combineren binnen één reis.
- Opkomst van elektrisch vervoer, met een groeiende differentiatie van vervoermiddelen: tussen auto's en fietsen ontstaat een nieuw spectrum met micromobiliteit zoals e-steps, maar ook e-bike, e-fast-bike, light electric vehicles (voor mensen zoals de Biro, of voor logistiek) tot aan de e-auto.
- Opkomst van nieuwe OV-technieken, zoals voertuiggeleiding en communicerende voertuigen. Hierdoor vervagen traditionele grenzen tussen vraagafhankelijk vervoer en lijndiensten (opkomst autonome first-last-mile-systemen), maar ook tussen klassieke bussen en klassieke trams/metro (opkomst trackless trams).

Deze studie spreekt vooral over de vervoerwijzen 'fietsen', 'OV-gebruik' en 'autoverkeer'. Het schema maakt duidelijk dat deze termen fungeren als paraplu-begrippen voor een ruimere waaier aan vervoerwijzen. Zie de beelden rechts met actuele trends in vervoerwijzen.







Waaier aan nieuwe vervoerwijzen als gevolg van mobiliteitstrends



3. Aanpak en afwegingskader

De integrale mobiliteitskoers Zuidwest moet duurzame en stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, conform het concept gezond stedelijk leven. Het mobiliteitssysteem als geheel moet voldoende capaciteit en kwaliteit bieden om alle gebieden in Zuidwest voldoende bereikbaar te houden.

Integrale benadering van mobiliteit

De doelen van het Utrechtse Mobiliteitsplan (2016) zijn samengevat in de zogenaamde vijfhoek. Hiermee kiest de gemeente Utrecht nadrukkelijk voor een integrale benadering van mobiliteit. Deze studie voor Utrecht Zuidwest sluit hier op aan.

In deze filosofie moet mobiliteit zich richten op optimale stedelijke kwaliteit, op verschillende velden:

- (economische) Bereikbaarheid van woningen, voorzieningen en arbeidsplaatsen
- Sociale en gezonde stad ('healthy urban living' en sociale inclusiviteit)
- Duurzame en leefbare stad
- Ruimtelijke kwaliteit
- Betaalbare, faseerbare en toekomstvaste oplossingen.

Optimale stedelijke kwaliteit wordt bereikt door de optimale mix van de verschillende aspecten van de vijfhoek. Dit optimum is geen simpele optelsom van scores, maar het optimum verschilt van plek tot plek in de stad. Hierbij ligt de focus op de opgaven uit het te actualiseren Mobiliteitsplan (2020), namelijk het faciliteren van de groei van de mobiliteit zonder dat het autoverkeer in de stad toeneemt, het op orde brengen van de alternatieven en de hinder van mobiliteit verminderen.

In het afwegingskader is rekening gehouden met het veranderende mobiliteitspatroon in Utrecht. Hieruit blijkt dat fiets en OV in de vervoerwijzeverdeling sneller groeien dan verwacht. Auto groeit minder snel dan verwacht ('Probleemanalyse Utrecht Zuidwest').



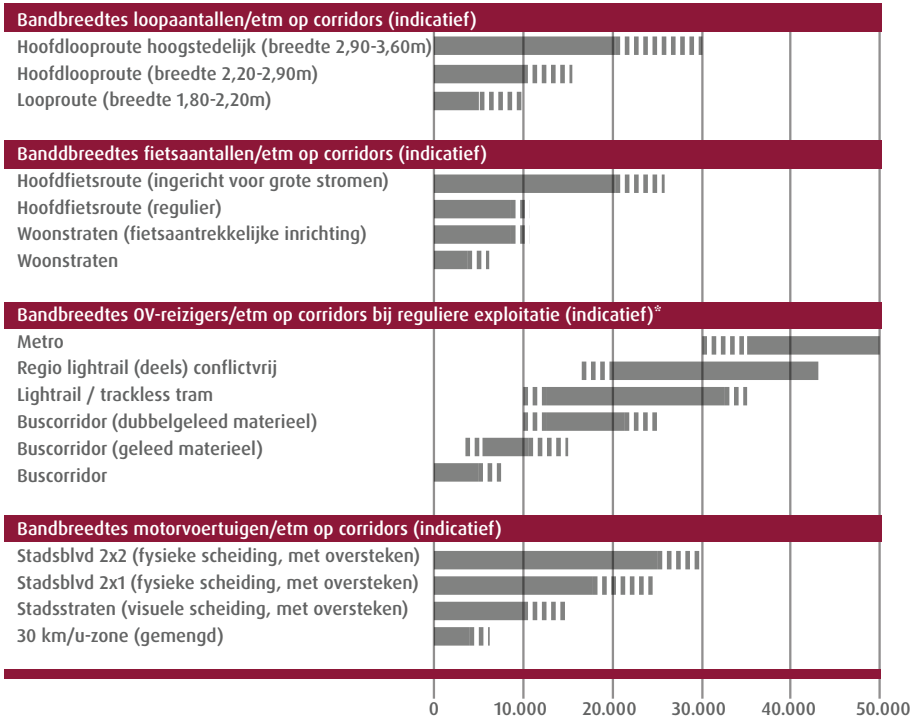
Achterliggende mobiliteitsindicatoren

Achter alle onderdelen van de vijfhoek liggen mobiliteitsindicatoren. Deels overlappen ze elkaar. Zo is het mobiliteitssysteem duurzamer, socialer, leefbaarder en gezonder naarmate lopen, fietsen en OV een grotere rol krijgen in de vervoerwijzeverdeling. Ook draagt bijv. fijnmazigheid van het fietsnetwerk en de directheid van fietsroutes (kleine omrijfactoren) hieraan bij. De economische bereikbaarheid is gebaat bij korte en betrouwbare reistijden, voor meerdere vervoerwijzen en zowel voor korte als lange verplaatsingen. Ook gaat het bijv. om de beschikbaarheid van aantrekkelijke P+R-voorzieningen. Een betere ruimtelijke kwaliteit is mogelijk bij meer ruimte-efficiënte vormen van mobiliteit en bij lagere verkeersdrukte. Betaalbaarheid en faseerbaarheid zijn af te meten aan exploitatiekosten, investeringskosten en de (bouw)complexiteit van maatregelen.

Bij toekomstvastheid gaat het om de beschikbare restcapaciteit binnen fiets-, OV- en autoinfrastructuur, bovenop het mobiliteitsgebruik op de middellange termijn:

- Bij het loopverkeer gaat het om maaswijdte, directheid, oversteekbaarheid en verkeersveligheid voor kwetsbare doelgroepen in relatie tot het type infrastructuur
- Bij het fietsverkeer gaat het om maximale fietsdrukte in smallere straten (relatie met leefbaarheid) en op ruimere fietspaden (relatie met leefbaarheid, oversteekbaarheid, drukte kruispunten en veiligheid voor kwetsbare doelgroepen)
- Bij het OV gaat het om bovengrenzen zoals hoeveel voertuigen HOV-banen kunnen verwerken, zonder onbetrouwbaar te worden. Dit is o.a. afhankelijk van haltevoering, mate van menging, voertuigtechniek en prioriteit bij kruispunten.
- Bij het autoverkeer gaat het om bovengrenzen uit oogpunt van oversteekbaarheid, ruimtegebruik, milieuhinder en filevorming.

Het schema rechts visualiseert het afwegingskader met bandbreedtes per vervoerwijze in gebruik.



* In specifieke situaties zijn bij OV-corridors hogere uurcapaciteiten van voertuigen mogelijk:
- eigen baan zonder haltering: ca 90-120 voertuigen (lightrail: ca 45-60)
- eigen baan met haltering: ca 70-90 voertuigen (lightrail: ca 35-45)

Analyse met behulp van scenario's per vervoerwijze

Met het afwegingskader als basis, is met het Utrechtse verkeersmodel eerst een aantal werkstappen doorlopen voor elke vervoerwijze apart. Hierbij is gewerkt met scenario's voor OV, fiets en auto. De vervoerwijze lopen is niet apart meegenomen, omdat lopen niet is onderscheiden als aparte vervoerwijze in het verkeersmodel. Wel is lopen als voor- en natransport voor openbaar vervoer meegenomen. Deze scenario's fungeren niet als potentiële, complete eindbeelden. Ze moeten worden gezien als 'what-if'-scenario's die het effect van specifieke keuzes toetsen:

- Opstellen van onderscheidende scenario's. De scenario's bestaan uit mobiliteitsmaatregelen zoals aanpasssingen van OV-, fiets- of autoverbindingen. Er is hierbij aangesloten op de werkzaamheden voor de actualisatie van het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.
- Samen met modelspecialisten van de gemeente zijn de scenario's vertaald tot bruikbare input in het Utrechtse verkeersmodel VRU 3.4. Het is hetzelfde verkeersmodel dat ook wordt gebruikt voor de Actualisatie van het Mobiliteitsplan.
- De verschillende scenario's zijn doorgerekend waarna analyses zijn uitgevoerd. Op basis hiervan zijn per vervoerwijze de belangrijkste inzichten geformuleerd. Hierbij is gekeken naar de eerder genoemde indicatoren.

Opbouwen van integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest met alle vervoerwijzen in samenhang

De verschillende inzichten per vervoerwijze zijn bij elkaar gebracht. De meest kansrijke inzichten zijn gecombineerd tot één integrale koers voor Utrecht Zuidwest. Deze integrale koers is een perspectief voor de middellange termijn waarin het mobiliteitsnetwerk op een duurzame manier meegroeit met de groei van de stad. Hierin zijn maatregelen voor alle vervoerwijzen in hun volle samenhang gecombineerd. In de koers zijn alleen maatregelen opgenomen die nodig zijn om voor alle vervoerwijzen voldoende capaciteit en kwaliteit te bieden en om de druk op het mobiliteitssysteem als geheel op de fysieke ruimte te beperken.

Als laatste reken- en analyseronde is binnen deze studie de uiteindelijke integrale mobiliteitskoers in zijn geheel getoetst met het Utrechtse verkeersmodel, voor alle vervoerwijzen geïntegreerd. Vervolgens zijn aan de hand van de vijfhoek de resultaten beoordeeld met de achterliggende mobiliteitsindicatoren. Deze indicatoren kennen drie hoofdonderdelen, namelijk:

- De vervoerwijzeverdeling (procentueel en absoluut aantal verplaatsingen)
- Capaciteit van de corridors (in bandbreedtes per vervoerwijze)
- Inzoomend op belangrijke kruispunten waar verkeersstromen samen komen.



4. Belangrijke inzichten verkeersmodel

Met het Utrechtse verkeersmodel zijn verschillende scenario's voor OV, fietsverkeer en autoverkeer onderzocht. Zie ook de bijlagen. Uit deze analyse volgde per vervoerwijze telkens een set aan inzichten. Deze inzichten fungeren als basis voor de integrale koers in hoofdstuk 5.

Belangrijkste inzichten uit modelanalyses van OV-scenario's

1. Het concept 'Wiel met Spaken' versterkt de rand-rand-verbindingen. Dit maakt de radiale OV-verbindingen in Utrecht Zuidwest verhoudingsgewijs minder druk. Het effect van het Wiel met Spaken hangt sterk af van de uiteindelijke uitvoeringsvariant.

2. Om de groei van het aantal reizigers met bussen op te vangen, moet meer capaciteit worden ingezet. De toename van het aantal bussen leidt tot overbelasting van de Van Zijstweg (beperkte robuustheid, kwetsbaar voor verstoringen). Uit de modelanalyse blijkt dat het verknopen van een deel van deze lijnen op de stadsrandknopen (en eventueel door laten rijden via het Wiel naar andere knooppunten) leidt tot minder druk op de Van Zijstweg.

3. Uit de modelanalyse blijkt dat het verknopen van buslijnen weerstand geeft voor de reiziger. Uit de analyse blijkt dat reizigersverlies door een extra overstap alleen voorkomen kan worden door het substantieel verkorten van reistijden.

4. Als doorgaande regionale stromen via andere routes dan de Merwedekanaalzone worden geleid en het capaciteitsprobleem op de Van Zijstweg wordt opgelost, dan is light rail voor de OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone niet persé nodig vanuit OV-capaciteit. Wel hebben de grote stromen bussen effect op de leefbaarheid en oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op o.a. de Van Zijstweg en Overste den Oudenlaan. Bovendien zal een fors hogere frequentie van bussen zorgen voor een vergroting van het capaciteitsprobleem op Utrecht Centraal. Zie inzicht 2.

5. Een reistijdverkorting op de bestaande SUNIJ-lijn (transformatie tot snelle regionale lightrail verbinding) van ca 20% leidt tot substantieel meer OV-verplaatsingen. Het gaat deels om herroutering van OV-reizigers en deels om overstappers vanuit auto.

6. Eenzelfde reistijdverkorting op de SUNIJ-lijn door deze lijn binnen Utrecht via de Europalaan te leiden (als snelle regionale lightrail verbinding) leidt overall tot grotere reizigersstromen dan reistijdverkorting via de bestaande SUNIJ-lijn. Dit komt o.a. doordat de stedelijke verdichtingslocatie Merwedekanaalzone dan medegebruik maakt van dit hoogwaardige regionale product.

7. Het op deze manier versnellen van de regionale OV-corridor via de Europalaan werkt door op het totale OV-netwerk van Utrecht Zuidwest. De SUNIJ-lijn krijgt dan in zijn huidige vorm vooral in Kanaleneiland zo weinig reizigers, dat de huidige SUNIJ-lijn een andere vorm/functie kan krijgen. Deze kan dan bijvoorbeeld naar Papendorp worden geleid.

8. Het verknopen van een deel van de regionale buslijnen op stadsrandknopen (bijv. t.h.v. Westraven op regionaal light railsysteem) leidt tot minder capaciteitsdruk op de Van Zijstweg.

9. De SUNIJ-lijn en buslijnen zullen meer capaciteit claimen bij de passage van de A12-aansluiting Westraven (hogere frequenties, langere voertuigen, prioriteit). De benodigde maatregelen om dit mogelijk te maken, hangen af van de keuzes in het auto- en fietsnetwerk.



Belangrijkste inzichten uit modelanalyses van fietsscenario's

1. Nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal (brug 'Heycopstraat', 'Waalstraat', 'Zijldiepstraat', 'Jutfasepunt' en 'Overijssellaan') zorgen voor voldoende spreiding van het fietsverkeer in oost-westrichting.

2. Een nieuwe Nicolaas Beetsverbinding ontlast de van de Seijpesteijntunnel (afvlakking van de groei) en de kruispunten Van Zijstweg-Croeselaan en Vondellaan-Bleekstraat. Vanaf de Nicolaas Beetsverbinding moeten fietsers via een snelle hoofdroute via de Veilinghavenkade richting de Van Zijstweg en Jaarbeursgebied worden geleid. Op dit manier leidt de Nicolaas Beetsverbinding niet tot te grote fietsstromen via de nieuwe loop- en fietsbrug 'Heycopstraat'.

3. Een kwaliteitsimpuls op de Jutfaseweg tot aan Ledig Erf (inclusief oversteek Vondellaan) zorgt voor een betere spreiding van fietsverkeer in noord-zuidrichting (ontlasting Kanaalweg, Balijelaan en Bleekstraat). De verbinding sluit goed aan op de nieuwe loop- en fietsbrug 'Jutfasepunt'.

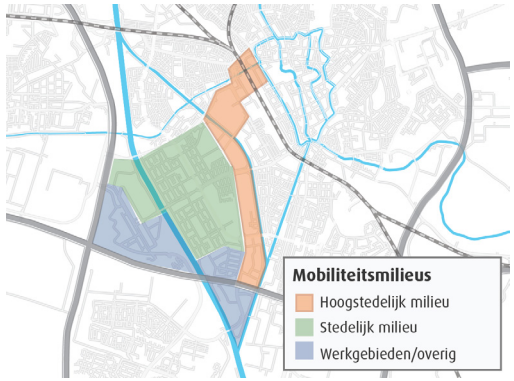
4. Omwille van fijnmazigheid van het fietsnetwerk en maximale inzet om de Kanaalweg te ontlasten zijn hoogwaardige parallelle routes nodig via de Rijnlaan en de Europalaan (tot aan de Jutfasebrug nabij Nieuwegein). De Europalaan draagt alleen bij aan ontlasting van de Kanaalweg indien de fietsroute snel genoeg is. Een hoogwaardige fietsverbinding via de Rijnlaan is gekoppeld aan de keuze voor nieuwe loop- en fietsbruggen over het Merwedekanaal. Een kwaliteitsimpuls van de kruispunten zijn noodzakelijk voor het creëren van hoogwaardige parallele routes.

5. Ondanks maximale inzet op spreiden van fietsers blijven plekken met grote fietsdrukte over: de Kanaalweg, Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan-Vondellaan en omgeving Ledig Erf. Hier zijn onorthodoxe maatregelen nodig voor een veilige en prettig oversteekbare situatie: bijvoorbeeld extra brede fietsroutes, aanbrengen van oversteeksteunpunten, verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen of het uit elkaar trekken van verkeersstromen of juist shared space-achtige oplossingen.

6. Specifiek van/naar de P+R-voorzieningen zijn nieuwe fietsverbindingen nodig: vanaf P+R Papendorp XL langs de zuidzijde van de Meernbrug-Graadt van Roggenweg en vanaf P+R Westraven via A12-aansluiting Westraven en de Europalaan. Beide verbindingen zijn onlosmakelijk verbonden met de keuze voor P+R en bewonersparkeren op afstand in P+R Papendorp XL en Westraven. Een oost-west-fietsverbinding vanaf P+R Westraven langs de A12 kent een te laag gebruik zonder ontwikkeling van de A12-zone.

Belangrijkste inzichten uit modelanalyses van autoscenario's

1. Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten heeft een krachtige werking op het voorkomen van automobiliteit, dankzij aantrekkelijke alternatieven. Aantrekkelijke mobiliteitsconcepten in combinatie met lagere parkeernormen zijn essentieel voor de mobiliteitsstrategie van Utrecht Zuidwest. Het stimuleert mensen om meer te lopen, fietsen en het OV te gebruiken. Dit geeft minder autoverkeer in de stad en op de RING ten opzichte van een scenario zonder beleid. Het is hierbij van belang dat rekening wordt gehouden met de context van de ontwikkeling: de mate van stedelijkheid bepaalt het mobiliteitsmilieu. Zie figuur.



2. Verdere herinrichting van de binnenring tot stadsboulevards zorgt dat autoverkeer meer via de RING gaat rijden en minder door de stad. Dit vergt wel verkeersreducerende maatregelen tegen uitwijkgedrag op de Graadt van Roggenweg-Westplein-Amsterdamsestraatweg en Catharijnesinge-Baden Powellweg-Venuslaan. Dit is reeds gesignaleerd in het Mobiliteitsplan (2016).

3. Het is mogelijk om autoverkeer meer via de Churchilllaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg te laten rijden van/naar de A12 en minder via de Europalaan-Westraven. Per saldo gaat er dan ca 27% meer autoverkeer rijden via de Prins Clausbrug, o.a. langs Groenewoud, ten opzichte van het basisscenario. Deze verkeerstoename past binnen de verkeerscapaciteit (indien nodig aanvullende maatregelen rotonde Churchilllaan-Trumanlaan en A12-aansluiting Papendorp). Dit alles leidt tot ca 10 tot 15% verkeersafname op de A12-aansluiting Westraven en ca 30% verkeersreductie op de Europalaan, ten opzichte van het basisscenario. Hiermee is substantiële verbetering van de oversteekbaarheid mogelijk rondom de ontwikkellocatie Merwedekanaalzone.

4. Een minder snelle route Baden Powellweg-Albatrosstraat-Venuslaan (andere instelling van verkeerslichten) geeft hier een verkeersafname van ruim 15 tot 30% ten opzichte van het basisscenario. Dit reduceert de drukte weer tot het huidige niveau en nabij station Vaartsche Rijn zelfs lager dan nu. Er ontstaan geen grote neveneffecten in de wijken.

5. Dosering (instelling verkeerslichten) of ontkoppeling van de Jutfaseweg als doorgaande autoverbinding is kansrijk. Het geeft extra ruimte voor fietsers en voetgangers op de Jutfaseweg. Omdat het gaat om lage aantallen autoverkeer, ontstaan ook bij ontkoppeling geen meetbare neveneffecten.

6. Verder grootschalig opheffen van doorgaande autoverbindingen zou veel lokale verkeersreductie bieden, maar zou ook gepaard gaan met te veel ongewenste verkeersverschuivingen elders in de stad. Bijvoorbeeld ca 15 tot 20% groei op de Van Zijstweg, 't Goylaan-oosten 't Goyplein. Daarnaast zou dit leiden tot extra verzwaring van de RING en op aansluitingen op de RING. Hiermee bieden deze maatregelen minder perspectief.

5. Naar een integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest

De mobiliteitsopgave voor Utrecht Zuidwest is zo fors, dat een combinatie nodig is van enerzijds het oplossen van toekomstige lokale knelpunten en anderzijds herordenen, beter structureren en transformeren van de mobiliteitsnetwerken voor lopen, fiets, OV en autoverkeer. Met dit laatste geeft de gemeente ook vorm aan de Utrechtse ambitie om mobiliteit te bezien vanuit het integrale perspectief van gezond stedelijk leven. Dit concept voorstel is opgebouwd als een verhaallijn in verschillende denkstappen. Aan het eind van het hoofdstuk komen de denkstappen samen in een concept maatregelenpakket voor Utrecht Zuidwest.



1. Combinatie van knelpunten oplossen en netwerktransformatie

De toekomstige mobiliteitsgroei in Utrecht Zuidwest is erg fors, vooral voor fiets en OV. Het is niet voldoende om alleen dreigende knelpunten lokaal op te lossen. Het is ook nodig om tijdig te anticiperen op de mobiliteitsgroei, door herordening en transformatie van het hele mobiliteitssysteem voor lopen, fietsen, OV en autoverkeer (systeemsprong / mobiliteitstransitie. De maatregelen voor de verschillende vervoerwijzen grijpen dan vanuit een grotere samenhang op elkaar in, en versterken elkaar. Automaatregelen scheppen dan de juiste voorwaarden voor het opvangen van de groei in het fiets- en OV-gebruik.

Met zo'n integrale benadering en bijbehorende maatregelen krijgt het mobiliteitsnetwerk in Utrecht Zuidwest voldoende ruimte voor de ruimtelijke ontwikkelingen op middellange termijn. Bovendien dragen de mobiliteitsmaatregelen in Utrecht Zuidwest dan bij aan een gezonde en sociale toekomst, waarin economische vitaliteit, duurzaamheid en leefbaarheid in wijken en buurten met elkaar verbonden zijn. Voor de periode daarna moet op basis van nog te maken ruimtelijke keuzes ook weer integraal naar het mobiliteitssysteem worden gekeken

2. Ruimtelijke dynamiek sturend voor mobiliteitskeuzes

Mobiliteitskeuzes moeten optimaal aansluiten op de ruimtelijke keuzes voor Utrecht Zuidwest. Oftewel: een integrale benadering van stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Juist in de centrale delen waar de hoogste ruimtelijke dichtheden worden gepland, is ook extra ruimte nodig voor groen, lopen, oversteekbaarheid en verblijfskwaliteit, fietsen, hoogwaardig OV en bestemmingsverkeer per auto.



Extra ruimte creëren voor lopen, fietsen en OV in de meer dynamische delen van Utrecht Zuidwest

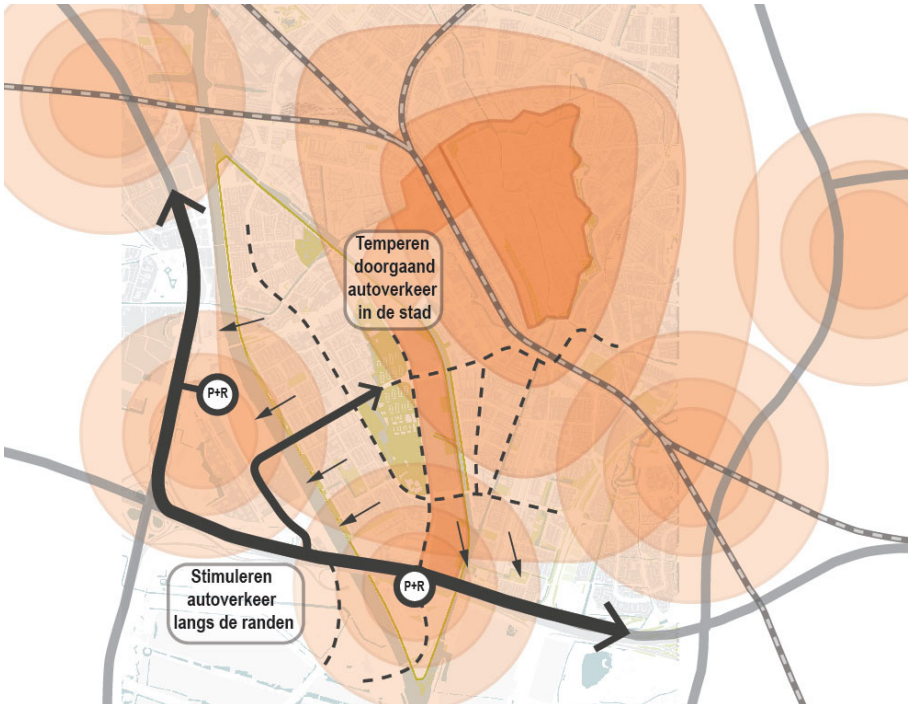
3. Aanpassing autonetwerk schept ruimte voor lopen, fietsen en OV

De mobiliteitsopgave in Utrecht Zuidwest is zo fors, dat niet kan worden volstaan met maatregelen voor fiets en OV alleen. Aanpassingen in het autonetwerk zijn onmisbaar om lokale knelpunten te voorkomen. Ze bepalen in grote mate de mogelijkheid om te komen tot adequate oplossingen voor de andere vervoerwijzen. Dan gaat enerzijds het om het optimaal geleiden van doorgaand autoverker langs wegen die hiervoor geschikt zijn. En anderzijds zijn vooral rond de meer hoogstedelijke delen in Utrecht Zuidwest maatregelen nodig om doorgaand autoverkeer te beperken.

Dit geeft in de meer hoogstedelijke delen van Utrecht Zuidwest voldoende ruimte voor hoogwaardige loop- en fietsstructuren, OV (o.a. bereikbaarheid van haltes) en voor bestemmingsverkeer naar deze hoogstedelijke gebieden.

Aanvullend op de uitgangspunten vanuit het Mobiliteitsplan (vormgeving van de binnenring als goed oversteekbare stadsboulevard) stimuleert het temperen (instelling van verkeerslichten) van de Europalaan en het verbeteren van de oversteekbaarheid autoverkeer richting de Churchilllaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg. Hierbij is het ook nodig om de route via Papendorp te stroomlijnen (instellen verkeerslichten, doorsteek Mercatorlaan).

Het temperen van de routes Balijelaan-Vondellaan-Vaartsche Rijn-Venuslaan en Jutfaseweg geeft meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het meer laten rijden via de randen van het gebied leidt niet tot extra druk op de RING, dankzij de combinatie met vraagbeinvloeding als onderdeel van de grotere ruimtelijke projecten. Dit laatste laat het autoverkeer namelijk afnemen, ook op de RING, ten opzichte van een toekomstsituatie zonder vraagbeinvloeding bij ruimtelijke projecten.



Transformatie autonetwerk schematisch weergegeven

4. Verfijning van de maaswijdte voor lopen en fietsen

Voorgaande stap schept ruimte voor kwaliteit voor lopen en fietsen. Utrecht Zuidwest heeft hoogwaardige fietsroutes nodig die de toekomstige groei van het fietsverkeer in Zuidwest kunnen verwerken en die daarnaast bestemmingen en herkomsten in Utrecht Zuidwest verbinden met de grotere knooppunten (Westraven en Papendorp XL) aan de randen van Utrecht Zuidwest: de P+R-voorzieningen aan de RING Westraven en Papendorp XL en de OV-knooppunten Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten-Koningsweg aan het spoor. Dit is een voorwaarde bij het stimuleren van ketenmobiliteit: de combinatie van autogebruik met (deel)fiets oftewel Park+Bike en de combinatie trein plus (deel)fiets.

Vooral waar de hoogste dichtheden worden gepland is het nodig om in te zetten op dubbele 'ladderstructuren', omwille van het spreiding van de drukte op de hoofdroutes en voor voldoende capaciteit in het fietsnetwerk. Ook krijgen fietsers zo meer kwaliteit door routekeuzevrijheid, wat past bij de ambities voor gezond stedelijk leven; het fijnmaziger maken van het fietsnetwerk (zowel oost-west als noord-zuid) is nodig om te zorgen dat fietsen veilig en uitnodigend blijft, ook voor kwetsbare doelgroepen.

De voetganger moet meer ruimte krijgen in de stad: veilige en prettige oversteken, fijnmazige, continue looproutes en voldoende brede paden. Vooral rondom voorzieningen en OV-haltes. Dit is een eerste voorwaarde, omdat lopen (boven de fiets) de hoofdvervoerwijze is voor korte afstanden. Ook is lopen belangrijk als voor- en natransport voor OV- en autogebruik. Verbeteringen in het fietsnetwerk moeten altijd gepaard gaan met extra ruimte voor lopen.



Maximale spreiding van de fietsstromen over een hoogwaardig fijnmazig fietsnetwerk, nieuwe verbindingen naar de P+R- en OV-knooppunten rond Utrecht Zuidwest

Desondanks blijven er plekken waar het fietsverkeer fors zal groeien: de Kanaalweg, Van Zijstweg-Croeselaan, Balijelaan-Vondellaan en omgeving Ledig Erf. Hier zijn onorthodoxe maatregelen nodig voor een veilige en prettig oversteekbare situatie: bijvoorbeeld extra brede fietsroutes, aanbrengen van oversteeksteunpunten, verdere verluwing van autoverkeer, speciale fietspleinen, het uit elkaar trekken van verkeersstromen of juist shared space-achtige oplossingen.

5. Regionale HOV-lightrailverbinding via de Europalaan

Met het Wiel met Spaken als uitgangspunt, is voor het OV een kwaliteitsimpuls nodig om voldoende robuustheid in de OV-corridors in Utrecht Zuidwest te bieden, o.a. rond de Van Zijstweg en de A12-aansluiting Westraven. Ook is hoogwaardige OV-bereikbaarheid nodig van de Merwedekanaalzone. Tot slot is versnelling van de SUNIJ-lijn nodig om haar regionale rol verder uit te bouwen. De meest robuuste oplossing is het verleggen en versnellen van de SUNIJ-lijn via de kortst mogelijke route: Europalaan-Van Zijstweg, met regionale kwaliteit. Deze uitvoering geeft de meest optimale OV-ontsluiting van de Merwedekanaalzone: een maximale integratie van verstedelijking en duurzame bereikbaarheid. Het Wiel is een opgave dat binnen andere beleidstrajecten wordt uitgewerkt.

Om een concurrerend regionaal vervoersproduct te bieden, moet de verlegde SUNIJ-lijn in Utrecht Zuidwest relatief conflictvrij worden uitgevoerd met bijvoorbeeld ongelijkvloerse passages op drukke plekken. Een versnelling van de SUNIJ-lijn is voorwaarde om de buslijnen vanuit de regio deels te laten verknopen op de SUNIJ-lijn op Westraven. Dit voorkomt overbelasting op de Van Zijstweg. Westraven krijgt een belangrijke rol in het netwerk als centraal overstappunt en locatie voor parkeren op afstand.

De keuzes voor OV bieden extra kansen: in Nieuwegein kan worden ingezet op een concurrerende regionale bezoekers-P+R, direct aan de A2 buiten de filelocaties. Dit maakt voor Utrecht ook op regionaal niveau volwaardige P+R-ketenmobiliteit mogelijk, wat bijdraagt aan duurzame bereikbaarheid (P+R Westraven (ook OV-knooppunt) krijgt een snellere OV-verbinding. Papendorp XL kan een goede light rail-ontsluiting krijgen: door de bestaande SUNIJ-lijn een meer stedelijke rol te geven en deze te laten afbuigen bij winkelcentrum Kanaleneiland naar Papendorp.



Regionale HOV-verbinding via Europalaan

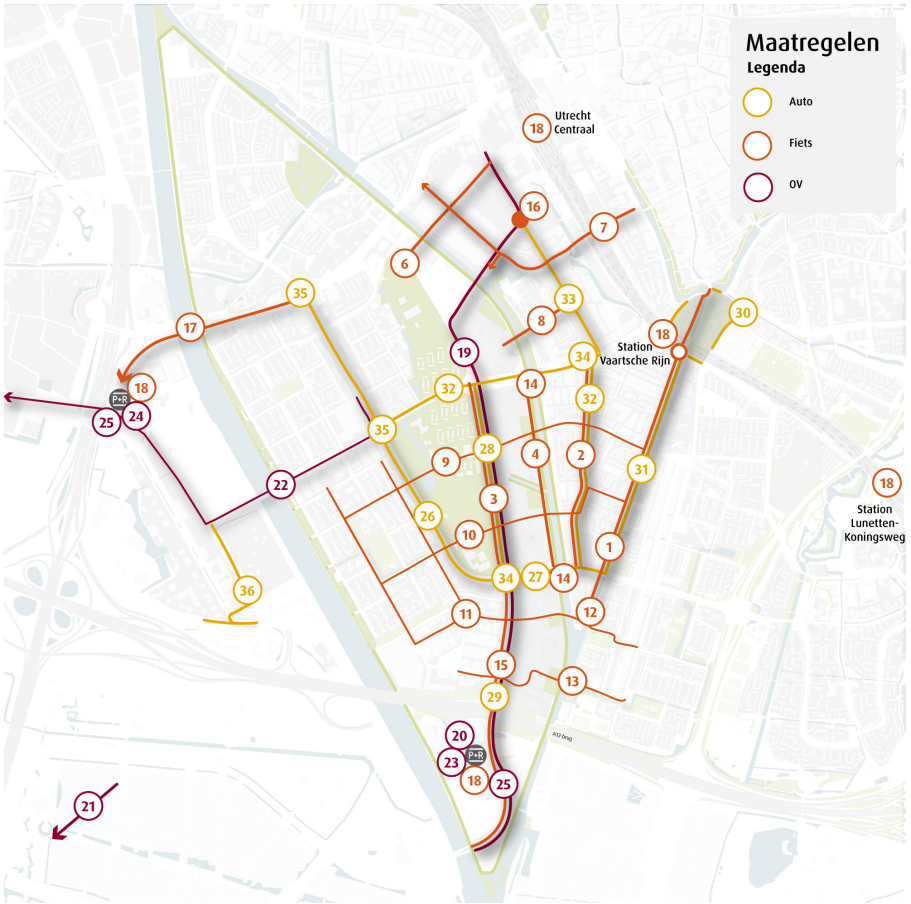
De verlegging en versnelling van de SUNIJ-lijn is een ingrijpende opgave, die ook iets zegt over fasering. Zie hoofdstuk 6

Relatie met U Ned

De uitwerking van de doorontwikkeling van het OV gebeurt in U Ned via de MIRT-verkenning. Parallel aan deze studie is in U Ned een Quickscan HOV zuidlob uitgevoerd waarin varianten voor het HOV in de Zuidlob nader zijn onderzocht. Deze bouwt voort op de modelresultaten uit deze studie.

Uit beide onderzoeken blijkt dat een schaalsprong van het netwerk mogelijk is door een forse versnelling van de SUNIJ-verbinding via de Europalaan met regionale kwaliteit.

Busvarianten bieden voorlopig voldoende kwaliteit, maar de capaciteit van het netwerk gaat tegen haar grenzen aanlopen. De mogelijkheden voor doorontwikkeling van het openbaar vervoer gaat de gemeente Utrecht gezamenlijk bepalen met o.a. de Provincie en het Rijk in U Ned. In deze studie zijn we van een voorlopige koers uitgegaan om een integraal pakket te kunnen doorrekenen.



Maatregelen Utrecht Zuidwest

De integrale mobiliteitskoers Utrecht Zuidwest leidt tot een maatregelenpakket in Utrecht Zuidwest (zie onderstaand figuur). De volgende bladzijde geeft een omschrijving van de maatregelen en op welke vervoerwijze de maatregelen effect hebben.

Maatregelen Utrecht Zuidwest

Invloed op:



	Fiets – 'Realisatie ladderstructuur: verspreiden van het noord-zuid verkeer en oost-west verkeer'					
1.	Fietsstraat Jutfaseweg tussen Ledig Erf via Westerkade en Socratesbrug (incl. aanpassing kruispunt Westerkade-Ledig Erf, Jutfaseweg-Vondellaan en Jutfaseweg-Socrateslaan)	●	●			
2.	Fiets- en loopvriendelijke inrichting Rijnlaan met aandacht voor kruispunten met Waalstraat, Balijelaan en Zijldiepstraat	●	●			
3.	Verbeteren fietsaantrekkelijkheid en oversteekbaarheid Europalaan-Noord (gekoppeld aan maatregel 27)	●	●	●		
4.	Zorgvuldig ontwerp Kanaalweg om grote fietsstromen en recreanten te faciliteren	●	●			
5.	Loop- en fietsverbinding tussen Vondellaan – Moreelsebrug langs Dichtersbaan (verfijning maadwijdte)	●	●			
6.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jaarbeurs, inclusief route door Jaarbeurs tot Croeselaan (wijk-wijkverbinding)	●	●			
7.	Nicolaas Beetsverbinding tussen binnenstad en Croeselaan, inclusief fietsvriendelijke inrichting Veilinghavenkade, uitkomend op uitvorking richting Van Zijstweg (met verbetering fietsverbinding Transwijk als aansluiting) en wijk-wijkverbinding door Jaarbeursgebied (op termijn aansluitend op J.P. Coenstraat in Lombok)	●	●			
8.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat (wijk-wijkverbinding)	●	●			
9.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Afrikalaan (via Transwijk door Merwede en Waalstraat) en Jutfaseweg (stedelijke verbinding)	●	●			
10.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Vasco da Gamalaan (via park Transwijk door Merwede en Zijldiepstraat) en Rijnlaan (wijk-wijkverbinding)	●	●			
11.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jutfasepunt (westelijk deel), inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Australiëlaan (via Merwedekanaalzone deelgebied 6 en Jutfaseweg-zuid), Socrateslaan richting Kanaleneiland (stedelijke verbinding). Van belang om ook noord-zuid route in Kanaleneiland op te waarderen (Marco Pololaan en Livingstonelaan)	●	●			
12.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Jutfasepunt (oostelijk deel), inclusief fietsaantrekkelijke inrichting Salamanderpad en Karperstraat (wijk-wijkverbinding).	●	●			
13.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Overijssellaan, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Columbuslaan (via Merwedekanaalzone deelgebied 6) en Liesbosweg (wijk-wijkverbinding)	●	●			
14.	Verbeteren fietsaantrekkelijkheid bestaande bruggen (o.a. opgangen Socratesbrug inclusief Beneluxlaan-oost en Socrateslaan, Balijebrug inclusief Wilhelminalaan en Balijelaan)	●	●			
15.	Verbeteren fietsaantrekkelijkheid en oversteekbaarheid Europalaan-Zuid (fiets en voetganger) tot aan Jutfasebrug (inclusief aanleg loop- en fietsvoorzieningen t.h.v. A12-aansluting Westraven en P+R Westraven)	●	●	●	●	●
16.	Capaciteitsverruiming voor fietsers in omgeving kruispunt Van Zijstweg – Croeselaan		●	●		●
17.	Loop- en fietsverbinding tussen Papendorp XL (via de Meernbrug en Graadt van Roggenweg) i.c.m. verbeterde oversteekbaarheid 24 Oktoberplein	●	●	●	●	●
18.	Voldoende fietsenstallingen op de knooppunten (treinstations, P+R)		●	●	●	●

Maatregelen Utrecht Zuidwest

		Invloed op:				
	Openbaar vervoer – 'Systeemsprong openbaar vervoer voor stad en regio'					
	Uitgangspunt: Realisatie wiel inclusief knooppunten (o.a. Papendorp, Westraven en Koningsweg-Lunetten)					
19.	SUNIJ-lijn verleggen en versnellen via de Europalaan-Noord (vanaf Europaplein) en van Zijstweg naar Utrecht Centraal met halteafstanden tussen 800-900 m (bedieningssnelheid gem. 30+ km/u) inclusief reconstructie wegvakken en kruispunten (waar nodig ongelijkvloers)			●	●	●
20.	Verknoping van deel van de bussen vanuit de regio op P+R Westraven (evt. laten doorrijden via het Wiel)			●		●
21.	Regionale P+R aan de A2 aan de SUNIJ-lijn in Nieuwegein			●	●	●
22.	Huidige SUNIJ-lijn verleggen of uitvorken vanaf 5 mei plein naar Papendorp (inclusief oplossing OV-ontsluiting Vasco da Gamalaan)	●	●	●		●
23.	Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Westraven (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)	●	●	●	●	●
24.	Realiseren P+R Papendorp XL (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)	●	●	●	●	●
25.	OV-oplossingen op maat voor ontsluiting P+R Westraven en Papendorp XL voor minder courante momenten		●	●	●	●
	Auto - Principe 'Doorwaadbare stad'					
26.	Beneluxlaan-west inclusief 24-oktoberplein als goed oversteekbare stadsboulevard (gekoppeld aan maatregel 21) 2x1	●	●	●	●	
27.	Socrateslaan-Beneluxlaan-oost als goed oversteekbare stadsboulevard (2x1)	●	●		●	
28.	Europalaan-noord als goed oversteekbare stadsboulevard (2x1)	●	●	●	●	
29.	Europalaan-zuid inclusief A12-aansluiting Westraven en omgeving P+R Westraven: verbeteren oversteekbaarheid en leefbaarheid: 2x2 met oversteken, dynamisch verkeersmanagement, fietsvriendelijke inrichting (zie ook maatregel 14), HOV waar nodig ongelijkvloers	●	●	●	●	●
30.	Dosering autoverkeer kwadrant Bleekstraat, Albatrosstraat, Baden Powellweg en Ledig Erf (dynamisch verkeersmanagement)	●	●		●	
31.	Temperen of loskoppelen autoverkeer, snelheidstemperende maatregelen door fietsvriendelijke inrichting Jutfaseweg	●	●		●	
32.	Rijnlaan temperen autoverkeer met fietsvriendelijke inrichting	●	●		●	
33.	Croeselaan temperen autoverkeer met fietsvriendelijke inrichting	●	●		●	
34.	Wilhelminalaan en Balijelaan temperen autoverkeer met fietsvriendelijke inrichting, transformatie Balijeplein naar verblijfsplein met loop- en fietsvriendelijke inrichting	●	●		●	
35.	Dosering op kruispunten vanaf invalsroutes RING (Europaplein, Churchillaan, 24 oktoberplein) (dynamisch verkeersmanagement)	●	●		●	
36.	Stroomlijnen autoverbinding A12-aansluiting Papendorp – Wilhelminalaan via Papendorp: directe doorkoppeling Mercatorlaan met Papendorpseweg, aanpassingen instellingen verkeerslichten (dynamisch verkeersmanagement), waar nodig lokale doorstromingsmaatregelen (o.a. Churchilllaan-Trumanlaan)	●	●		●	
	Ruimtelijke mobiliteitsmaatregelen					
37.	Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten (o.a. ambitieuze parkeernormen, deelmobiliteit, gereguleerd parkeren)	●	●	●	●	●
38.	Invoeren gereguleerd parkeren in bestaand stedelijk gebied				●	

Belangrijke plekken in Utrecht Zuidwest

Utrecht Zuidwest kent een aantal plekken die een belangrijke rol vervullen in het mobiliteitssysteem. Juist hier zullen grote veranderingen gaan plaatsvinden. Bijgaande beelden fungeren als inspirerende referentiebeelden voor een aantal van deze locaties in Utrecht Zuidwest.



De Europalaan Zuid moet minder barrierewerking en een betere oversteekbaarheid krijgen. Enkele voorbeelden van wegen met 2x2 rijstroken uit Amsterdam en Besons in Parijs.



De Jutfaseweg langs de historische Vaartsche Rijn krijgt een belangrijke rol als noord-zuid-fietsverbinding. De huidige inrichting van de Leidseweg dient hierbij als voorbeeld. Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte.



De Europalaan Noord moet, nog sterker dan de Europalaan Zuid, een stedelijke uitstraling krijgen met verbeterde oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers en uitnodigende en toegankelijke HOV-haltes. Zie de voorbeelden uit Alicante en Bordeaux.





De verlegde SUNIJ-lijn moet een regionale kwaliteit krijgen. Zeker op drukke plekken vereist dit een conflictvrije passage. Dit biedt ook kansen voor een hoogwaardige halte-entree voor reizigers. Verdiepte en verhoogde voorbeelden uit Amsterdam en Den Haag.



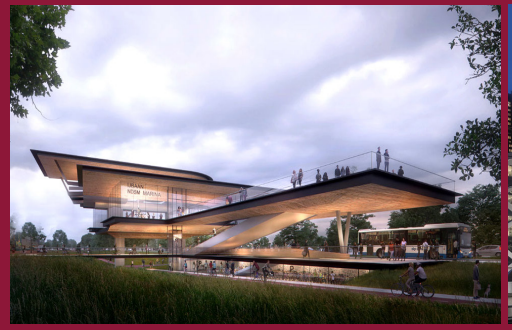


P+R Westraven zal een verknoping worden van SUNIJ-lijn en buslijnen. Het is voor voldoende reizigerskwaliteit wenselijk dat ook het busstation geintegreerd wordt. Zie voorbeelden van knooppunten in Velenje in Kroätie (links) en Bleiswijk (rechts).





Het Balijeplein is bij uitstek een plek met een hoofdrol voor verblijfsfuncties en fietsverkeer. De transformatie Van Ostadelaan is een interessant Utrechts voorbeeld, net als het Kerkplein in Zandvoort.





P+R Westraven zal uitgroeien tot een volwaardig OV-knooppunt, waar de SUNIJ-lijn mogelijk ongelijkvloers de A12-aansluiting Westraven passeert en ongelijkvloers kan aanlanden op Westraven. Dit biedt kansen voor een bijpassende hoogwaardige vormgeving, zie de artist impression voor Amsterdam Noord (links) en de 'Netkous' in Den Haag (rechts).

Toetsing met afwegingskader

Het integrale maatregelenpakket voor Utrecht Zuidwest met fiets-, OV- en automaatregelen is in het verkeersmodel ingebracht om te toetsen in hoeverre de doelen voor Utrecht Zuidwest worden gehaald. Hierbij zijn de prestaties van de verschillende mobiliteitsnetwerken afgezet tegen de vijfhoek uit het Utrechtse Mobiliteitsplan en de achterliggende indicatoren. Zie hoofdstuk 3.



Duurzaam en leefbaar

De duurzaamheid van het mobiliteitssysteem in Utrecht Zuidwest is af te meten aan de vervoerwijzeverdeling. Deze verschuift dankzij het maatregelenpakket richting fiets- en OV-gebruik. Fietsgebruik neemt toe van 27% in de huidige situatie naar 40% in 2030 en OV-gebruik neemt toe van 25% naar 124%. Het aandeel autogebruik neemt af van 53% naar 35%. Dit is gunstig vanuit duurzaamheid.

Bij leefbaarheid gaat het om de omvang van verkeersstromen door de stad als bron van luchtvervuiling, geluid en barrièrewerking. Het kader op blz. 37 geeft weer dat de verkeersdrukte binnen Utrecht Zuidwest aansluit op de vastgstelde bandbreedtes. Hierbinnen neemt op sommige plekken de verkeersdrukte toe ten opzichte van de huidige situatie. Voor het autoverkeer gaat het om de Churchilllaan, Rijnlaan, Constant Erzeijstraat, 't Goylaan en Bleekstraat; dit zijn aandachtspunten voor de uitwerking.

Sociaal en gezond

De bijdrage van het mobiliteitssysteem aan een sociale en gezonde stad wordt bepaald door de vervoerwijzeverdeling, maar ook door o.a. fijnmazigheid van het fietsnetwerk en de beschikbaarheid van OV. Dit stimuleert mensen om gezonde en actieve vervoerwijzen te gebruiken, en het geeft iedereen gelijke kansen om zich te ontplooien (keuzevrijheid tussen vervoerwijzen). Het maatregelenpakket richt zich op betere fiets- en OV-voorzieningen, waarmee het bijdraagt aan een sociaal en gezond Utrecht Zuidwest.

Er zijn ook aandachtspunten: ondanks het aanbieden van meer verspreide routes worden sommige fietspaden zo druk, dat extra zorgvuldige inpassing nodig is om ook volwaardig ruimte te bieden aan kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsende en overstekende ouderen, kinderen en mensen met een beperking). Het gaat hier vooral om de Croeselaan-Van Zijstweg en in mindere mate om de Kanaalweg en de Jutfaseweg.

Economische bereikbaarheid

Bij (economische) bereikbaarheid gaat het om de bereikbaarheid van alle vervoerwijzen, maar ook om het creëren van prettige milieus waar mensen graag komen. Vanwege de groei in Utrecht Zuidwest zijn scherpe keuzes nodig in het ruimtebeslag voor vervoerwijzen. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid, maar wel met andere accenten. Doorgaand autoverkeer wordt aangemoedigd om meer buitenom te rijden. Dit schept ruimte voor bestemmingsverkeer dat wel toegevoegde waarde heeft voor Utrecht Zuidwest (acceptabele reistijden voor reizigers die afhankelijk zijn van de auto). Op de RING leidt dit per saldo niet tot meer autoverkeer. Zie blz. 37

Vooral de fiets en het OV krijgen meer capaciteit. Bij de fiets door meer fijnmazigheid en bij het OV door een systeemsprong naar regionale lightrail. Per saldo draagt het maatregelenpakket in positieve zin bij aan de economische bereikbaarheid in Utrecht Zuidwest.

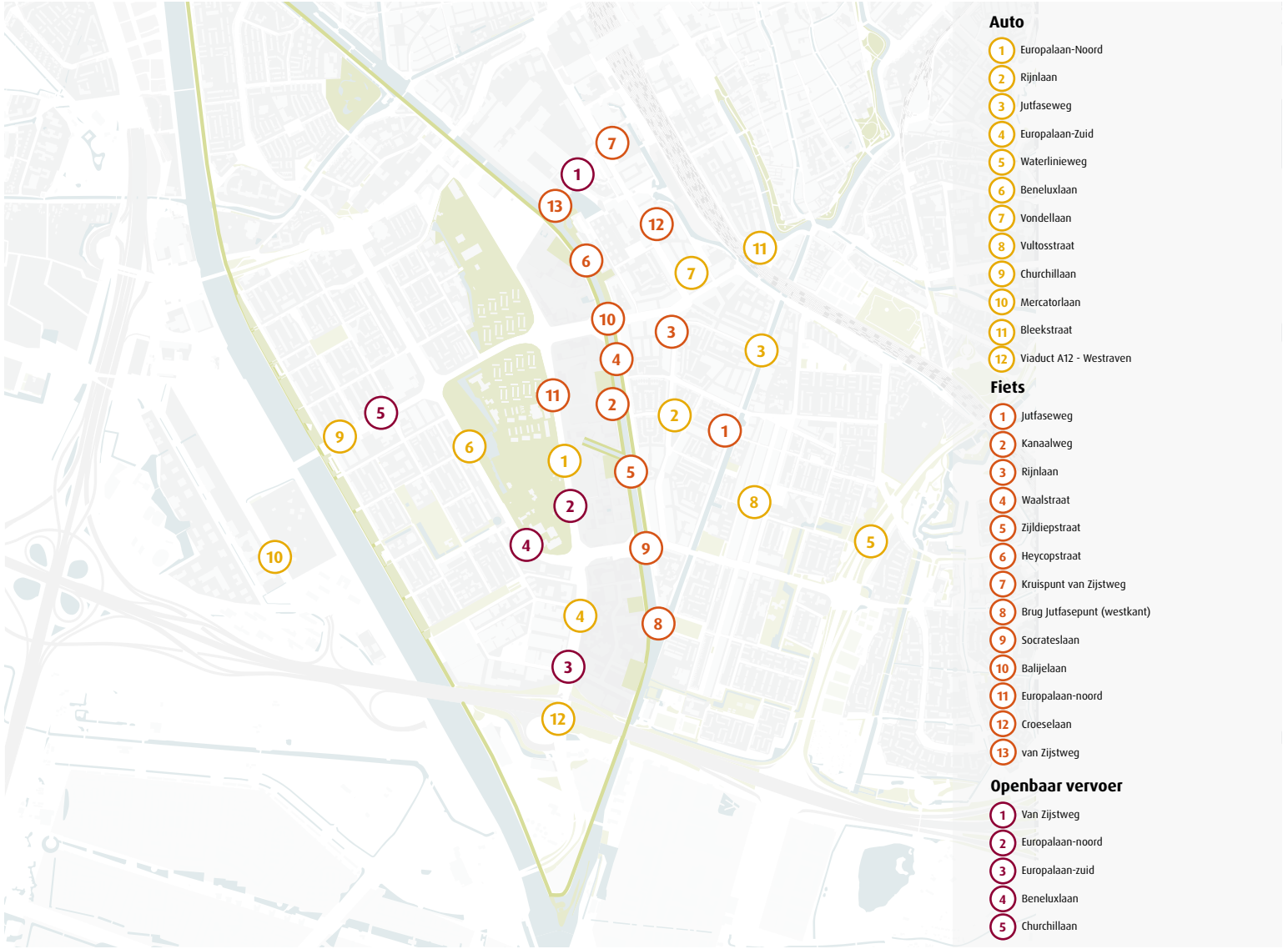
Ruimtelijke kwaliteit

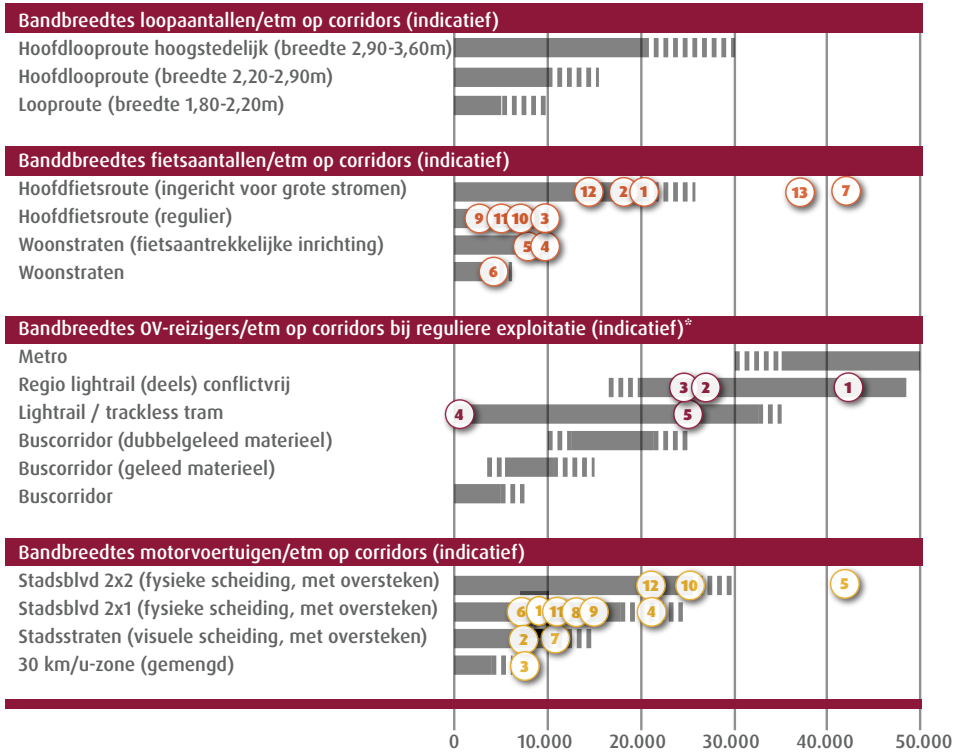
Bij ruimtelijke kwaliteit gaat het o.a. om de omvang van verkeersstromen door de stad, en de mate waarin deze ruimte opeisen. Dit bepaalt in hoeverre ruimte vrijkomt voor o.a. verblijven, ontmoeten, lopen en groen. Het kader op blz. 37 toont dat de omvang van de stromen binnen Utrecht Zuidwest aansluit op de bandbreedtes uit het beoordelingskader. Daarnaast sluiten de mobiliteitskeuzes optimaal aan op de ruimtelijke ontwikkeling, namelijk: de verbeteringen in het fiets- en OV-systeem komen vooral terecht rondom de meest dynamische delen in Utrecht Zuidwest waar hoge dichtheden worden gepland. Dan gaat het om extra fietsverbindingen, maar ook om het verleggen en versnellen van de SUNIJ-lijn via de Merwedekanaalzone. Hiermee sluit het maatregelenpakket aan op de gewenste samenhang tussen ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid in Utrecht Zuidwest.

Betaalbaar en toekomstvast

Op de aspecten betaalbaarheid en toekomstvastheid ontstaat een wisselend beeld. Het maatregelenpakket richt zich op een toekomstvaste, robuuste situatie met voldoende capaciteit in de mobiliteitsnetwerken. Het gaat hier vooral om het spreiden van fietsstromen over meerdere routes en de systeemsprong naar regionale lightrail.

Tegelijk vergt het maatregelenpakket investeringen. Dan gaat het om nieuwe loop- en fietsbruggen, maar ook om maatregelen die de systeemsprong naar regionale lightrail mogelijk moeten maken (passage A12-aansluiting Westraven, Europaplein, Anne Frankplein, aanlanding Utrecht Centraal). Ook zijn er aandachtspunten om een goede faseerbaarheid mogelijk te maken (optimaal benutten van gedane investeringen, beperken bouwhinder). Dit geldt vooral bij de systeemsprong van OV.


Auto
1 Europalaan-Noord
2 Rijnlaan
3 Jutfaseweg
4 Europalaan-Zuid
5 Waterlinieweg
6 Beneluxlaan
7 Vondellaan
8 Vultosstraat
9 Churchillaan
10 Mercatorlaan
11 Bleekstraat
12 Viaduct A12 - Westraven
Fiets
1 Jutfaseweg
2 Kanaalweg
3 Rijnlaan
4 Waalstraat
5 Zijldiepstraat
6 Heycopstraat
7 Kruispunt van Zijstweg
8 Brug Jutfasepunt (westkant)
9 Socrateslaan
10 Balijelaan
11 Europalaan-noord
12 Croeselaan
13 van Zijstweg
Openbaar vervoer
1 Van Zijstweg
2 Europalaan-noord
3 Europalaan-zuid
4 Beneluxlaan
5 Churchillaan



* In specifieke situaties zijn bij OV-corridors hogere uurcapaciteiten van voertuigen mogelijk:
- eigen baan zonder haltering: ca 90-120 voertuigen (lightrail: ca 45-60)
- eigen baan met haltering: ca 70-90 voertuigen (lightrail: ca 35-45)

Overblijvende aandachtspunten

Het maatregenpakket lost de meeste mobiliteitsknelpunten adequaat op. Wel blijven enkele aandachtspunten over. Zie ook hoofdstuk 7. Deze capaciteitsknelpunten betreffen vrijwel altijd plekken waar verschillende stromen elkaar kruisen. Het gaat om de omgeving:

- Croeselaan-Van Zijstweg: capaciteit fiets en OV
- A12-aansluiting Westraven: capaciteit lopen, fietsen, OV en autoverkeer
- Europaplein en Anne Frankplein: capaciteit OV i.r.t. autoverkeer
- Van Zijstweg: capaciteit OV
- Utrecht Centraal: aanlanding regionaal OV
- Halte Vasco da Gamalaan: alternatief voor het wegvallen van de OV-bediening van de SUNIJ-lijn
- Churchilllaan-Mercatorlaan, Rijnlaan, Constant-Erzijstraat-'t Goylaan en Bleekstraat: opvangen groei autoverkeer (overal wel binnen acceptabele bandbreedte)

6. Fasering

De geschetste integrale mobiliteitskoers is een eindbeeld. De bouw van woningen en werkgebieden in Utrecht Zuidwest zal de komende tien jaar stapsgewijs van start gaan. Een strategie voor fasering van de maatregelen is daarom essentieel.



Stapsgewijze realisatie integraal eindbeeld

Samen met de ontwerpteams van de ontwikkelgebieden (bouwfasering) en betrokken overheden (besluitvorming infrastructuur) moet de benodigde fasering in beeld worden gebracht van o.a. loop- en fietsbruggen, herinrichtingen van wegen en keuzes rondom het openbaar vervoer. Hier ligt een samenhang met de financiële strategie. Voor het openbaar vervoer en automaatregelen die raken aan het hoofdwegennet geldt dat Utrecht samen met regionale en nationale overheden moet afstemmen.

Maatregelen korte termijn voor de ontwikkeling Utrecht Zuidwest

Voor de korte termijn gaat de gemeente Utrecht voor een periode tot ongeveer 2025 uit van 8.350 nieuwe woningen (m.u.v. Leidsche Rijn Centrum) en arbeidsplaatsen, met name in de Merwedekanaalzone (deelgebied 4 en 5). Deze eerste fase vergt een aantal maatregelen om een hoogwaardig mobiliteitssysteem te kunnen bieden. De maatregelen dienen vooral om het mobiliteitssysteem daar mogelijk te maken.

Fasering voor het OV

De verlegging en versnelling van de SUNIJ-lijn is een ingrijpende opgave. Tot die tijd is het nodig om de bestaande SUNIJ-lijn en het busnetwerk zo goed mogelijk te gebruiken. Voorlopig kan dit ook, wanneer meer buscapaciteit wordt ingezet en aanpassingen aan de infrastructuur worden uitgevoerd. De modelberekeningen geven wel aan dat bij het OV-gebruik in 2030 vrijwel alle restcapaciteit benut is op de Van Zijstweg.

Een OV-systeem dat net het aantal reizigers aankan, conflicteert met de gemeentelijke ambitie om voor nieuwe ontwikkellocaties te kiezen voor lagere parkeernormen; juist dan is het nodig dat alternatieven zoals het OV zo'n kwaliteit hebben dat het reizigers aantrekt. Naarmate het OV-gebruik tussen nu en 2030 groeit (en dus ook de materieelinzet), krijgt het OV in Utrecht Zuidwest te maken met afnemende robuustheid. Door de hoeveelheid voertuigen ontstaat toenemende gevoeligheid voor verstoring en een moeizamere regelmaatbeheersing, o.a. rond de Van Zijstweg en de A12-aansluiting Westraven.

Het exacte moment wanneer verlegging en versnelling van de SUNIJ-lijn nodig is, hangt af van het tempo van de reizigersgroei en van het effect van maatregelen om de robuustheid zo goed mogelijk op niveau te houden: andere materieelinzet (standaardmaterieel, geleed of zelfs dubbelgeleed materieel), al dan niet halteren op de Tellegenlaan/Van Zijstweg, de exacte vormgeving van kruispunten en instelling van verkeerslichten. Idealiter is de realisatie gereed voor het kantelpunt van de reizigersgroei met een busnetwerk wordt bereikt. Maatregelen moeten zo worden gekozen, dat ze altijd passen binnen de regionale systeemsprong (voorsorteren op regionale light rail via de Europalaan-Van Zijstweg).

Eerste stap maatregelenpakket

Het maatregelenpakket op de korte termijn moet bestaan de eerste stappen van de transformatie van het autonetwerk om ruimte te scheppen voor fiets en OV. Zo is het mogelijk om de eerste elementen uit de ladderstructuur voor lopen en fietsen te realiseren.

Voor lopen en fietsen gaat het om de aanleg van hoogwaardige fietsinfrastructuur op de fietsstraat Jutfaseweg, met nabij station Vaartsche Rijn wellicht al exclusieve toegang voor voetgangers en fietsers. Daarnaast zijn nieuwe west-oost verbindingen nodig ter hoogte van het Merwedekanaal: loop- en fietsbruggen nabij de Heycopstraat, Waalstraat en Zijldiepstraat inclusief aanpassing van omliggende straten in Transwijk, Kanaleneiland en Rivierenwijk. Tot slot zijn in deze fase hoogwaardige fietsvoorzieningen langs de Europalaan-noord nodig.

Voor OV is het van belang dat de Europalaan -noord en – zuid voor de eerste fase een vrijliggende HOV-busbaan krijgt in beide richtingen. Hierdoor krijgen de ontwikkelgebieden op korte termijn een verbinding met Utrecht Centraal en P+R Westraven. Om ook P+R Papendorp XL goed te verbinden met de ontwikkelgebieden is een frequente busverbinding tussen de Wilhelminalaan en Papendorp nodig.

De Europalaan-Noord en het oostelijk deel van de Wilhelminalaan moeten in deze fase al herinrichting krijgen (inclusief dynamisch verkeersmanagement) om meer ruimte te geven voor verblijfskwaliteit, lopen en fietsen. Tot slot is het nodig om in deze fase met pilotproject al te starten met het temperen van het doorgaande autoverkeer op de route Balijeplein-Vondellaan-Baden Powellweg-Albatrosstraat-Venuslaan en het Ledig Erf. Dit als voorbereiding op een andere vormgeving van deze straten.



Voorstel maatregelenpakket tot 2025

Maatregelen Utrecht Zuidwest (korte termijn)

Invloed op:



	Fiets					
1.	Fietsstraat Jutfaseweg tussen Ledig Erf via Westerkade en Socratesbrug (incl. aanpassing kruispunt Westerkade-Ledig Erf, Jutfaseweg-Vondellaan en Jutfaseweg-Socrateslaan)	●	●			
2.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Heycopstraat (wijk-wijkverbinding)	●	●			
3.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Waalstraat, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Afrikalaan (via Transwijk door Merwede en Waalstraat) en Jutfaseweg (stedelijke verbinding)	●	●			
4.	Loop- en fietsbrug ter hoogte van de Zijldiepstraat, inclusief fietsaantrekkelijke inrichting tussen Vasco da Gamalaan (via park Transwijk door Merwede en Zijldiepstraat) en Rijnlaan (wijk-wijkverbinding)	●	●			
	Openbaar vervoer					
5.	Vrijliggende HOV-baan Europalaan-Noord			●	●	●
6.	Uitbreiden parkeercapaciteit P+R Westraven (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)	●	●	●	●	●
7.	Realiseren P+R Papendorp XL (auto en fiets vanwege bewoners- en bezoekersparkeren op afstand)	●	●	●	●	●
	Auto - Principe					
7.	Europalaan-noord als goed oversteekbare stadsboulevard (2x1)	●	●	●	●	
8.	Dosering autoverkeer kwadrant Bleekstraat, Albatrosstraat, Baden Powellweg en Ledig Erf (dynamisch verkeersmanagement)	●	●		●	
	Ruimtelijke mobiliteitsmaatregelen					
9.	Vraagbeïnvloeding bij ruimtelijke projecten (o.a. ambitieuze parkeernormen, deelmobiliteit, gereguleerd parkeren)	●	●	●	●	●
10.	Invoeren gereguleerd parkeren in bestaand stedelijk gebied				●	



7. Uitwerkingsagenda

De integrale mobiliteitskoers biedt een robuuste basis voor de ontwikkeling van Utrecht Zuidwest op middellange termijn. Dit hoofdstuk bevat een aantal uitwerkingsopgaven met actiehouders.

1. **Verdere uitwerking van de systeemsprong naar regionale lightrail in overleg met andere overheden**
   De systeemsprong OV vergt verdere uitwerking (verleggen en versnellen SUNIJ-lijn inclusief fasering, toekomst van de huidige SUNIJ-lijn en stedenbouwkundige inpassing). Daarnaast is verdere inzoom/finetuning wenselijk van het gebruik van het gehele OV-netwerk inclusief exacte uitvoering van het Wiel. Specifieke aandachtspunten binnen deze uitwerking zijn de van Zijstweg, de passages A12-aansluiting Westraven, Europalaan, Anne Frankplein, inpassing in het stationsgebied en een mogelijk alternatief voor halte Vasco da Gamalaan bij verleggen SUNIJ-lijn.
   Actiehouder: gemeente Utrecht i.s.m. rijk, provincie en regio

2. **Verdere uitwerking van de automaatregelen in het stedelijk wegennet met o.a. dynamische doorrekening en ontwerpuitwerking.**
   Verdere analyse naar de aandachtspunten Europaplein, Anne Frankplein in relatie tot de systeemsprong OV (verleggen en versnellen SUNIJ-lijn, nader toetsen noodzaak van ongelijkvloerse OV-passages) en Churchilllaan, Rijnlaan, Constant-Erzijstraat-'t Goylaan en Bleekstraat (inpassen autoverkeer met behoud van leefbaarheid).
   Actiehouder: gemeente Utrecht

3. **Uitwerking van de transformatie van de A12-aansluiting Westraven in relatie tot de systeemsprong OV**
   Rondom A12-aansluiting Westraven komen een aantal opgaven samen (verleggen en versnellen SUNIJ-lijn, versterking loop- en fietskwaliteit, transformatie Europalaan-Zuid, P+R-functie Westraven en ruimtelijke transformatie deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone). Nadere toetsing van de noodzaak van een ongelijkvloerse OV-passage en dynamische modeldoorrekeningen zijn benodigd.
   Actiehouder: gemeente i.s.m rijk, provincie

4. **Uitwerken van loop- en fietsmaatregelen inclusief fasering**
   Deze maatregelen moeten een plek krijgen in de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone en het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid. Specifieke aandachtspunten zijn kruispunt Croeselaan - van Zijtsweg, Kanaalweg-Jutfaseweg en een volwaardige loop- en fietspassage ter hoogte van de A12-aansluiting Westraven (zie ook 1 en 3) en Papendorp.
   Actiehouder: gemeente Utrecht

5. **Uitwerken van voorzieningenniveau van knooppunten: op de treinstations**
   Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en Lunetten-Koningsweg uitbouw van fietsparkeercapaciteit, op de P+R-stadsrandlocaties Westraven en Papendorp uitbouw van auto- en fietsparkeercapaciteit, aanbod van deelmobiliteit, reizigersvoorzieningen en verblijfskwaliteit.
   Actiehouder: gemeente Utrecht

6. **Uitwerken van de bereikbaarheid van de Jaarbeurs**
   Door de grote piekstromen ('rode dagen') kent de Jaarbeurs een eigen specifieke kwaliteitsvraag voor de capaciteitsvraag. De reguliere parkeren op afstand locaties zijn waarschijnlijk niet voldoende. De bereikbaarheid van de Jaarbeurs op de piekdagen moet verder worden uitgewerkt, rekening houdend met capaciteit en kwaliteit.
   Actiehouder: gemeente Utrecht