

Van scenario's naar een voorstel



Toelichting bij raadsbrief
Noordwest, mei 2020



Inhoudsopgave

- 1 Stand van zaken Studie Noordwest in december 2019 (vertrekpunt)
- 2 Onderzochte scenario's in Noordwest in 2019
- 3 Conclusies raadsbrief: verdiepend onderzoek nodig
- 4 Verdiepend onderzoek
 - 4.1 Customer journeys
 - 4.2 Vormgeving knips /ontheffingen
 - 4.3 Maatregelen om ongewenst gedrag tegen te gaan
 - 4.4 Economische effecten
 - 4.5 Netwerkeffecten scenario 1
 - 4.6 Netwerkeffecten scenario 2
 - 4.7 Netwerkeffecten scenario 3
 - 4.8 Gesprekken met Stakeholders
- 5 Conclusies verdiepend onderzoek
 - 5.1 Scenario 1
 - 5.2 Scenario 2
 - 5.3 Scenario 3
 - 5.4 Eindconclusie verdiepend onderzoek
- 6 Naar voorstel: "begrenzen"
- 7 Toelichting verkeerseffecten Begrenzingsvariant
- 8 Effecten buiten de projecten
- 9 Effecten op economie, milieu en reistijden
- 10 Gevolgen voor projecten
 - 10.1 Westelijke Stadsboulevard en Westplein
 - 10.2 Hoe werkt het "begrenzen" op het nieuwe Lombokplein
 - 10.3 Amsterdamsestraatweg, Votulast-route
- 11 Hoe verder met de projecten?

1. Stand van zaken Studie Noordwest in december 2019 (vertrekpunt)

Doel van de verkeerscirculatiestudie Noordwest: met ingrepen in de verkeerscirculatie de overmaat van auto's door Noordwest te verminderen.

Aanleiding was de voorgenomen herinrichting van de Amsterdamsestraatweg voor een betere verkeersveiligheid en een betere leefbaarheid, en het besluit om op het Westplein maximaal 15.000 mvt/etm toe te staan. Het Integraal Programma van Eisen van de Westelijke stadsboulevard werd als uitgangspunt meegenomen. Binnen de studie Noordwest is rekening gehouden met de volgende raadsbesluiten:

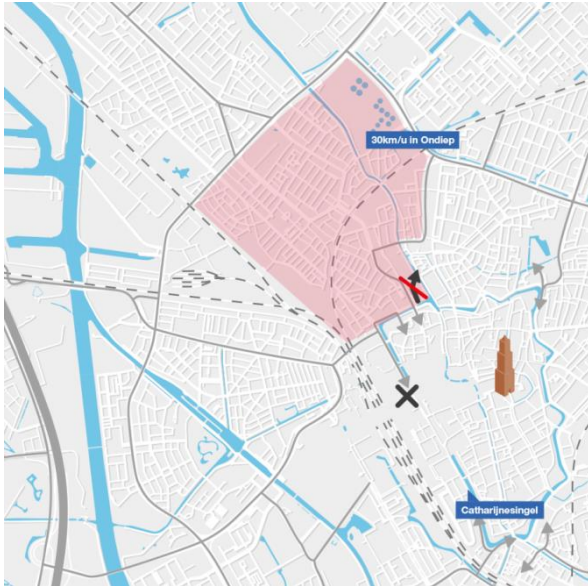
- de ontwikkelstrategie van de Amsterdamsestraatweg (2014)
- Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016)
- Integraal Programma van Eisen van de Westelijke Stadsboulevard vastgesteld (2017)
- omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein (2017)

De studie resulteerde in de volgende scenario's:

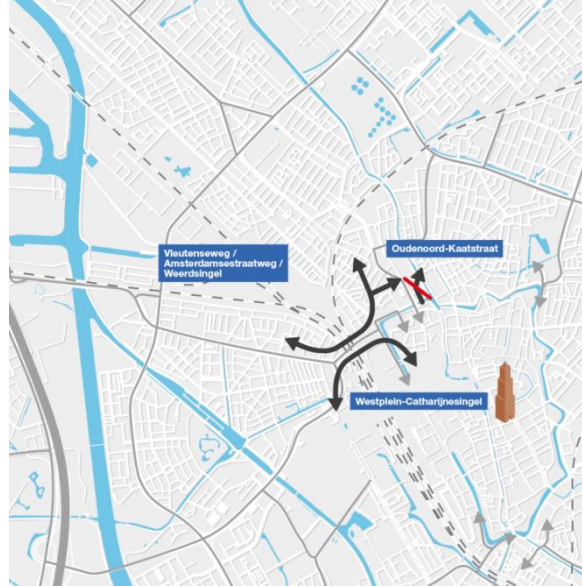
- 1) Een knip Catharijnesingel en invoering van 30km-gebieden in de wijk Ondiep
- 2) Een knip bij het Paardenveld
- 3) Een combinatie van drie verschillende maatregelen in Noordwest: een knip op de Amsterdamsestraatweg in de buurt van of onder het spoorviaduct, een afslagverbod bij de Monicabrug en een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

In alle drie de scenario's wordt rekening gehouden met een afslagverbod Oudenoord – Kaatstraat. Alle drie de scenario's hebben voor- en nadelen. Verder verdiepend onderzoek was nodig op effecten van de verschillende scenario's buiten noordwest, op onder meer draagvlak, ongewenst gedrag en eventuele economische effecten.

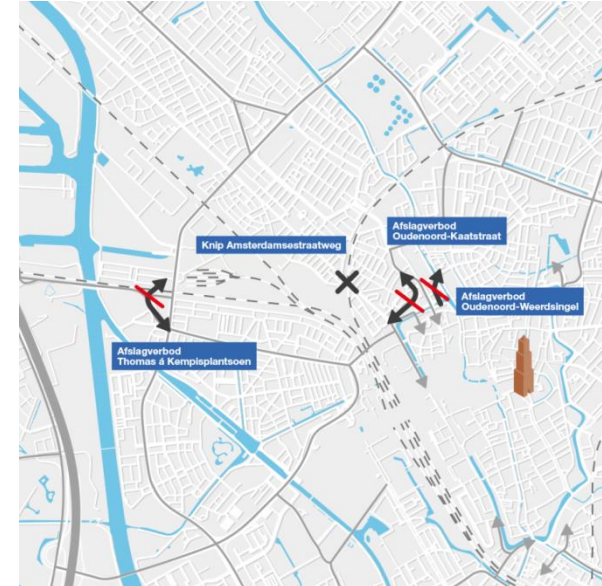
2. Onderzochte scenario's in Noordwest in 2019



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



Scenario 2:
Knip Paardenveld EN afslagverbod
Kaatstraat



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

3. Conclusies raadsbrief: verdiepend onderzoek nodig (1)

Conclusie was dat geen van de scenario's leidt tot en het behalen van de mobiliteitsambities voor de wijk en de stad. Daarom is in de raadsbrief van december 2019 een verdiepend onderzoek aangekondigd voor alle drie de scenario's:

Onderzoek naar de gevolgen van maatregelen

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

Onderzoek naar knip Catharijnesingel

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

Onderzoek naar knip Paardenveld

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

3. Conclusies raadsbrief: verdiepend onderzoek nodig (2)

Onderzoek naar knip Amsterdamsestraatweg, afslagverboden Monicabrug en Thomas a Kempisplantsoen

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

4.1 Verdiepend onderzoek: customer journeys

Voor de verschillende scenario's zijn op een aantal routes huidige reistijden in beeld gebracht voor zowel auto, fiets en openbaar vervoer. Tevens is in beeld gebracht hoe de routes gaan lopen als gevolg van de maatregelen in de verschillende scenario's en hoeveel langer de reistijd wordt volgens het verkeersmodel.

Deze routes zijn onder andere gebruikt in gesprekken met een aantal stakeholders.

Voorbeeld van een analyse van een verplaatsing door de stad met de auto in de verschillende scenario's:

Werkspoorkwartier -> Europaplein



Referentie	Fiets	17 min
	OV	30-35 min

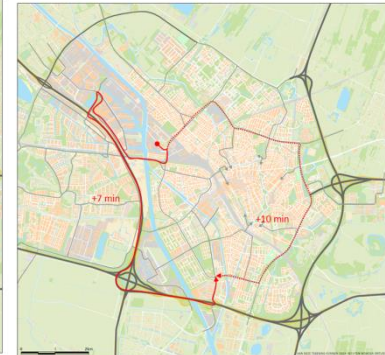


Scenario 1	Fiets	17 min
	OV	30-35 min

Werkspoorkwartier -> Europaplein



Variant 2	Fiets	17 min
	OV	30-35 min



Variant 3	Fiets	17 min
	OV	30-35 min

4.2 Verdiepend onderzoek: vormgeving knips /ontheffingen

Over de vormgeving van de knips is in het verdiepende onderzoek op twee niveaus bekeken.

Als eerste is voor de 3 scenario's voor Noordwest gezocht naar passende maatregelen. Daar is een overzicht van oplossingsrichtingen uitgekomen van maatregelen die passend zijn voor de stad Utrecht (zoals het gebruik van beweegbare paaltjes en de inzet van verkeersregelaars).

Als tweede is vervolgens ingezoomd op de knip op de Catharijnesingel als een belangrijke maatregel als onderdeel van een vierde scenario: de Begrenzingsvariant. Hiervoor is een samenvattende factsheet opgesteld.

De knip heeft de vorm van een intelligente toegang (IT), waarbij bezoekers met bestemming Hoog Catharijne (zoals leveranciers, touringcars en de buslijnen) op basis van hun vooraf geregistreerde kenteken toegang krijgen. De vormgeving is vergelijkbaar met de knip zoals die op dit moment op de Herenweg goed functioneert.

Zie hiernaast een voorbeeld van een toepassing in het centrum van Den Haag.



4.3 Verdiepend onderzoek: maatregelen om ongewenst gedrag tegen te gaan (1)

Elk scenario leidt tot wijzigen in verkeersstromen. Vooral bij beperkingen van rijrichtingen zoals bij een knip of bij afslagverboden bestaat het risico dat automobilisten ook via ongewenste routes gaan rijden. Bijvoorbeeld door te sluipen via woonstraten of ergens (illegaal) te keren om zo de maatregelen te ontwijken.

Scenario 1:

Verkeer kiest wel andere routes, door David van Mollemstraat (vanwege afslagverbod) en via de Balijelaan (vanwege knip Catharijnesingel), maar er is geen sprake van sluipverkeer.

Scenario 2:

Grote kans op ongewenst sluipverkeer waarvoor aanvullende maatregelen nodig zijn.

Beleidsmatig is afwikkeling van autoverkeer op de Westelijke Stadsboulevard gewenst. De Westelijke Stadsboulevard komt echter zo zwaar onder druk te staan, dat hierdoor sluipverkeer ontstaat door de woonstraten in Oog in Al en de Halve Maan, de Keulsekade en de Julianaparklaan. Hier zijn dan aanvullende knips (Keulsekade, Julianaparklaan) of andere verkeerscirculatie maatregelen in de wijk en/of handhaving noodzakelijk.

Kans op sluipverkeer door Lombok via de Damstraat en de Kanaalstraat is groot. Afdoende maatregelen zijn door de verkeersstructuur in Lombok zeer moeilijk te realiseren.

4.3 Verdiepend onderzoek: maatregelen om ongewenst gedrag tegen te gaan (2)

Scenario 3:

De impact van de maatregelen in dit scenario zijn het grootst en daarmee ook de wens van automobilisten om een kortere route te vinden. Dit leidt tot:

Keren van autoverkeer op ongewenst plekken om een knip te omzeilen zoals in de St. Jacobsstraat (omzeilen Monicabrug) en in Leidsche Rijn Centrum (omzeilen afslagverbod Thomas a Kempisplantsoen). Afdoende maatregelen om dit keren tegen te gaan zijn niet voorhanden.

Ook is de verdringing van autoverkeer naar andere routes in dit scenario het grootst. In Leidsche Rijn wordt de weg 't Zandt drukker. Aan de oostkant van de binnenstad ontstaan sluiproutes langs de singel en door de Albatrosstraat, op beide routes is een (sterke) toename van verkeer ongewenst.

Conclusie:

Bij scenario 1 is zijn er geen maatregelen noodzakelijk om ongewenst gedrag als sluipen tegen te gaan.

Bij scenario 2 en 3 is de kans op sluipverkeer en keerbewegingen veel groter en zijn maatregelen moeilijk om te treffen of leiden tot (ongewenste) circulatiemaatregelen in woonwijken.

4.4 Verdiepend onderzoek: economische effecten

Door de afdeling Economische Zaken is op basis van expertise van de verschillende gebieden hun visie op mogelijke economische effecten van de verschillende scenario gegeven. Dit is een inschatting op hoofdlijnen.

Scenario 1: De verwachting is dat door het doorgaande verkeer over de Catharijnesingel te beperken (en de parkeergarages toch bereikbaar blijven) dit geen negatieve economische effecten zal hebben voor de binnenstad.

Scenario 2: Er verandert het een en ander aan de bereikbaarheid van de Amsterdamsestraatweg. Omdat uit onderzoek (DISCVision, April 2019) blijkt dat veel bezoekers van de Amsterdamsestraatweg uit andere wijken komen en de consument steeds meer een "gemaksconsument" is, wordt gevreesd dat dit scenario een negatief effect heeft op de omzet van de winkeliers aan de Amsterdamsestraatweg.

Scenario 3: Dit scenario betekent een verslechterde bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden Lage Weide en Werkspoorkwartier. Vooral op Lage Weide zijn veel logistieke bedrijven gevestigd (als DHL, Picnic, UPS, Hema, Structon, etc). Een verslechterde bereikbaarheid heeft een direct effect op het vestigingsklimaat van deze gebieden. Uitvoering van scenario 3 is vanuit economisch perspectief dan ook niet wenselijk.



4.5 Verdiepend onderzoek: netwerkeffecten scenario 1

Voor elk scenario is onderzocht welke effecten er optreden door verschuivingen in de verkeersstromen en in beeld gebracht of het netwerk deze nieuwe intensiteiten kan verwerken.

In elk scenario is het **afslagverbod Oudenoord – Kaatstraat** opgenomen. Dit leidt tot een grotere autostroom door David van Mollemstraat en Draaiweg. Dit effect moet worden uitgewerkt in dat project.

Scenario 1

Naast het effect van het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat hebben 2 maatregelen de grootste netwerkeffecten:

30km in Pijlsweerd en Ondiep

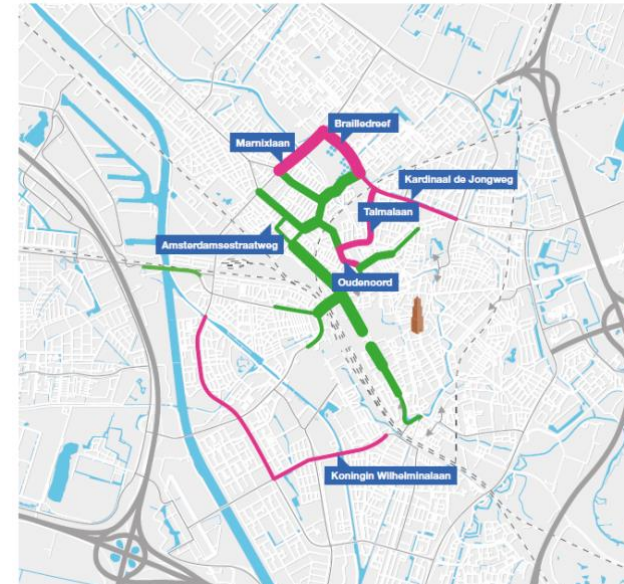
Deze maatregel zorgt voor minder verkeer op straten als de Laan van Chartoise en Royaards van de Hamkade. De beleidsmatig gewenste verdringing naar de Marnixlaan en Brailledreef staat op gespannen voet met de doorstroming op de Westelijke stadsboulevard.

Knip op de Catharijnesingel

Deze maatregel zorgt ervoor dat bestemmingsverkeer naar de zuidelijke binnenstad gaat via Westelijke Stadsboulevard en de route Beneluxlaan – Balijelaan.

De toename op deze wegen is relatief beperkt. De Westelijke stadsboulevard kan deze toename verwerken.

Op de route Wilheminalaan – Baden Powellweg is een beperkte toename ten opzichte van de autonome groei. In SRSRSB (2016) is een gebiedsgerichte aanpak aangekondigd voor de omgeving Ledig Erf - Baden Powellweg met als doel verbeteren leefbaarheid in en rond centrum en beter verbinden van binnenstad met omliggende wijken. De effecten van de knip Catharijnesingel moeten in samenhang met deze aanpak onderzocht worden.



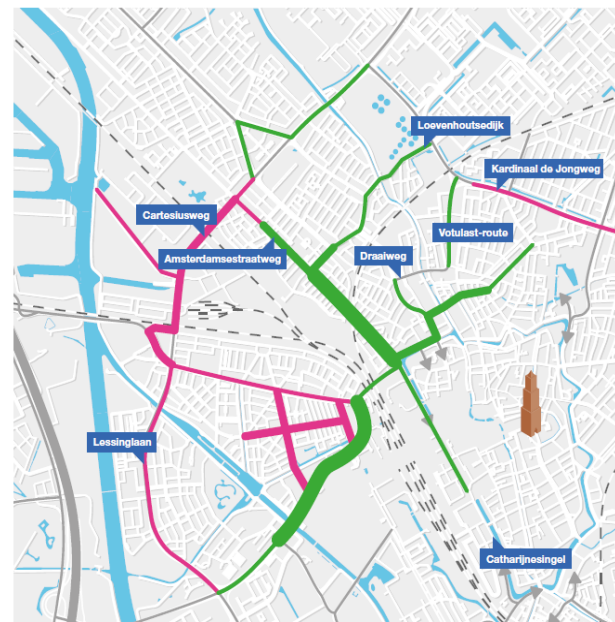
4.6 Verdiepend onderzoek: netwerkeffecten scenario 2

Scenario 2

De knip op Paardenveld zorgt voor een sterke toename van autoverkeer op de Westelijke Stadsboulevard waardoor op deze route vertraging optreedt. Hierdoor treedt er sluisverkeer op door Lombok en Werkspoorkwartier.

Verdiepende analyse leert dat de Westelijke Stadsboulevard dit extra verkeer niet aan kan, op de volgende punten kan niet meer aan het IPvE voldaan:

- om de toename te kunnen verwerken zijn extra opstelvakken op de kruising met de Everard Meijsterlaan (alle zijstraten) noodzakelijk
- op de kruising Marnixlaan-St Josephlaan -Amsterdamsestraatweg wordt de verkeersonveiligheid significant groter
- Het Fris alternatief met het autovrij maken van de Thomas a Kempisweg is onmogelijk bij deze toename van autoverkeer.



4.7 Verdiepend onderzoek: netwerkeffecten scenario 3

Scenario 3

De combinatie van de knip op de Amsterdamsestraatweg en de afslagverboden op bij de Monicabrug en het Thomas a Kempisplantsoen leidt tot verdringing van autoverkeer zowel wegen in als buiten de stad.

Het pakket van maatregelen is onderzocht met Dynamisch Verkeersmodel van RHDHV*.

Noordwestzijde van de stad

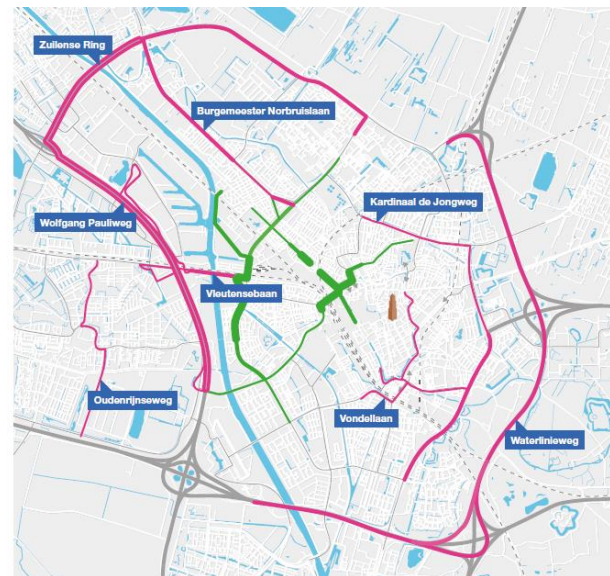
Analyses tonen aan dat deze verschuivingen leiden tot grote toenames van reistijd op de (aansluitingen van de Zuilense Ring) en de A2. Deze aansluitingen (Burg. Norbuislaan, A2-N230) en de A2-landtunnel zitten reeds vol (mede als gevolg van tunneldosering). Extra (stads)verkeer kan niet verwerkt worden en zorgt voor een relatief sterke groei van de vertraging op het autonetwerk.

(Zuid) oostzijde

Aan de oostzijde ontstaan er grote netwerkproblemen rondom de Waterlinieweg/Pythagoraslaan en rondom Ledig Erf/Albatrosstraat. Het verkeersnetwerk kan de toenames hier niet verwerken. Hierdoor ontstaan files die op elkaar ingrijpen waardoor het verkeer vastloopt. Dit levert ook meer verkeersonveilig gedrag op.

Ook op de A27 neemt de vertraging als gevolg van extra autoverkeer sterk toe.

*dit onderzoek is verricht door RHDHV in opdracht van de gemeente Utrecht. De provincie Utrecht, de gemeente Stichtse Vecht en Rijkswaterstaat hebben deelgenomen in de projectgroep.



4.8 Verdiepend onderzoek: gesprekken met stakeholders

In de afgelopen vier maanden zijn de drie scenario's uit de Studie Noordwest voorgelegd aan diverse stakeholders (zie 'notitie consultatie stakeholders')

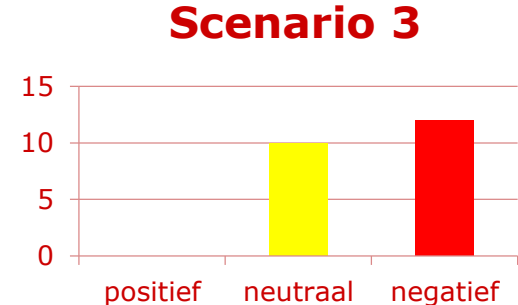
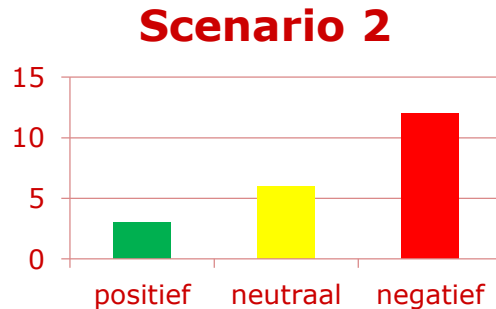
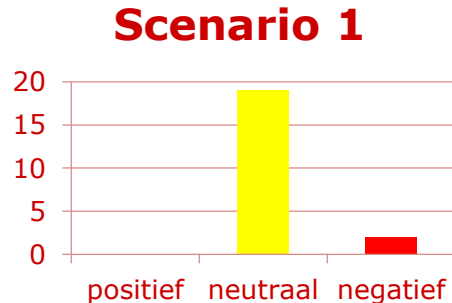
In de gesprekken zijn de drie verschillende scenario's voorgelegd zoals die in de verdiepende studie zijn onderzocht. Er is nadere uitleg gegeven over de aanleiding van de studie, de verschillende (verkeerskundige) effecten van de drie scenario's zijn geduid en het vervolgproces is uitgelegd.

De genuanceerde reacties van de stakeholders zijn in onderstaande tabellen teruggebracht tot positief, neutraal en negatief.

Scenario 1: de meeste stakeholders zijn neutraal, een paar negatief

Scenario 2: de meeste stakeholders zijn negatief, een aantal neutraal en een paar positief

Scenario 3: iets meer dan de helft van de stakeholders zijn negatief, de rest is neutraal



5.1 Conclusies verdiepend onderzoek: scenario 1

Scenario 1

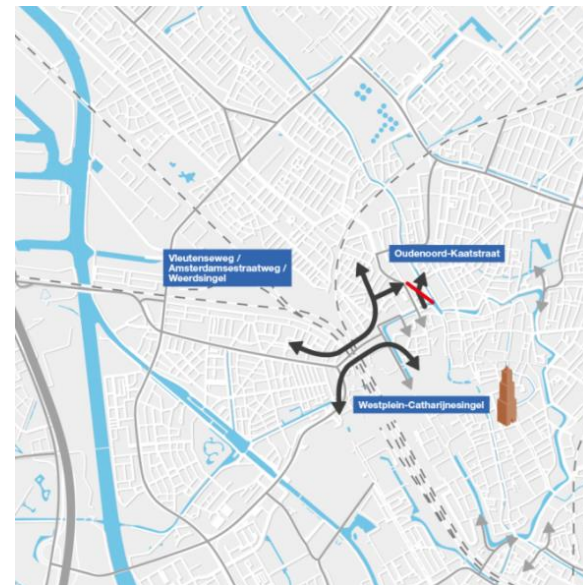
- De knip Catharijnesingel en het afslagverbod Oudenoord- Kaatstraat helpen de goede kant op voor de Amsterdamsestraatweg en het Westplein maar niet genoeg voor een goede herinrichting. De Westelijke Stadsboulevard ondervindt geen effect.
- 30km ondiep is goed voor de wijk, maar draagt niet bij aan de projecten, is reeds vigerend beleid.
- Route om de zuid heeft aandacht nodig in relatie tot de gebiedsgerichte aanpak voor de omgeving Ledig Erf - Baden Powellweg.
- Het leidt tot beperkte toename in rijtijden voor verkeer op de route Zuilen-Smaragdplein
- Stakeholders staan neutraal ten opzichte van deze variant.
- Knip Catharijnesingel moet technisch en inhoudelijk uitgewerkt worden (o.a voor logistiek voor binnenstad en Hoog Catharijne) maar lijkt te kunnen.
- De verwachting is dat door het doorgaande verkeer over de Catharijnesingel te beperken (en de parkeergarages toch bereikbaar blijven) er geen negatieve economische effecten zullen zijn voor de binnenstad.



5.2 Conclusies verdiepend onderzoek: scenario 2

Scenario 2

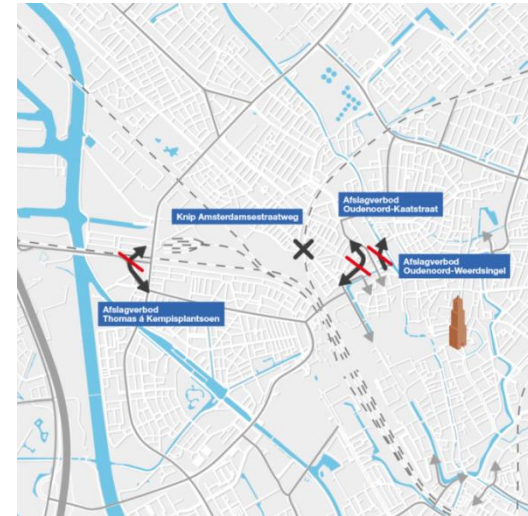
- Knip Paardenveld leidt tot langere rijtijden en meer omrijden voor enkele routes
- De Westelijke Stadsboulevard kan de toename van autoverkeer niet verwerken. Het IPvE is niet uitvoerbaar. Onder andere toename van rijstroken in Oog in AI en het FRIS alternatief is niet haalbaar.
- Hierdoor zijn de effecten van sluipverkeer groot, met name in Lombok, mitigerende maatregelen zijn nauwelijks voorhanden
- Stakeholders zijn verdeeld, rondom centrum zijn zij voornamelijk positief, rondom de Westelijke Stadsboulevard negatief.
- Er verandert het een en ander aan de bereikbaarheid van de Amsterdamsestraatweg. Omdat uit onderzoek (DISCVision, April 2019) blijkt dat veel bezoekers van de Amsterdamsestraatweg uit andere wijken komen en de consument steeds meer een "gemaksconsument" wordt is de vrees dat dit scenario een negatief effect heeft op de omzet van de winkeliers aan de Amsterdamsestraatweg.



5.3 Conclusies verdiepend onderzoek: scenario 3

Scenario 3

- Stedelijk netwerk aan de oostzijde en de Ring-Utrecht en de aansluitingen in noordwest kunnen de toename van verkeer niet verwerken.
- Hierdoor nemen rijtijden per auto fors toe.
- Ongewenste sluipbewegingen en keren op verschillende plaatsen in de stad is moeilijk of niet te voorkomen.
- Stakeholders neutraal of negatief: met name in Leidsche Rijn, Lage Weide en de Cartesiusdriehoek negatief.
- De afslagverboden bij de Monicabrug en het Thomas a Kempisplantsoen zijn technisch lastig flexibel in te richten. Daardoor is het moeilijk hier voertuigen met ontheffing wel te laten passeren en ander verkeer niet.
- Deze maatregelen betekenen een verslechterde bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden Lage Weide en Werkspoorkwartier. Vooral op Lage Weide zijn veel logistieke bedrijven gevestigd (als DHL, Picnic, UPS, Hema, Structon, etc). Een verslechterde bereikbaarheid heeft een direct effect op het vestigingsklimaat van deze gebieden. Uitvoering van scenario 3 is vanuit economisch perspectief dan ook niet wenselijk.



5.4 Eindconclusie verdiepend onderzoek

Conclusie uit verdiepende onderzoek: Er is geen oplossing waar alle ambities worden behaald

- Scenario 1 zorgt niet voor genoeg reductie van verkeer voor de Amsterdamsestraatweg en het Westplein.
- Scenario 2 doet dat wel maar uitvoering van het IpvE voor de Westelijke Stadsboulevard is niet mogelijk
- Scenario 3 zorgt dat stedelijke en projectambities in noordwest haalbaar zijn maar leidt tot grote problemen op netwerkniveau elders in de stad en op de Ring

6. Naar voorstel: "begrenzen"

Voorstel Begrenzen:

Om de vier lopende projecten toch zo veel mogelijk te faciliteren en door te kunnen laten gaan conform de besluiten van de raad is op basis van de inzichten uit de verdiepende onderzoek een nieuwe variant ontwikkeld. Deze variant ligt in het verlengde van scenario 1 (met de knip Catharijnesingel en afslagverbod Kaatstraat) maar daar zijn een aantal begrenzingsmaatregelen aan toegevoegd. Vandaar ook de naam begrenzingsvariant.

- Deze variant bestaat uit de volgende maatregelen: Afslagverbod Oudenoord –Kaatstraat ten behoeve van de route Kaatstraat tot aan de Kardinaal de Jonghweg (Votulast-route). Op de Westelijke Stadsboulevard en het Westplein is de ontwerpcapaciteit leidend voor de intensiteiten. Hier wordt niet meer verkeer toegelaten dan de infrastructuur aan kan, de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd).
 - De maatregel 'knip Catharijnesingel' uit scenario 1 draagt bij aan minder autoverkeer op het Westplein en de Amsterdamsestraatweg zonder grote netwerkgevolgen en is daarom in deze variant opgenomen.
 - Gevolg van deze keuze is dat op de Amsterdamsestraatweg een gerichte aanpak nodig is om tot een goede en veilige inrichting te komen.

De maatregel 30km Ondiep uit scenario 1 is goed voor de wijk, maar draagt niet direct bij aan de projecten en is daarom niet randvoorwaardelijk in dit scenario. De ambitie voor het uitbreiden van 30km-zones is reeds opgenomen in het mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen (2016).



7.Toelichting verkeerseffecten Begrenzingsvariant

Circulatiemaatregelen: het **afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat** en de **knip Catharijnesingel** worden ingevoerd.

Gevolg van deze twee maatregelen is dat er minder gebiedsvreemd verkeer langs de binnenstad rijdt: zowel op de west-oostroute als de noord-zuidroute.

Om het **Westplein** conform de omgevingsvisie mogelijk te maken wordt het verkeer met wachtrijmanagement gedoseerd doorgelaten zodat deze is begrensd op maximaal 17.000 auto's per dag. Tegelijkertijd wordt er met andere maatregelen vormgegeven aan het streven van maximaal 15.000 (zie volgende sheets).

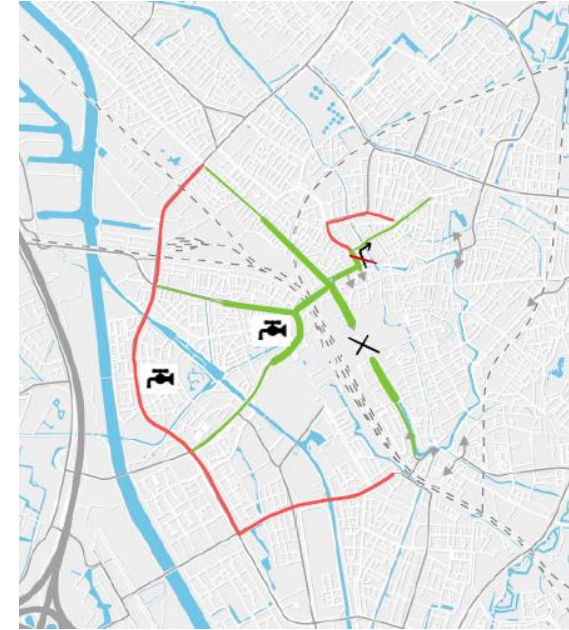
Om eventuele negatieve gevolgen op de **Westelijke Stadsboulevard** te voorkomen wordt ook hier de maximale hoeveelheid auto's begrensd.

Door deze maatregelen kunnen het Westplein en de Westelijke stadsboulevard binnen de door de raad vaststelde randvoorwaarden worden aangepakt.

Voor de **Amsterdamsestraatweg** daalt de hoeveelheid autoverkeer met ongeveer 2000 motorvoertuigen per dag waardoor fiets- en autoverkeer gescheiden moeten blijven en structurele verbetering voor fiets en voetganger niet mogelijk is. Gerichte maatregelen zijn noodzakelijk voor een betere verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische vitaliteit.

De **Catharijnesingel** zelf wordt rustiger. Met name de oversteken bij Smakelaarsveld/Vredenburg (lopen, fiets en OV) en de Moreelsebrug/Mariaplaats (fiets en lopen) profiteren hiervan in doorstroming en veiligheid.

De route via **Balijelaan** naar de zuidelijke binnenstad wordt iets drukker.



8. Effecten buiten de projecten

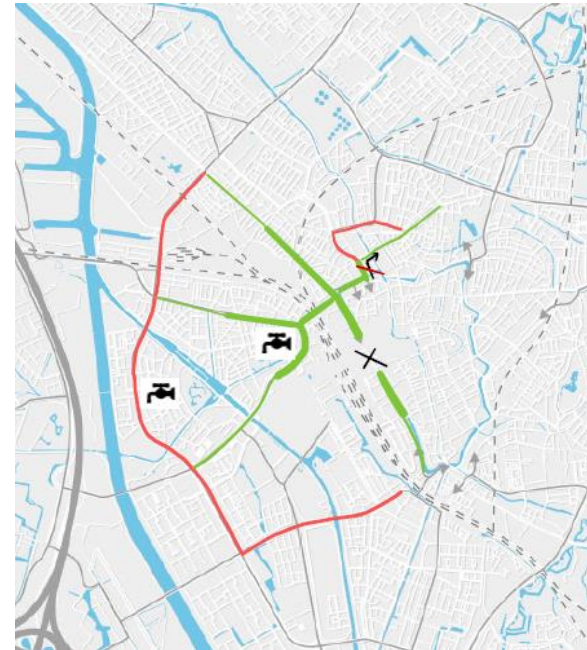
Het maximaliseren van het aantal auto's op het Westplein zorgt slechts voor een beperkte mate van verdringing naar andere wegen. Dit geldt zowel voor de situatie met 17.000 als 15.000 auto's per dag.

Het effect van de knip in de Catharijnesingel uit de Begrenzingsvariant is dat er iets meer autoverkeer over de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat gaat rijden. Dit effect verschilt in de ochtend en avondspits en de orde van grote is een toename van 5-10% op deze route op etmaal basis (op een aantal van ca. 15.000 mvt/etmaal).

In SRSRSB (2016) is een gebiedsgerichte aanpak aangekondigd voor de omgeving Ledig Erf - Baden Powellweg met als doel verbeteren leefbaarheid in en rond centrum en beter verbinden van binnenstad met omliggende wijken. De effecten van de knip Catharijnesingel gaan in samenhang met deze aanpak onderzocht worden.

De Catharijnesingel zelf wordt rustiger; met name de oversteken bij Smakelaarsveld/Vredenburg (lopen, fiets en OV) en de Moreelsebrug/Mariaplaats (fiets en lopen) profiteren hiervan in doorstroming en veiligheid. De parkeergarages blijven goed bereikbaar.

Het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat zorgt voor meer verkeer via de route David van Mollemstraat-Draaiweg.



9. Effecten op economie, milieu en reistijden

Economische gevolgen

De verwachting is dat door het doorgaande verkeer over de Catharijnesingel te beperken (en de parkeergarages toch bereikbaar blijven) dit geen negatieve economische effecten zal hebben voor de binnenstad.

Milieu

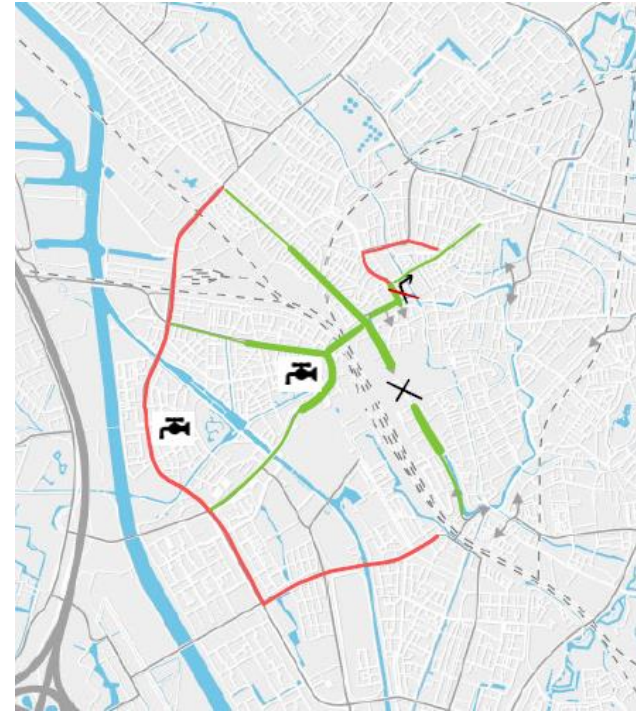
Begrenzingsvariant heeft over het algemeen positieve gevolgen voor geluid, op de plekken waar het drukker wordt, is bij uitvoering van projecten wel aandacht nodig.

De luchtkwaliteit blijft binnen de grenzen van de WHO

Reistijden

Qua reistijden zal er in de stad niet veel veranderen:

- Verkeer uit Oog in Al richting Overvecht /Tuindorp is de Westelijke stadsboulevard nu al sneller dan over de route Weerdsingel –Kaatstraat. Ook voor verkeer uit bijvoorbeeld Kanaleneiland naar de Galgenwaard verandert er weinig.
- Voor verkeer dat nu eventueel nog via de Weerdsingel en de Kaatstraat – Kardinaal de Jonghweg rijdt, verschuift de route naar de Talmalaan of de Westelijke Stadsboulevard. De route Kaatstraat – Kardinaal de Jonghweg is nu vaak al niet de snelste route.
- Ook voor de meeste routes die nu via de Catharijnesingel gaan, is de reistijd in de nieuwe situatie vergelijkbaar.



10.1 Gevolgen voor projecten

Westelijke Stadsboulevard en Westplein

Westplein en Westelijke Stadsboulevard worden op basis van de door de raad vastgesteld kaders verder uitgewerkt.

Op beide wegen betekent dit dat er een *maximum* zit aan de hoeveelheid (auto)verkeer dat op de weg kan rijden.

Voor de Westelijke Stadsboulevard ligt een dwangpunt bij de fietsoversteek van de Dafne Schippersbrug naar de Everhard Meijerlaan.

Op het Westplein kan het ontwerp maximaal 500 auto per uur verwerken. Zoals eerder aangegeven is het aannemelijk dat daar ongeveer 17.000 auto per dag overheen passen.

De raad vraagt om maatregelen om op termijn tot 15.000 auto's per dag komen. De volgende maatregelen zijn daarvoor in beeld:

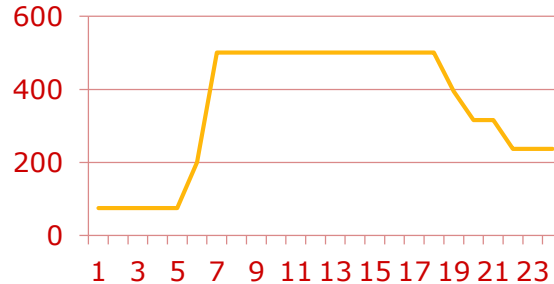
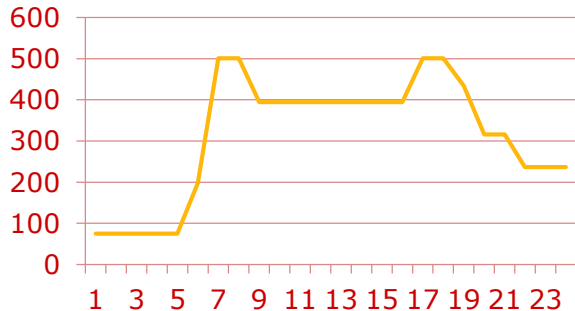
- *Mobiliteitsmanagementmaatregelen* tijdens de aanleg met verlenging naar de periode daarna. De uitvoeringperiode is het tijdstip bij uitstek om mensen te verleiden andere vervoerswijzen te gebruiken en dat structureel te blijven doen ook na realisatie.
- Uitbreiding van *beleidsmaatregelen* die nog niet geprogrammeerd zijn zoals verbeteringen voor de fiets en parkeren op afstand uit (het addendum op) SRSRSSB.
- Inzet *dynamisch verkeersmanagement* om de wachtrij op de Graadt van Roggenweg te beheersen: er wordt een maximale hoeveelheid verkeer toegelaten op het Westplein en er wordt een maximum wachtrijlengte vastgesteld. Verkeer op het Westplein wordt dan gedoseerd zodat er rond 15.000 auto's per dag rijden. Indien de wachtrij te lang wordt, wordt op een beperkt aantal tijdstippen wat meer verkeer doorgelaten op het Westplein. De ontwerpcapaciteit van 500 auto's per uur blijft daarbij de bovengrens.

10.2 Hoe werkt het "begrenzen" op het nieuwe Westplein

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Beurskwartier/Lombokplein in een motie het collegeopdracht geven om op termijn op 15000 motorvoertuigen uit te komen zonder het probleem te verschuiven.

Voor het Westplein is inmiddels een voorlopig IpvE/FO gemaakt. Rekening houdend met alle wensen en eisen onder andere mbt leefbaarheid bedraagt de capaciteit van de weg ongeveer 500mvt/uur per richting. In de huidige spits- dalverhouding komt dat overeen met 15.000 auto's per etmaal. Te verwachten valt dat in de toekomst de daluren en spitsuren steeds minder van elkaar gaan verschillen. Dit laat het verkeersmodel ook zien. Daardoor passen er meer auto's over het Westplein zonder dat dit ten koste van leefbaarheid/veiligheid en doorstroming. Onderstaande afbeeldingen illustreren dat.

Om te komen tot 15.000 auto's per dag zijn extra maatregelen noodzakelijk. Bijvoorbeeld verder beperken van de capaciteit of inzet van middelen als mobiliteitsmanagement. Zie vorige sheet.



10.3 Gevolgen voor projecten

Amsterdamsestraatweg, Votulast-route (1)

Amsterdamsestraatweg

De voorgestelde maatregelen leiden op de Amsterdamsestraatweg tot een daling van ongeveer 11.000 auto's per dag naar 9.000.

Uit analyse blijkt dat alleen een verdergaande maatregel als een knip de intensiteit echt structureel omlaag brengt. Gevolg van deze knip is dat verkeer uitwijkt naar routes die dit verkeer ook niet kunnen verwerken zoals de Weerdsingel WZ, de Oudenoord en de Westelijke Stadsboulevard. Het is niet aannemelijk dat de intensiteit op de Amsterdamsestraatweg de komende jaren structureel zal dalen. De Amsterdamsestraatweg zal ongeveer 9.000 auto's per dag blijven verwerken.

Voor de inrichting betekent dat een 30 km inrichting met scheiden van verkeer waardoor het niet mogelijk is wezenlijk meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren om het verkeersveiligheidsvraagstuk op te lossen.

Op de Amsterdamsestraatweg zijn gerichte maatregelen mogelijk om de verkeersveiligheid te verbeteren. Een analyse laat zien dat de meeste ongelukken optreden op het deel Paardenveld – kruising Herenweg. Veel ongelukken hebben te maken met conflicten tussen doorgaand en afslaand verkeer. Een verlaging van de hoeveelheid auto's draagt sowieso bij aan de verkeersveiligheid.

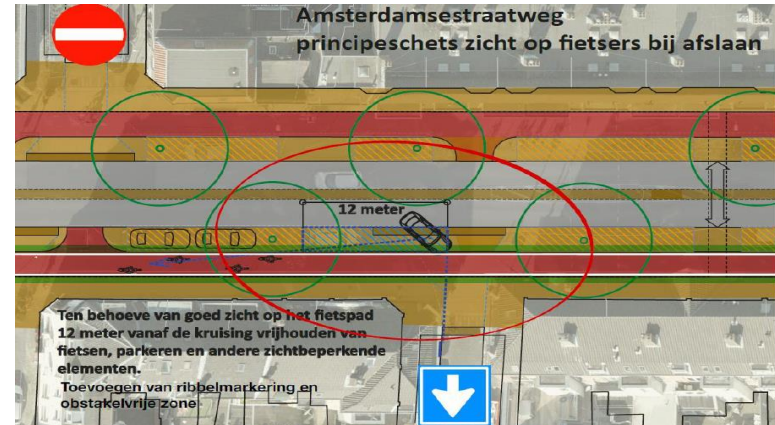
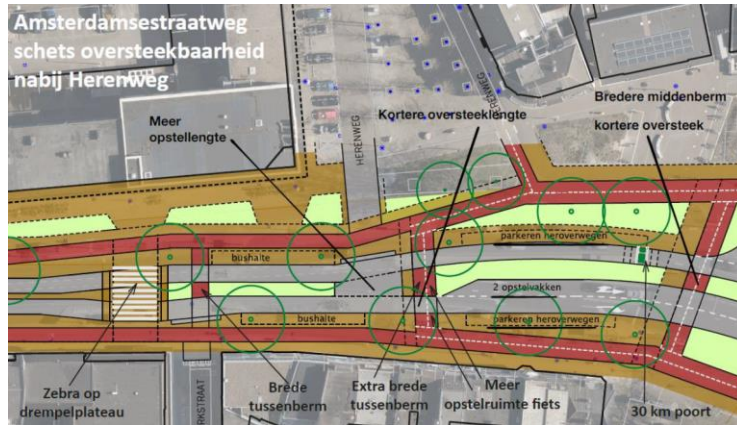
Op de volgende sheet staan een tweetal principeschetsen.

10.3 Gevolgen voor projecten

Amsterdamsestraatweg, Votulast-route (2)

Principeschetsen aanpak veiligheid Amsterdamsestraatweg.

Hierbij gaat het om bijvoorbeeld verbetering van het zicht van afslaan auto's op fietsers (onder andere door het weghalen van parkeerplaatsen), het obstakelvrij maken van de randen langs de fietspaden en voetpaden (betaalautomaten, vuilnisbakken e.d.). Inrichting met drempels en meer opstelruimte voor de fiets in de middenberm en zijbermen in combinatie met korte oversteken en goed overzicht.



10.3 Gevolgen voor projecten Amsterdamsestraatweg, Votulast-route (3)

Amsterdamsestraatweg

Met deze uitkomst is het de vraag of een gevel-tot-gevel-aanpak over de volle lengte van de Amsterdamsestraatweg wel genoeg bijdraagt aan de doelen op de vier terreinen: verbeteren van de (verkeers-)veiligheid, leefbaarheid en het economisch klimaat en het creëren van meer ruimte voor fiets en voetganger.

Daarom lijkt het beter om niet de hele straat aan te pakken, maar tot een gerichte aanpak te komen op de vier genoemde terreinen. Daarvoor zullen we voorstellen uitwerken gericht op verbetering op thema's (zoals verkeersveiligheid en groen) en op (beeld)bepalende locaties (zoals de pleintjes bij de Watertoren en De Plantage). Als voorbeeld kan worden gedacht aan de uitstraling van het pleinen op directe omgeving bij bijvoorbeeld de Adriaen van Ostadestraat en het pleintje op de Amsterdamsestraatweg bij de Bethlehemweg.

Bij de gerichte aanpak betrekken we de voorstellen die eerder voor de Amsterdamsestraatweg zijn opgesteld.

Votulast-route (Kaatstraat tot aan de Kardinaal de Jongweg)

Het afslagverbod Oudenoord-Kaatstraat kan conform het huidige proces verder worden uitgewerkt.



Voorbeelden pleintjes als gerichte kwaliteitsimpuls voor de locatie met uitstraling naar de omgeving (Amsterdamsestraatweg-Bethlehemweg en Adriaen van Ostadelaan)

11. Hoe verder met de projecten?

De verschillende maatregelen worden meegenomen in de projecten, vanuit deze projecten wordt ook de communicatie en participatie georganiseerd.

Westelijke Stadsboulevard: concept Voorlopig Ontwerp, gebaseerd op het vastgestelde Integraal Programma van Eisen, wordt afgerond.

Lombokplein: een programma van eisen wordt vrijgegeven voor inspraak. De opgave voor het begrenzen van autoverkeer op het Westplein wordt hierin meegenomen.

Voor de **Amsterdamsestraatweg** worden allereerst de principe keuzes voor gerichte aanpak uitgewerkt. Volgens planning wordt de raad in het derde kwartaal hierover geïnformeerd. Aansluitend wordt het concept Integraal Programma van Eisen geactualiseerd.

De knip **Catharijnesingel** wordt uitgewerkt in de de actualisatie van het mobiliteitsplan (Mobiliteitsplan 2040). Behandeling in de raad zal dan naar verwachting plaatsvinden eind 2020, begin 2021.