Burgemeester en wethouders
Postadres Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
Telefoon 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	R.J. Hoenselaar	**Datum**	29 mei 2020
Doorkiesnummer	030 - 28 64993	**Kenmerk**	7581826
E-mail	r.hoenselaar@utrecht.nl	**Onderwerp**	Resultaat vervolgonderzoeken verkeersstudie Noordwest
Bijlage(n)	11	**Beleidsveld**	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

In de raadsbrief van 19 december 2019 hebben wij u geïnformeerd over de uitkomsten van de verkeerscirculatiestudie Noordwest. In deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de vervolgonderzoeken, de voorkeursvariant die uit vervolgonderzoek naar voren is gekomen, besluitvorming en vervolg van de verschillende projecten in Noordwest.

Als voorkeursvariant zijn we uitgekomen op de zogenaamde Begrenzingsvariant, waarbij op de Westelijke Stadsboulevard en het nieuwe Lombokplein (huidig Westplein) de ontwerpcapaciteit leidend is voor de intensiteiten. Hier wordt niet meer verkeer toegelaten dan de infrastructuur aan kan; de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd). Een knip op de Catharijnesingel zorgt voor een daling van autoverkeer op het Lombokplein en de Amsterdamsestraatweg. Hieronder worden deze resultaten nader toegelicht.

De verkeerscirculatiestudie Noordwest
De verkeerscirculatiestudie Noordwest had tot doel om 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 leefbaarheid en het verzoek van de Raad om op het Westplein maximaal 15.000 mvt/etmaal toe te staan. Het Integraal Programma van Eisen van de Westelijke stadsboulevard werd als uitgangspunt meegenomen. Binnen de studie Noordwest is dan ook rekening gehouden met de volgende raadsbesluiten:

- In juli 2014 heeft u de ontwikkelstrategie van de Amsterdamsestraatweg vastgesteld met daarin de wens om deze straat een 30 km/uur inrichting te geven.
- In mei 2016 is het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (2016) door uw raad vastgesteld, met onder meer als uitgangspunt dat alle wegen in de stad, met uitzondering van de verbindingswegen, op termijn 30 km/uur wegen moeten zijn.
- In december 2017 heeft u het Integraal Programma van Eisen van de Westelijke Stadsboulevard vastgesteld.
- In december 2017 heeft u ook de omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein vastgesteld, met daarbij het verzoek (Motie 241) op termijn te komen naar een verkeersbelasting van maximaal 15.000 auto's per etmaal op het Westplein.

De studie resulteerde in de volgende drie maatregelpakketten:

1. Een knip Catharijnesingel en invoering van 30 km/uur 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 pakketten is rekening gehouden met een afslagverbod Oudenoord – Kaatstraat. Alle drie de pakketten hebben voor- en nadelen. Een verdere toets was nodig op effecten van de verschillende pakketten buiten noordwest, op draagvlak en eventuele economische effecten.

Conclusies uit de vervolgonderzoeken

De resultaten van de vervolgonderzoeken staan beschreven op de verschillende factsheets in de bijlagen. In deze brief beperken we ons tot de conclusies.

<u>Het effect van de drie pakketten op het verkeersnetwerk en ongewenst verkeersgedrag</u>

1. Pakket 1 zorgt er voor dat *binnen Noordwest* het autoverkeer op de Amsterdamsestraatweg daalt, maar niet genoeg voor een verkeersveilige 30 km/uur inrichting van de weg met wezenlijk meer ruimte voor voetganger en fiets. Ook op het Lombokplein neemt het aantal auto's af, maar niet zoveel dat het gewenste niveau van 15.000 mvt/etmaal wordt gehaald. Het pakket zorgt voor een geringe toename op de Pijperlaan, Haydnlaan en Lessinglaan en een geringe afname op de Cartesiusweg. *Buiten Noordwest* zorgt een 30km/uur in Ondiep en het afslagverbod voor meer verkeer op de wegen Brailledreef, Kardinaal de Jongweg, Talmalaan en Oudenoord. In het zuidwestelijk deel wordt het door de knip op de Catharijnesingel iets drukker op de Wilhelminalaan en de Vondellaan. Deze toenames zijn echter grotendeels gering.
   Bij dit pakket is geen sprake van sluipverkeer.
2. Pakket 2 zorgt er voor dat *binnen Noordwest* het veel drukker wordt op de Westelijke stadsboulevard. Dat heeft als effect dat extra opstelvakken nodig zijn op de kruising met de E. Meijsterlaan (alle zijstraten), dat de verkeersonveiligheid toeneemt op de kruising Marnixlaan-St Josephlaan -Amsterdamsestraatweg en dat het autovrij maken van de Thomas a Kempisweg (Fris Alternatief) niet kan worden uitgevoerd. Dat is een voorwaarde voor een gebiedsontwikkeling op het Thomas a Kempisplantsoen. *Buiten Noordwest* is een toename te zien op de Kardinaal de Jongweg.
   Bij pakket 2 is sprake van sluipverkeer om de drukte op de Westelijke Stadsboulevard te vermijden. Zo ontstaat zoveel sluipverkeer door de woonstraten in Oog in Al en de Halve Maan, de Keulsekade en de Julianaparklaan dat aanvullende maatregelen nodig zijn. Ook is de kans op sluipverkeer door Lombok via de Damstraat en de Kanaalstraat groot.
3. Pakket 3 komt *binnen Noordwest* tegemoet aan de projectuitgangspunten voor de Amsterdamsestraatweg (30 km en mengen verkeer), het Westplein (max 15.000 mvt/etm) en de Westelijke Stadsboulevard, waarbij een 2 x 1 rijbaan ter hoogte van de Schepenbuurt ook tot de mogelijkheden behoort. Echter, de effecten op het netwerk *buiten Noordwest* zijn bij dit pakket het grootst. Het autoverkeer wordt als het ware naar buiten gedrukt met een toename van het autoverkeer op de aansluitingen van de Zuilense Ring en de A2. Volgens het model kan dit extra (stads)verkeer niet verwerkt worden en zorgt het voor een relatief sterke groei van de vertraging op het autonetwerk. Aan de oostzijde ontstaan netwerkproblemen op de Waterlinieweg/ Pythagoraslaan en rondom Ledig Erf/Albatrosstraat en ook op de A27 neemt de vertraging als gevolg van extra autoverkeer toe. Hierbij moet worden opgemerkt dat het verkeersmodel een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid is, waarbij in de praktijk mensen in overbelaste situaties ander reisgedrag zullen vertonen. Vanwege de grootte van de netwerkproblemen, mogen we aannemen dat deze daadwerkelijk zullen optreden. Omdat de impact van pakket 3 het grootst is zullen relatief meer automobilisten op zoek gaan naar een snellere route. Aan de oostkant van binnenstad ontstaan sluiproutes langs de singel en door de Albatrosstraat. Op beide routes is een (sterke) toename van verkeer ongewenst. Daarnaast zullen automobilisten geneigd zijn op ongewenste plekken te keren op de weg om knips te omzeilen, bijvoorbeeld op de St. Jacobstraat en in Leidsche Rijn Centrum. Afdoende maatregelen om dit keren tegen te gaan zijn niet voorhanden.

Draagvlak en (door stakeholders) verwachte economische effecten
Afgelopen maanden zijn gesprekken gevoerd met bewonersgroepen en ondernemers over de effecten van de verschillende pakketten aan de hand van zogenaamde customer journeys (zie bijlage 6A).

1. Bij pakket 1 waren de stakeholders neutraal. De verwachting is dat een knip op de Catharijnesingel geen negatieve economische effecten zal hebben voor de binnenstad, omdat de parkeergarages onder Hoog Catharijne bereikbaar blijven.
2. Bij pakket 2 waren de stakeholders verdeeld. Rondom het centrum werd dit pakket positief beoordeeld, rondom de westelijke stadsboulevard (Lage Weide, Werkspoorkwartier, Cartesiusdriehoek) waren de stakeholders negatief. Ondernemers vrezen dat een slechtere autobereikbaarheid hun bedrijf negatief beïnvloedt. Pakket 2 heeft ook invloed op de bereikbaarheid van de Amsterdamsestraatweg. Omdat uit onderzoek (DISCVision, April 2019) blijkt dat veel bezoekers van de gehele Amsterdamsestraatweg uit andere wijken komen en de consument steeds meer een “gemaksconsument” wordt, is de verwachting dat dit pakket een negatief effect heeft op de omzet van de winkeliers op de Amsterdamsestraatweg.
3. Bij pakket 3 was de mening van de stakeholders neutraal of negatief. Negatief waren onder andere de ondernemers in Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide en het Werkspoorkwartier. Zij vreesden dat een slechtere autobereikbaarheid hun onderneming negatief zou beïnvloeden. Daarbij zitten op Lage Weide relatief veel logistieke bedrijven. Een verslechterde bereikbaarheid heeft een direct effect op het vestigingsklimaat van deze gebieden. De geconsulteerde bewoners en ondernemers van de Amsterdamsestraatweg waren in meerderheid ook negatief over pakket 3. Naast de slechtere autobereikbaarheid zijn ze ook beducht voor omrijroutes als gevolg van de knip op de Amsterdamsestraatweg. Rijkwaterstaat maakt zich bij dit pakket zorgen om het effect op de A2.

Conclusie
Geen van de drie pakketten biedt een oplossing voor alle ambities in Noordwest. Of een pakket zelf heeft te weinig effecten, of de neveneffecten zijn te groot. Om de lopende projecten toch zoveel als mogelijk door te laten gaan hebben we gekeken naar een andere aanpak.

Een andere aanpak: Begrenzen van autoverkeer
De aanpak Begrenzen van autoverkeer heeft de volgende uitgangspunten:

- Op de Westelijke Stadsboulevard en het Westplein is de ontwerpcapaciteit leidend voor de intensiteiten. Deze capaciteit vloeit voort uit de door de raad vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein en het vastgestelde IPvE Westelijke stadsboulevard. Hier wordt niet meer verkeer toegelaten dan de infrastructuur kan verwerken, de hoeveelheid autoverkeer wordt indien nodig gedoseerd (begrensd).
- De maatregel ‘knip Catharijnesingel’ uit scenario 1 draagt bij aan minder verkeer op het Westplein en de Amsterdamsestraatweg zonder grote netwerkgevolgen en is daarom in deze variant opgenomen.
- Gerichte aanpak voor de inrichting van de Amsterdamsestraatweg om naast een betere verkeersveiligheid ook een positieve impuls te geven aan leefbaarheid en economische vitaliteit.

Het afslagverbod Oudenoord – Kaatstraat is ook hier uitgangspunt. Hiervoor loopt inmiddels een project i.v.m. het verbeteren van de verkeersveiligheid op die locatie.

Voor het Lombokplein en de Westelijke Stadsboulevard wordt de maximale hoeveelheid auto’s begrensd.

Het concept ontwerp van het nieuwe Lombokplein heeft een capaciteit van maximaal 17.000 motorvoertuigen per etmaal. Het is mogelijk om het aantal motorvoertuigen te begrenzen op de door de Raad gewenste 15.000 mvt. Dit is gecompliceerd, maar kan door het gebruik van wachtrijmanagement op de Graadt van Roggenweg. Dit betekent dat zowel in de spits- als dalperiode de instroom van verkeer begrensd wordt. Door de inrichting in het kader van het project Lombokplein in combinatie met wachtrijmanagement kan nadat deze maatregelen zijn gerealiseerd op gemiddelde werkdagen een intensiteit van 15.000 mvt/etmaal worden bereikt. De knip Catharijnesingel levert een belangrijke bijdrage aan dit doel.

Een knip op de Catharijnesingel heeft de volgende voordelen:

- Op de Amsterdamsestraatweg daalt hierdoor het aantal auto's met ongeveer 2.000 auto's.
- De knip heeft een positieve bijdrage aan de doelstelling om tot 15.000 auto's per dag op het Lombokplein te komen. Zonder knip is dit op veel dagen onhaalbaar.
- De Catharijnesingel zelf wordt rustiger en verkeersveiliger, dat geldt met name voor de oversteken voor fiets en voetganger bij Smakkelaarsveld/Vredenburg en de Moreelsebrug/Mariaplaats.
- Op de Westelijke Stadsboulevard wordt het op een aantal wegvakken iets drukker (ca. 5%), maar dit valt binnen de capaciteitsgrens van het concept voorlopig ontwerp.

Deze knip wordt voorgesteld in de actualisatie van Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, vanwege de effecten op het zuidoostelijk deel van de stad.

De voorgestelde maatregelen leiden op de Amsterdamsestraatweg tot een daling van ongeveer 11.000 auto's per dag naar 9.000. Zonder ingrijpende maatregelen is het niet aannemelijk dat de intensiteit op deze weg de komende jaren structureel zal dalen. De Amsterdamsestraatweg zal daarom ongeveer 9.000 auto's per dag blijven verwerken. Dat betekent dat een 30 km/uur inrichting met menging van verkeer (en inrichting als een fietsstraat) geen optie is. Hierdoor is het niet mogelijk gebleken om wezenlijk meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren en om daarmee het verkeersveiligheidsvraagstuk op te lossen.
Met deze uitkomst is het de vraag of een gevel-tot-gevel-aanpak over de volle lengte van de Amsterdamsestraatweg van het bestaande IPvE 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.

Gerichte aanpak voor de Amsterdamsestraatweg: Parelketting
Sowieso worden gerichte maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren (de oplossingsrichting is uitgewerkt in bijlage 5). Uit analyse blijkt dat de meeste ongelukken optreden op het deel Paardenveld – kruising met de Herenweg. Gelet op de omvang van de te treffen maatregelen stellen we hier wel een gevel-tot-gevel reconstructie voor. Veel ongelukken hebben te maken met conflicten tussen doorgaand en afslaand verkeer. Daarom lijkt het beter om niet de hele straat te reconstrueren, maar om wel vast te houden aan een integrale verbetering op de vier genoemde terreinen. De Amsterdamsestraatweg wordt ingericht als een weg met een 30 km/uur regime met snelheidsremmende maatregelen als drempels of plateaus.
Dit is mogelijk binnen het taakstellende (en gereserveerde) bedrag van 8 miljoen euro. Voor het traject tussen de Weerdsingel Oostzijde en Marnixlaan zullen we voorstellen uitwerken die gericht zijn op verbetering op bepaalde thema's (zoals verkeersveiligheid en groen) en op (beeld)bepalende locaties (zoals de pleintjes bij de Watertoren en De Plantage). Hierbij denken we aan het gericht verbeteren van de verschillende pleintjes als de parels in een ketting. Deze pleintjes (de parels) hebben een uitstraling naar de aansluitende delen van de Amsterdamsestraatweg. Goede voorbeelden waar aan gedacht kan worden zijn het plein in de Adriaan van Ostadelaan en het pleintje bij de Bethlehemweg in de Amsterdamsestraatweg. Hierbij betrekken we de voorstellen die reeds zijn gemaakt, zoals het inrichtingsvoorstel en het concept IPvE.

Vervolg
Voor de Westelijke Stadsboulevard wordt het concept Voorlopig Ontwerp, gebaseerd op het vastgestelde Integraal Programma van Eisen, afgerond. In de raadsbrief van 29 mei vindt u informatie over de verschillende financiële scenario's. Dynamisch verkeersmanagement is een onderdeel van het project Westelijke Stadsboulevard.
Voor het Lombokplein wordt een concept Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp vrijgegeven voor consultatie. De opgave voor het begrenzen van autoverkeer op het Westplein wordt meegenomen in dit project. Hierover ontvangt u ook een separate raadsbrief.

Voor de Amsterdamsestraatweg is een concept Integraal Programma van Eisen opgesteld (zie raadsbrief van 24 januari 2019). Dit IPvE zal geactualiseerd moeten worden met de hierboven

beschreven aanpak. Daartoe zullen we allereerst de principekeuzes uitwerken, alvorens we het geactualiseerde IPvE aan u voorleggen. Deze tussenstap achten wij raadzaam omdat we weliswaar vasthouden aan de integrale aanpak en oorspronkelijke ambities, maar wel per locatie anders kunnen worden vormgegeven.

Over deze principekeuze zullen we u in het derde kwartaal van dit jaar informeren, voordat we het IPvE actualiseren.

Tot slot, de actualisatie van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen loopt als gevolg van de coronacrisis vertraging op. Dit ligt met name in het feit dat overleg binnen de geplande participatie meer tijd kost. Wij streven ernaar om de concept actualisatie meteen na het zomerreces vrij te geven voor inspraak. Behandeling in de raad zal dan naar verwachting plaatsvinden eind 2020, begin 2021. Vanwege de grote inhoudelijke overlap met de Parkeervisie, wordt deze tegelijkertijd met de actualisatie vrijgegeven voor inspraak.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen:
1. Toelichting bij raadsbrief Verkeersstudie Noordwest
2. Verkeersstudie DVU scenario 3 Noordwest Utrecht
3. Oplegnotitie verkeersstudie DMU scenario 3
4. Samenvatting consultatie stakeholders verkeersstudie Noordwest
5. Notitie Verkeersveiligheid en ontwerp Amsterdamsestraatweg
6. Factsheets voor verschillende onderwerpen van verdiepend onderzoek:
    a. Customer Journeys studie Noordwest;
    b. Verkeerseffecten scenario 1 – knip Catharijnesingel;
    c. Verkeerseffecten scenario 2 – knip Paardenveld;
    d. Slimme knips (of intelligente toegang) in Noordwest Utrecht;
    e. Inzicht in ongewenst gedrag en sluipverkeer;
    f. Studie Noordwest: economische effecten.