

Concept-IPVE/FO

Herinrichting kruispunt Oudenoord-Kaatstraat

Eerste deel As Votulast



30 november 2020

Versie 1.4

Concept



Colofon

Uitgave

info@utrecht.nl

In opdracht van

Projectmanagement Ruimte
Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

www.utrecht.nl

Rapportage

Informatie

R.C.C. Boshouwers

Inhoud

1	Waar gaat dit IPvE over?	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Voortraject en planproces	6
1.4	Leeswijzer	7
2	Wat speelt er op de kruising en de omliggende wegen? 8	
2.1	As Votulast	8
2.2	Oudenoord	8
2.3	Invloed op andere wegen	8
3	Wat willen we bereiken	10
3.1	Ambitie voor de As Votulast	10
3.2	Ambitie voor de Oudenoord	11
3.3	Fasering	12
4	Hoe komt de kruising Oudenoord-Kaatstraat er uit te zien? 13	
4.1	Ontwerp Fase 1 (zie bijlage 1 voor ontwerp)	13
4.2	Ruimtelijk beeld fase 2 (zie bijlage 2 voor ontwerp)	15
5	Maatregelen op andere wegen	16
5.1	Stedelijke verbindingsweg: David van Mollemstraat - Draaiweg	16
5.2	Zeedijk	17
5.3	Merelweg en verlengde van de Draaiweg	17
6	Planning en participatie	19
6.1	Planning	19
6.2	Participatie	19
7	Raakvlakken en ontwikkelingen omgeving	21
7.1	Studie Noordwest	21

7.2	Fietsroute binnen no regret maatregelen: Om de Noord	22
7.3	HOV-route Oudenoord	22
	BIJLAGE 1: functioneel ontwerp fase 1	23
	BIJLAGE 2: ontwerp fase 2	24
	BIJLAGE 3: functioneel ontwerp David van Mollemstraat – Draaiweg	25

1 Waar gaat dit IPvE over?

1.1 Aanleiding

Op de route As Votulast zit veel doorgaand verkeer dat vanwege de negatieve effecten op de leefbaarheid in deze woonbuurten een andere route zou moeten nemen. Door het vele verkeer gebeuren op de route ongelukken waardoor ingrijpen urgent is. Een oplossing is het realiseren van een 30 km/uur regime. Dan ontstaat ook ruimte om de leefbaarheid van het gebied aan deze route te verbeteren door meer verblijfsruimte te creëren.

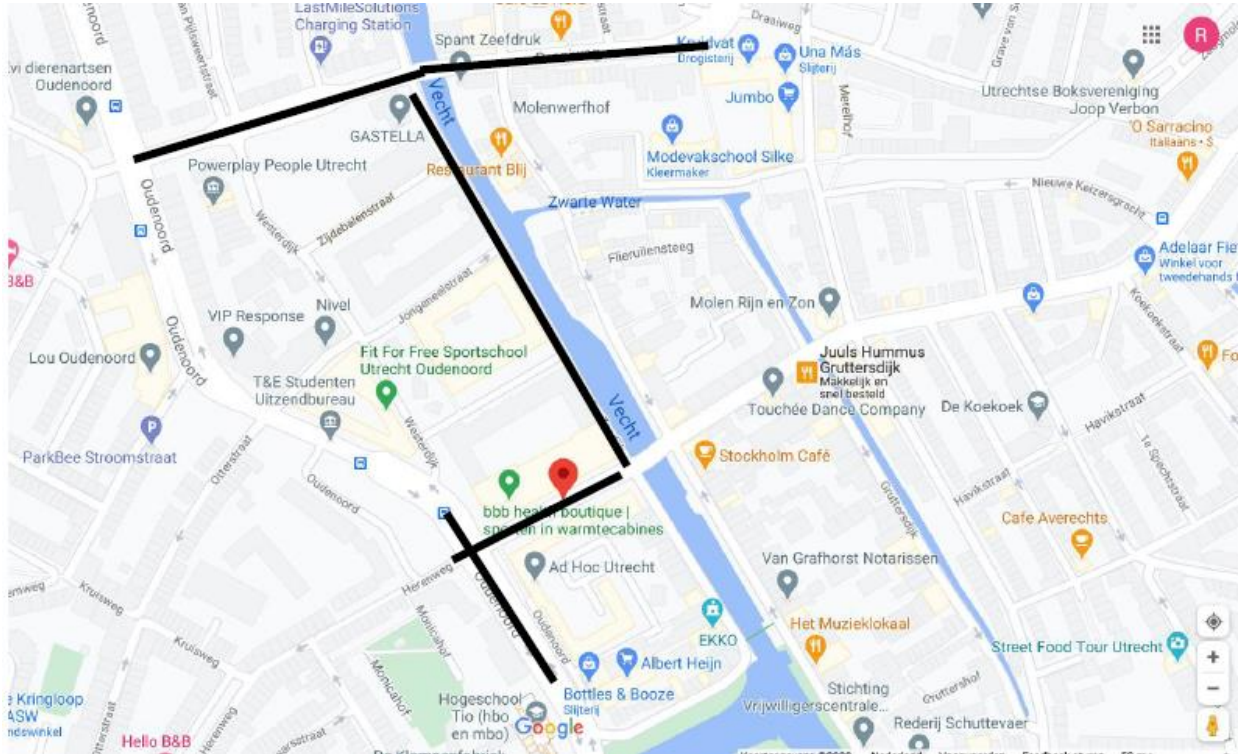
In het coalitieakkoord staat beschreven dat de gemeente de verkeersveiligheid van de As Votulast wil verbeteren door een afname van doorgaand verkeer via deze route. Daarbij kan het zijn dat een knip noodzakelijk is.

In de Verkenning Votulast is richting gegeven aan de mogelijke oplossingen van het verminderen van doorgaand verkeer. Er zijn korte- en lange termijn maatregelen aangedragen. In de raadsbrief van 9 februari 2018 zijn de maatregelen op de korte termijn benoemd.

Het project is onderdeel van de verkeersstudie Noordwest.

1.2 Plangebied

Het plangebied is groter dan de herin te richten kruising en betreft ook een deel van de Oudenoord en de As Votulast, waar de maatregel een onderdeel van is. Daarnaast betreft het de wegen waarop de maatregel een effect kan hebben (David van Mollemstraat, de Talmalaan en de Draaiweg en mogelijke sluiproutes zoals de Zeedijk, de Merelstraat en het verlengde van de Draaiweg. Het plangebied geeft het gebied aan waar het effect van de maatregel voor een afslagverbod op de Oudenoord - Kaatstraat wordt onderzocht.



Plangebied

1.3 Voortraject en planproces

Voortraject

Voor de verdere uitwerking van het instellen van éénrichtingsverkeer, waarvoor een verkeersbesluit moet worden genomen, is het van belang dat achtereenvolgens een IPvE, VO en DO wordt gemaakt. Binnen elke fase wordt een kostenraming gemaakt.

Omdat het instellen van het éénrichtingsverkeer ook neveneffecten kan hebben op de omliggende wegen hebben we onderzocht of deze effecten er zijn en zo ja, welke maatregelen getroffen kunnen worden om deze neveneffecten op een acceptabel niveau te houden.

Goede communicatie en participatie zijn voor dit project van belang. Zeker omdat de te nemen maatregel effect heeft op andere nabijgelegen wegen. Eind 2019 is daarom een inloop avond gehouden waar het schetsontwerp voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat is gepresenteerd en hebben we de mogelijkheid geboden om hierop te reageren. Daarna is er met verschillende bewonersgroepen overleg geweest. Tenslotte is er een reactienota opgesteld met daarin de gemeentelijke reactie op de binnengekomen punten.

Tijdens het opstellen van het inrichtingsvoorstel zijn zeer veel ideeën en reacties opgehaald, in totaal een kleine 200. Deze ideeën en reacties zijn meegenomen bij het opstellen van het IPvE.

1.4 Leeswijzer

Dit IPvE is opgebouwd uit een aantal hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige situatie. In hoofdstuk 3 wordt de ambitie voor de herinrichting van de route Votulast en Oudenoord uiteengezet. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de verschillende elementen van het ontwerp voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat nader toegelicht. Hoofdstuk 5 beschrijft de te nemen nevenmaatregelen die voortkomen uit de maatregel op de Kaatstraat. Hoofdstuk 6 gaat in op de planning en bewonersparticipatie en hoofdstuk 7 op raakvlakken met ander projecten. De bijlagen bevatten de functionele ontwerpen.

2 Wat speelt er op de kruising en de omliggende wegen?

2.1 As Votulast

Verkeer dat vanuit de binnenstad van Utrecht zijn weg zoekt naar de snelweg gebruikt nu een route die daar niet voor is bedoeld. Deze route gaat dwars door een aantal wijken heen en gaat over wegen die daar niet voor zijn bedoeld en niet voor zijn ingebracht.

Deze route over de zogenoemde As Votulast gaat vanaf de Oudenoord via de Kaatstraat – Adelaarstraat – Willem van Noortstraat - Antonius Matthaeslaan/Pieter Nieuwlandstraat naar de Kardinaal de Jongweg en verder de stad uit.

De gemeente heeft al langere tijd de ambitie om op deze route de verblijfskwaliteit te verbeteren en heeft hiervoor een traject met participatie doorlopen dat heeft geleid tot de Verkenning verkeersroute Votulast (2017). De uitkomsten van dit traject zijn nog niet tot uitvoering gebracht omdat er enerzijds nog onvoldoende budget is en anderzijds nog te veel verkeer over de route gaat om deze verkeersveilig aan te kunnen passen.

Wanneer verkeer niet meer vanaf de Oudenoord de Kaatstraat in kan rijden zal het verkeer op deze route voldoende afnemen om wel tot verbetering van de verblijfskwaliteit over te kunnen gaan.

2.2 Oudenoord

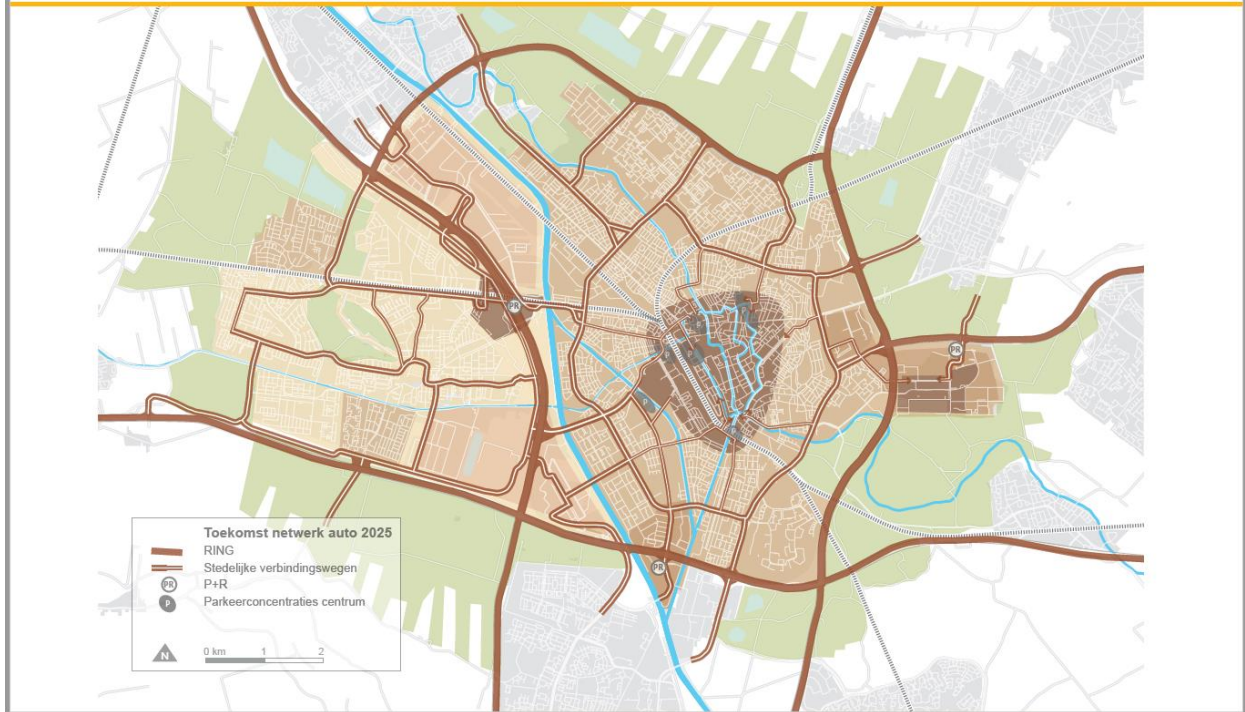
De Oudenoord is een drukke route voor autoverkeer. Deze drukte geeft overlast in de vorm van geluid en verkeersonveiligheid doordat er hard wordt gereden, Binnen de Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord (2016) staat beschreven dat de gemeente de verblijfskwaliteit op deze route wil verbeteren en zorgen voor een afname van het verkeer. Binnen de studie Noordwest zijn maatregelen opgenomen die de hoeveelheid verkeer op de Oudenoord zullen verkleinen.

Wanneer er minder verkeer over de Oudenoord gaat kan het profiel van de weg worden aangepast.

2.3 Invloed op andere wegen

Wanneer het autoverkeer niet meer via de Kaatstraat richting de Kardinaal de Jongweg kan rijden zal het een andere route nemen. De route die hiervoor binnen het Mobiliteitsplan (SRSRSB) als stedelijke verbindingsweg is aangewezen is de route via de David van Mollemstraat – Draaiweg – Talmalaan. Wanneer de maatregelen uit de studie Noordwest zijn doorgevoerd is de verwachting dat het nog maar om een beperkte hoeveelheid verkeer gaat.

Om te voorkomen dat het op deze wegen minder veilig wordt nemen we waar nodig maatregelen. Daarnaast willen we voorkomen dat een route via de Zeedijk een sluiproute wordt om toch via de Adelaatstraat naar de Kardinaal de Jongweg te komen.



Netwerk auto uit SRSRSB

3 Wat willen we bereiken

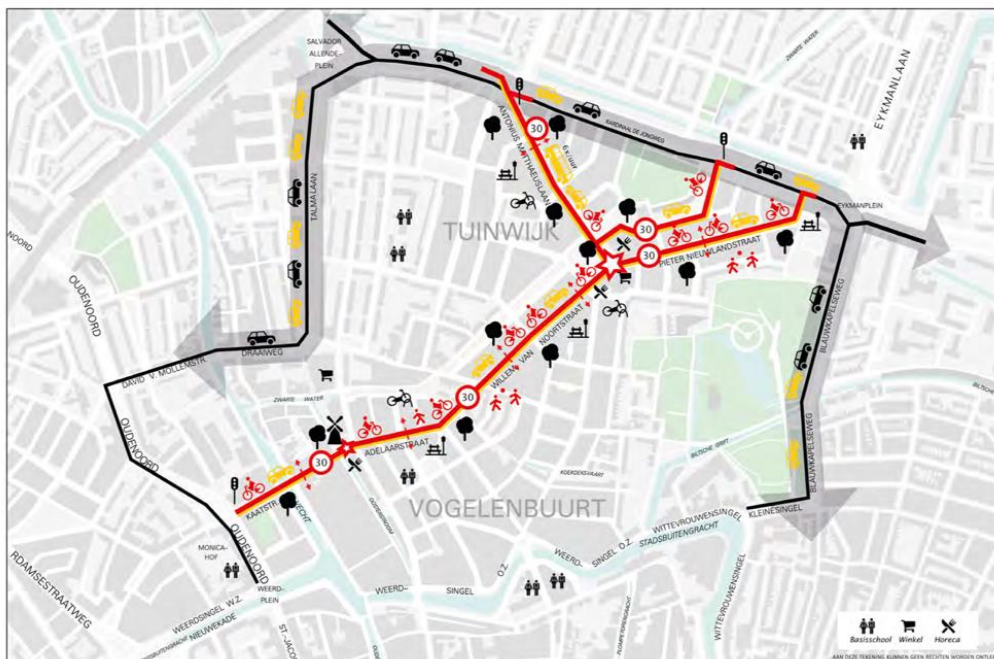
3.1 Ambitie voor de As Votulast

Vanuit de Verkenning verkeersroute Votulast zijn of de invoering van een afsluiting ter hoogte van de Kaatstraat of het instellen van éénrichtingsverkeer de stad in, de meest kansrijke maatregelen voor de lange termijn. De effecten van beide maatregelen zijn modelmatig vrijwel gelijk, waardoor beide oplossingsrichtingen mogelijk zijn. Verkeer de stad uit is in de huidige situatie dominant, waardoor het instellen van éénrichtingsverkeer stad in logischer is en minder ingrijpend dan een totale afsluiting.

Het instellen van éénrichtingsverkeer kan relatief eenvoudig worden uitgevoerd op de kruising Oudenoord - Kaatstraat en vergt een relatief geringe investering. Het busverkeer, nood- en hulpdiensten en fietsers kunnen wel in beide richtingen blijven rijden.

Door de rechtsafstrook op de Oudenoord naar de Kaatstraat als busstrook in te richten, wordt de Kaatstraat éénrichtingsverkeer tot aan de inrit van de parkeerplaatsen van de via de Kaatstraat ontsloten woningen. Ter hoogte van de ontsluiting van de appartementen (zuidzijde) in de Kaatstraat kan de busstrook eindigen.

Met de maatregel zal de verkeersintensiteit op de route Votulast afnemen. Hierdoor wordt de route al veiliger. Maar een herinrichting van de route Votulast blijft van belang. Er dient een goede 30 km/h-inrichting te worden gemaakt. Op dit moment zijn er nog onvoldoende financiële middelen beschikbaar voor een totale herinrichting.



Ambitie Verkenning Verkeersroute Votulast

3.2 Ambitie voor de Oudenoord

Wanneer er minder verkeer over de Oudenoord gaat kan het profiel worden aangepast.

De gemeente wil, zoals staat beschreven in de Ontwikkelkoers Oudenoord/Nijenoord, ook op dit deel het profiel dat verder naar het noorden is al gerealiseerd doorzetten. Dat betekent dat er aan de zijanten bomenrijen worden doorgezet en hier ook meer ruimte komt voor langzaam verkeer.

Een andere gewenste maatregel is het opheffen en vergroenen van één rijstrook (beide richtingen) op de Oudenoord zuid (tussen Monicabrug en Kaatstraat). Hierdoor verbetert de leefbaarheid op en langs de Oudenoord.

Uitgangspunt hierbij is de HOV-kwaliteit op de Oudenoord, die voldoende moet zijn om de OV-doorstroming te kunnen borgen (en zo een aantrekkelijk alternatief voor de route binnenstadsas te kunnen vormen).



Gewenst profiel Oudenoord

3.3 Fasering

Het tot uitvoering kunnen brengen van de ambitie is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer die zich op de Oudenoord bevindt. De verwachting is dat het verkeer zal afnemen wanneer de maatregelen die zijn opgenomen in de studie Noordwest (zie paragraaf 7.1) zijn uitgevoerd. Met name de maatregelen op het Westplein en de knip Catharijnesingel zorgen voor minder verkeer op de Oudenoord.

De uitvoering van het project zal daarom stapsgewijs plaatsvinden. De eerste fase, die ook zonder uitvoering van de maatregelen vanuit de studie Noordwest kan worden uitgevoerd, is het wegnemen van de rijstrook voor rechtsaf en deze vervangen door een busbaan.

De volgende fase, het wegnemen van een rijstrook voor rechtdoor en deze, wanneer de doorstroom voor openbaar vervoer gegarandeerd kan worden, vervangen door een groene middenberm, kan pas worden uitgevoerd wanneer ook de maatregelen op het Westplein en de knip Catharijnesingel in uitvoering zijn. Onze verwachting is dat dat in 2024 het geval zal zijn.

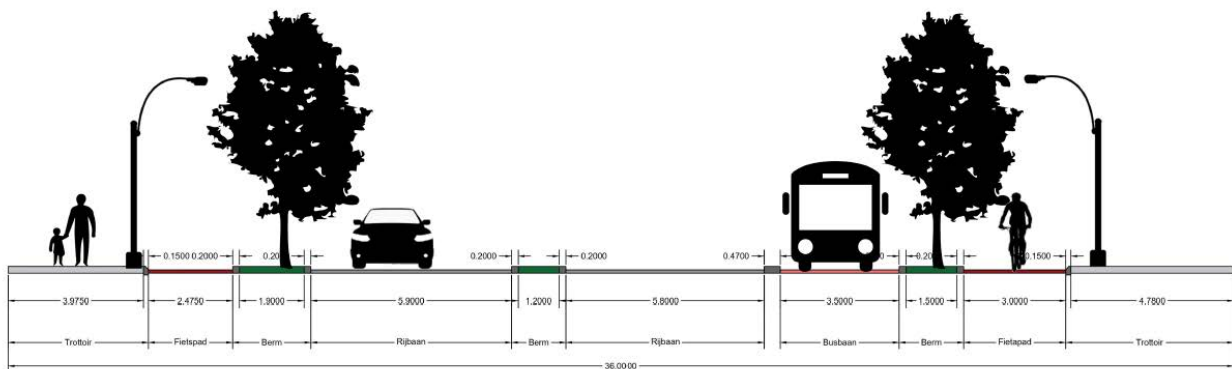
4 Hoe komt de kruising Oudenoord-Kaatstraat er uit te zien?

4.1 Ontwerp Fase 1 (zie bijlage 1 voor ontwerp)

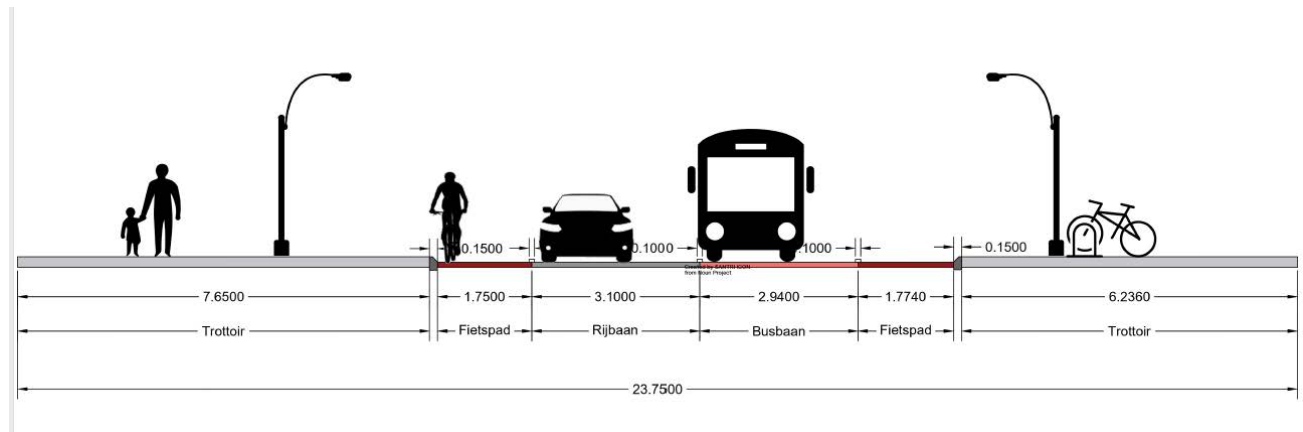
In de eerste fase wordt de huidige rijbaan voor gemotoriseerd om rechtsaf te slaan vanuit de Oudenoord naar de Kaatstraat opgeheven. Daarvoor in de plaats komt een busbaan. Bussen, noodvoertuigen, fietsers en voetgangers kunnen nog steeds rechtsaf. Auto's nemen een andere route de stad uit. Het éénrichtingsverkeer op de Kaatstraat loopt tot aan de in-/ uitgangen van de parkeervoorzieningen aan de Kaatstraat. Het gemotoriseerd verkeer dat vanuit de parkeervoorzieningen in de Kaatstraat komt kan daardoor beide richtingen uit.

Daar waar mogelijk zal verharding worden omgezet in groen. Dat gebeurt bijvoorbeeld op de Oudenoord waar nu een verdrijvingsvalk is opgenomen en bij de afscherming van de busbaan met de rijbaan voor rechtdoor.

Profielen



Profiel Oudenoord



Profiel Kaatstraat

Gebruik

Binnen het huidige profiel van de Oudenoord wordt de rijstrook voor rechtsaf omgezet naar een busstrook. De busstrook wordt afgeschermd van de overige rijbanen door middel van een verhoogde geleider. De busstrook loopt binnen het huidige profiel van de Kaatstraat door tot aan de ingang van de parkeervoorziening.

Auto's kunnen voortaan alleen nog rechtdoor en niet meer rechtsaf. Nooddiensten en het openbaar vervoer maken gebruik van de busstrook om rechtsaf te slaan.

Voor fietsers wordt een fietspad in de Kaatstraat behouden.

Het parkeren aan de Oudenoord en in de Kaatstraat verandert niet.

Inrichting

Binnen deze eerste fase komt er nog weinig ruimte voor groen beschikbaar. Aan de noordzijde van het kruispunt wordt het verdrijvingsvlak omgezet naar een groene geleider. Binnen het 'Groen-tenzij'-principe wordt bij de verdere uitwerking gezocht naar plekken waar verharding kan worden omgezet in groen.

Verharding/materiaal

De nieuwe busstrook zal in gekleurd asfalt worden uitgevoerd.

In de volgende ontwerpstep wordt de exacte verhardingsconstructie bepaald. Samen met beheer wordt er gezocht naar een optimaal beheerbare straat op het gebied van schoon, heel en veilig.

Kabels en Leidingen

Er is op basis van bureau onderzoek binnen het ontwerp rekening gehouden met de locatie van kabels en leidingen en deze vormen geen knelpunt. In de verdere ontwerpuitwerking worden nog proefsleuven gemaakt om de exacte ligging van de K&L te bepalen

Openbare Verlichting en VRI

De gewijzigde inrichting van de openbare ruimte vraagt aanpassingen in het verlichtingsplan en de inregeling van de VRI. Dit wordt nader uitgewerkt in het VO en DO

Bodem/Archeologie

De Kaatstraat ligt deels in een zone die als archeologisch waardevol is aangeduid. Bij de verdere uitwerking zal archeologie dan ook een aandachtspunt zijn.

4.2 Ruimtelijk beeld fase 2 (zie bijlage 2 voor ontwerp)

Wanneer het verkeer op de Oudenoord voldoende is afgenomen en een goede doorstroming voor het openbaar vervoer is gegarandeerd realiseren we in een tweede fase (naar verwachting 2027), een groene middenberm op de Oudenoord in het deel tussen de Monicabrug en de Kaatstraat. Om deze berm te kunnen realiseren wordt van de twee rijstroken die er nu zijn voor rechtdoorgaand verkeer er één opgeheven. Deze middenberm krijgt een doorsteek voor bestemmingsverkeer. In de huidige situatie is deze doorsteek ook al aanwezig in de tijdelijke barriërconstructie tussen de twee rijbanen. De invulling van de berm zal met beplanting worden vormgegeven. Daarbij zullen bomen in verband met de aanwezigheid van riolering niet mogelijk zijn, maar andere soorten minder diepgewortelde beplanting wel.

De middenberm maakt het verder mogelijk om de opstelplaats voor langzaam verkeer vanuit de Herenweg naar de Kaatstraat te verbeteren.

5 Maatregelen op andere wegen

5.1 Stedelijke verbindingsweg: David van Mollemstraat - Draaiweg

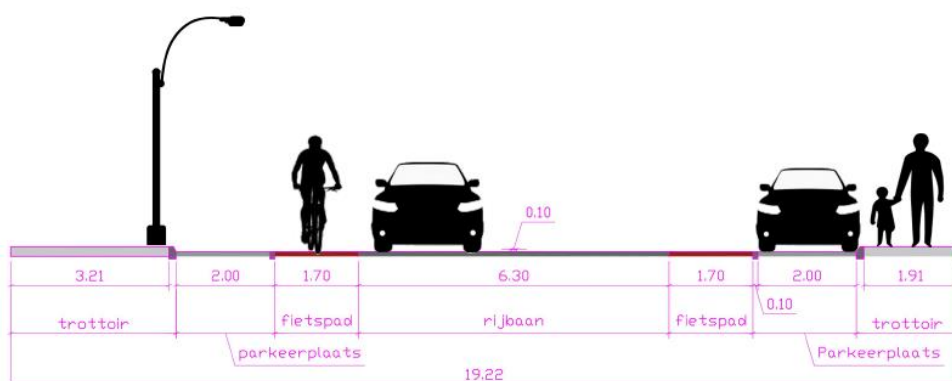
Wanneer het (doorgaande) autoverkeer niet meer via de Kaatstraat de stad uit kan rijden zal het de binnen het SRSRSB als stedelijke verbindingsweg aangeduide route nemen via de David van Mollemstraat – Draaiweg en Talmalaan naar de Kardinaal de Jongweg.

Hoewel deze route als stedelijke verbindingsweg is aangemerkt zijn er op het deel David van Mollemstraat en Draaiweg nevenmaatregelen nodig om het langzaam verkeer zich voldoende verkeersveilig over de route te laten verplaatsen. Door het afslagverbod worden er (modelmatig) in 2030, in plaats van 10.300, 12.700 motorvoertuigen per etmaal op de David van Mollemstraat en Draaiweg verwacht. Deze toename vraagt om een aanpassing fietsers en de oversteekbaarheid van de wegen. In het ontwerp van deze route (zie bijlage 3) hebben we daarom fietsstroken (1,7m breed) opgenomen om de fietser een eigen plek te geven op de David van Mollemstraat en de Draaiweg.

Verder hebben we daar waar de David van Mollemstraat de Hoogenoord (verlengde van de Zeedijk) kruist, en een drukke fietsroute is gelegen, een oversteekplaats in de vorm van een midden-eiland opgenomen.

Tenslotte hebben we daar waar Draaiweg de Verenigingsstraat ontmoet, een drukke oversteek, ook een oversteekplaats opgenomen.

Profiel



Gebruik

Langs de hele lengte van de David van Mollemstraat en Draaiweg worden fietsstroken toegevoegd. Daarnaast komen op twee locaties nieuwe oversteekmogelijkheden. Deze ingrepen zijn erop gericht om langzaam verkeer een veilig plek op de rijbaan te geven en om de oversteken voor langzaam verkeer comfortabeler te maken.

Voor auto's en openbaar vervoer blijft de route beschikbaar.

Het parkeren aan de noordzijde van de David van Mollemstraat wordt beperkt om ruimte te maken voor de aansluiting van de fietsstrook op de kruising met de Oudenoord.

Inrichting

Hoewel de indeling veranderd, wordt de breedte van de weg niet aangepast.

Groen

Voor het deel David van Mollemstraat blijft het huidige deels groene beeld behouden en voegen we geen groen toe.

Binnen de ruimte naast de rijweg zijn er op de Draaiweg twee profielen. Een smal profiel waar de gevels van de gebouwen dicht op de weg staan, en tussen de weg en de gevel alleen een trottoir is gelegen. Hier is er geen ruimte om groen toe te voegen. En delen met een breder profiel daar waar autoparkeerplaatsen liggen. Hier vinden we in de plaats van of aansluitend daarop ruimte voor groen. We bekijken bij de uitwerking van het plan hoe we hier zoveel mogelijk vergroening kunnen toevoegen.

Verharding/materiaal

De fietsstroken worden aangebracht op het huidige asfalt. De oversteken worden conform het standaard ontwerp van de gemeente Utrecht uitgevoerd.

In de volgende ontwerpstep wordt de exacte verhardingsconstructie bepaald. Samen met beheer wordt er gezocht naar een optimaal beheerbare straat op het gebied van schoon, heel en veilig.

Kabels en Leidingen

Er is op basis van bureau onderzoek binnen het ontwerp rekening gehouden met de locatie van kabels en leidingen. Doordat de breedte van de wegen niet veranderd, vormen deze geen knelpunt.

Bodem/Archeologie

De David van Mollemstraat ligt deels in een zone die als archeologisch waardevol is aangeduid. Bij de verder uitwerking zal archeologie dan ook een aandachtspunt zijn.

5.2 Zeedijk

Om te voorkomen dat auto's vanuit de David van Mollemstraat over de Zeedijk richting de Adelaarstraat hun weg proberen te vinden, om zo hun "oude" route te kunnen volgen, draaien we de rijrichting voor het éénrichtingsverkeer voor auto's op (een deel van) de Zeedijk om. Het verkeer kan daardoor niet meer in de richting van de Kaatstraat rijden.

5.3 Merelweg en verlengde van de Draaiweg

Een mogelijke sluiproute is de route vanuit de Draaiweg via de Merelstraat of het verlengde van de Draaiweg naar de Adelaarstraat. Wij denken dat deze route niet heel veel als sluiproute gebruik gaat

worden omdat beide wegen smalle woonstraten zijn die niet uitnodigen om als doorgaande route te gebruiken.

We stellen daarom nu geen maatregelen voor in deze straten. Wel gaan we het verkeer monitoren en zullen wanneer blijkt dat het nodig is met aanvullende maatregelen komen.

6 Planning en participatie

6.1 Planning

De planning voor de in paragraaf 4.1 beschreven eerste fase ziet er als volgt uit.

Q4 2020

- Besluitvorming college over: Functioneel ontwerp (FO) en IPVE + voorgestelde nevenmaatregelen.
- Informeren raad.

Q1/Q2 2021

- Een tweede inloop moment over als terugkoppeling van het IPvE met daarbij weer de kans voor alle omwonenden om te reageren en om input op te halen voor het voorlopig ontwerp.
- Uitwerking naar Voorlopig Ontwerp (VO) en vaststelling in de BInG
- Consultatie en besluitvorming College over VO
- Informeren Raad
- Uitwerken Definitief Ontwerp (DO)., incl. raming
- Verkeersbesluit door college.

Q3 2021

- Bestek, uitvoeringstekening
- Eventuele vergunningen en procedures

Q4 2021

- Contractvorming, aannemersselectie
- Start uitvoering

Q1/Q2 2022.

Uitvoering en oplevering

6.2 Participatie

Bij het komen tot het IPvE zijn omwonenden op verschillende manier betrokken.

1. Eind 2019 heeft een inloopavond plaatsgevonden waar het schetsontwerp voor de kruising Oudenoord-Kaatstraat is gepresenteerd.
2. Het schetsontwerp is gepubliceerd op de site voor het project.
3. Tijdens deze avond en de weken daarna (via de website) konden omwonenden en belangengroepen reageren op het schetsontwerp.
4. Op verschillende momenten heeft overleg plaatsgevonden met bewonersgroepen die zich op en na de inloop avond kenbaar hebben gemaakt.

5. De binnengekomen opmerkingen op het schetsontwerp zijn voorzien van een reactie van de gemeente en via de website en per email teruggekoppeld aan omwonenden.
6. Na besluitvorming over het IPvE zal verdere afstemming plaatsvinden met de bewonersgroepen.
7. Er komt een tweede inloop moment als terugkoppeling van het IPvE en om input op te halen voor het voorlopig ontwerp.

Veruit de meeste reacties hadden niet te maken met het ontwerp van de kruising maar met effecten van de maatregel op andere wegen.

We hebben veel reacties gekregen over effecten op andere wegen. Met name de mogelijke (negatieve) effecten op de David van Mollemstraat, de Draaiweg en de Talmalaan worden hierbij vaak genoemd. Als reactie hebben we aangegeven dat we aandacht voor deze effecten hebben en dat maatregelen op de David van Mollemstraat en de Draaiweg onderdeel zijn van het project.

Daarnaast ontvingen we veel reacties over sluijverkeer. Er worden met name zorgen geuit over het mogelijk sluijverkeer bijvoorbeeld in de nieuwe wijk Zijdebalen. We hebben daarom mogelijke sluijroutes in beeld gebracht en voor de Zeedijk als maatregel het omdraaien van de éénrichting opgenomen. Omdat we verwachten dat andere, door bewoners als sluijroute aangemerkte wegen, niet snel tot voordeel voor autoverkeer leiden, hebben we besloten nu geen maatregelen te treffen, maar wel te monitoren.

7 Raakvlakken en ontwikkelingen omgeving

7.1 Studie Noordwest

In Utrecht Noordwest spelen diverse projecten, die impact hebben op het verkeer. Deze projecten, zoals het Westplein, de westelijke stadsboulevard (WSB), de as Votulast (naam voor een wegverbinding over de Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan door/langs de Vogelwijk, Tuinwijk-Oost, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt) en de Amsterdamsestraatweg (ASW) zitten allemaal in verschillende fases en zijn het meest gebaat bij zo min mogelijke auto- en vrachtverkeer. Daarnaast speelt de actualisatie van het SRSRSB waar veel wordt ingezet op openbaar vervoer en fiets. Waar wil je dat het auto en vrachtverkeer rijdt, zodat Utrecht Noordwest bereikbaar blijft voor alle modaliteiten en de wijk leefbaar blijft? Om hier een antwoord op te vinden was er vanuit de gemeente de behoefte om een aantal zoekrichtingen voor de circulatie van het verkeer te beschouwen voor heel Utrecht Noordwest. De volgende conclusies zijn boven komen drijven:

- Een afslagverbod van de Oudenoord naar de Kaatstraat om het gemotoriseerd verkeer op de verbinding door Votulast te beperken is een no-regret zoekrichting.
- De zoekrichting lokaal knippen van de Catharijnesingel, in combinatie met afwaarderen van wegen in Ondiep naar 30 km/uur geeft een kleine verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer en is positief voor een aantal wegen in de wijk. Er is wel een lichte ongewenste toename van verkeer op de westelijke stadsboulevard. Een belangrijk aandachtspunt is de doorstroming (ruimte in het wegprofiel) voor openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten en bevoorradingsverkeer.
- De zogenaamde zoekrichting Waterscheiding Daalse-tunnel (ook wel een knip bij Paardenveld genoemd) geeft een iets grotere modal shift naar OV en fiets dan de knip Catharijnesingel en heeft een positief effect op de projecten als Westplein en Amsterdamsestraatweg. Voor de Amsterdamsestraatweg biedt het niet voldoende probleemoplossend vermogen (lees mogelijkheid tot mengen van verkeer met een 30 km/uur weginrichting). De Waterscheiding Daalsetunnel geeft meer verkeer op de Westelijke Stadsboulevard.
- De zoekrichting waarbij Utrecht Oost "ontkoppelt" wordt van West, bestaande uit een knip in de ASW ter hoogte van het spoorviaduct, een knip op de Monicabrug en een knip op de Thomas à Kempisplantsoen (incl. keer/linksafverbod op de Vleutensebaan) geeft de grootste verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer en een positief effect op de genoemde projecten. Gebiedsvreemd verkeer wordt minder in Utrecht Noordwest met deze zoekrichting. Het project heeft wel enkele neveneffecten (kerend verkeer in Leidse Rijn) en lucht- en (stikstof) en geluidseffecten op Ring/NRU door toename van verkeer op de Ring. Dit dient nader uitgewerkt te worden.

7.2 Fietsroute binnen no regret maatregelen: Om de Noord

De Fietsroute Om de Noord is binnen U-Ned als no-regret-maatregel aangewezen. Deze maatregel was niet opgenomen in het Actieplan Utrecht Fietst (vastgesteld in 2015). Gegeven de groei van het fietsverkeer en de wens voor alternatieve routes voor de (te) drukke route over Vredenburg, is deze route om de Noord een welkome aanvulling in het fietsnetwerk. Deze route wordt dan ook meegenomen in de actualisering van het gemeentelijke Mobiliteitsbeleid (SRSRSB 2040).

De Fietsroute Om de Noord loopt vanaf de Biltstraat, via de F.C. Dondersstraat en de Alexander Numankade, door het Griftpark naar de Adelaarstraat en de Herenweg.

Het inrichten van de As Votulast, inclusief de Adelaarstraat, tot 30-km-gebied met meer ruimte voor fiets en voetganger is onderdeel van deze ambitie. We beschikken op dit moment nog niet over middelen voor deze stap, inrichting van de As Votulast. Zodra we zicht hebben op beschikbaarheid, starten we een ontwerpproces voor de (gehele) As Votulast. We vinden het belangrijk om de gehele route in het ontwerp te betrekken vanwege de samenhang en eenheid. De realisatie zal in delen plaatsvinden, afhankelijk van beschikbaarheid van middelen.

Het eerste deel in de aanleg-fasering betreft de no-regret-fietsroute: Adelaarstraat en Kaatstraat. Dit eerste deel betreft ongeveer de helft van de totale ambitie As Votulast. Het tweede deel (Willem van Noortplein, Ant. Mattheuslaan en Pieter Nieuwlandstraat) maakt geen deel uit van de no-regret-route en wordt in een later stadium opgepakt, op het moment dat we meer middelen beschikbaar kunnen stellen.

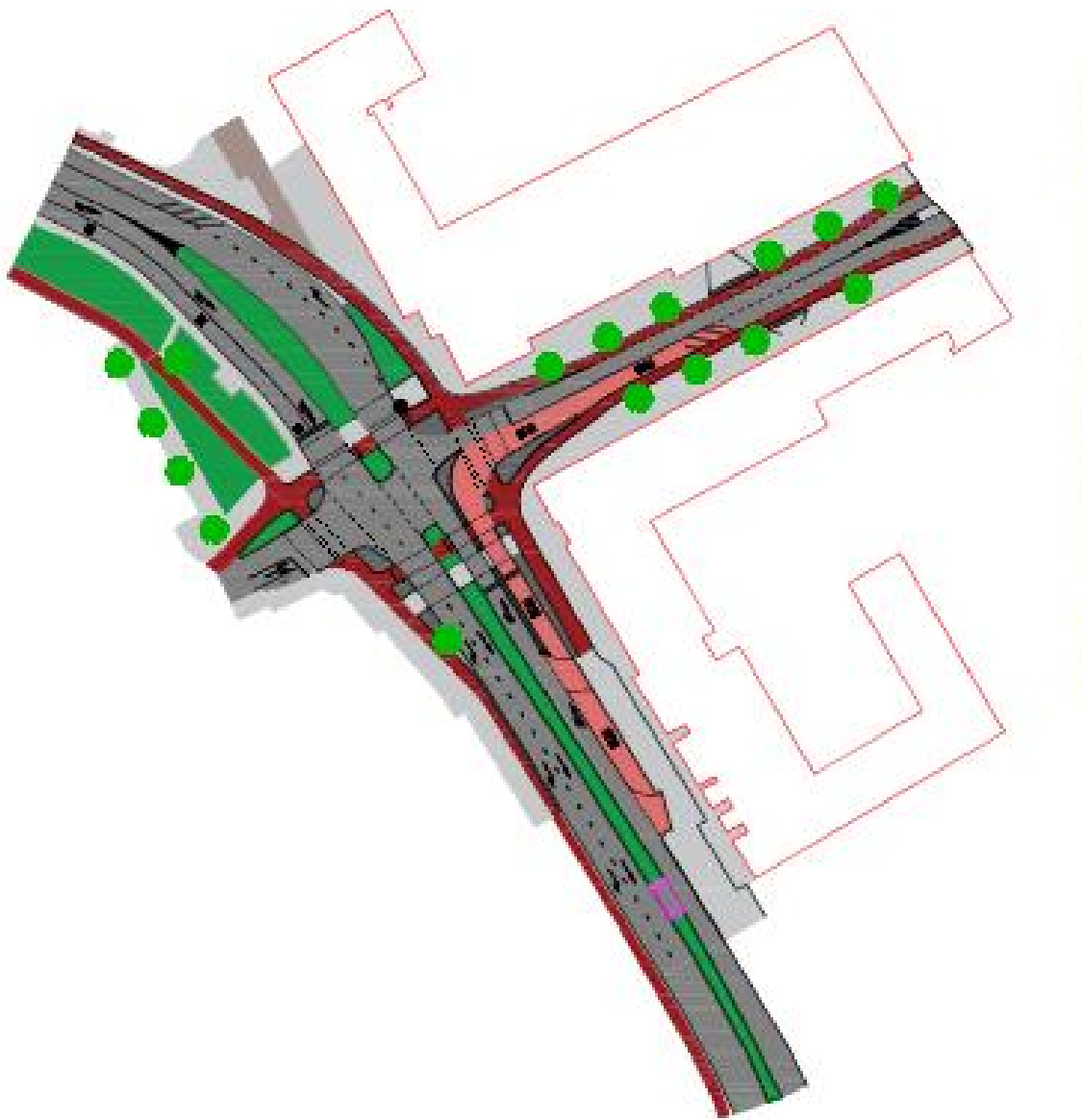
7.3 HOV-route Oudenoord

Binnen de actualisatie van SRSRSB staat beschreven dat de route over de Oudenoord een belangrijke route is voor hoogwaardig openbaar vervoer. Randvoorwaarde voor deze route is dat de doorstroming voor openbaar vervoer voldoende blijft.

BIJLAGE 1: functioneel ontwerp fase 1



BIJLAGE 2: ontwerp fase 2



BIJLAGE 3: functioneel ontwerp David van Mollemstraat – Draaiweg

