

Verkenning Verkeersroute Votulast



Gemeente Utrecht

december 2017

Colofon

Projectgroep

Margreet Kikkert, projectmanager
Karina van Ommeren, assistent-projectleider
Jenneke Blanken, communicatieadviseur
Dirk Jan Hoekstra, verkeerskundig adviseur
Marijn Kik, adviseur mobiliteitsbeleid
Tanja Lazaridis, stedenbouwkundig adviseur
Janita Satter, wijkadviseur Oost Noordoost

Opdrachtgever

Wouter van Mierlo, afdelingshoofd Mobiliteit

Versiedatum

14 december 2017

Bezoekadres

Stadskantoor, Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres

Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon

14 030

Mail

verkeer.en.vervoer@utrecht.nl

Website

www.utrecht.nl/verkeersroute-votulast

Inhoudsopgave

Colofon	2
1 Inleiding	4
1.1 Context en aanleiding	4
1.2 Doel en opgave	4
1.3 Andere projecten in de omgeving	4
2 Vernieuwen wijkparticipatie	6
3.1 Typering van het gebied	9
3 Hoe is het nu?	9
3.2 Typering van de route	10
3.3 Doorgaand autoverkeer	11
3.4 Ervaringen van weggebruikers	14
4 Wat willen we?	15
4.1 Ambities en toekomstbeeld vanuit de buurt	15
4.2 Ambities vanuit de gemeente	17
4.3 Conclusies	18
5 Hoe kunnen we ambities realiseren?	20
5.1 Zoekrichtingen terugdringen doorgaand verkeer	20
5.2 Herinrichten van de route	22
5.3 Flankerende maatregelen	23
5.4 Fasering	24
6 Conclusies	25

1 Inleiding

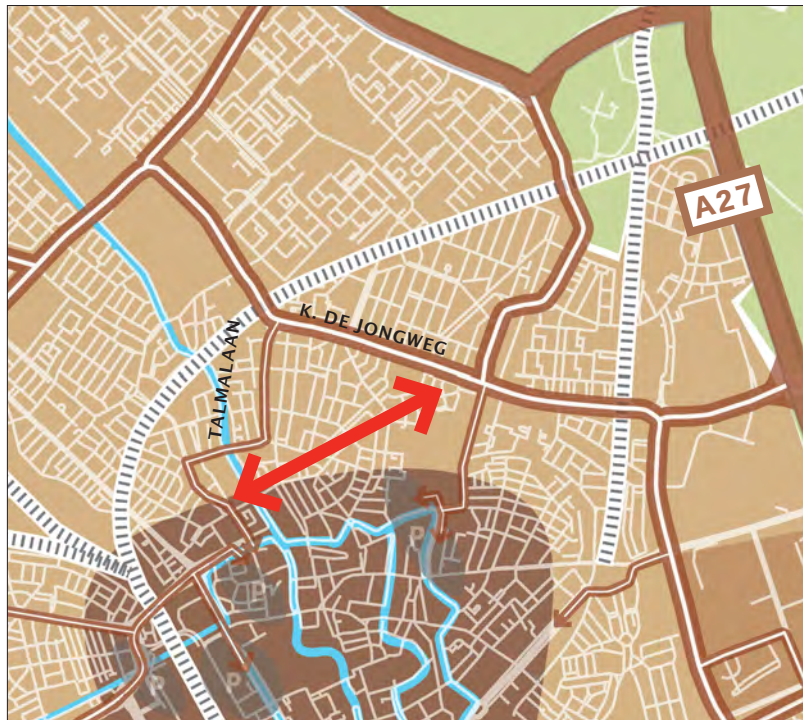
1.1 Context en aanleiding

Deze verkenning is één van de opgaven uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (*SRSRSB*) en gaat over de verkeersroute door Votulast (Vogelenbuurt, Tuinwijk, Lauwerecht en Staatsliedenbuurt). De route bestaat uit de straten Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Antonius Matthaesuslaan, Juliusstraat/Ingenhouszstraat en Pieter Nieuwlandstraat.

Uit een vergelijking van het toekomstbeeld uit SRSRSB met de huidige situatie op straat, komt onder andere deze route naar voren. De opgave in SRSRSB wordt als volgt omschreven: 'Verbeteren leefbaarheid in en rond het centrum, zoals Westplein, Vondellaan-Ledig Erf en Kaatstraat-

Afbeelding:

Op de plattegrond is te zien dat de route Votulast een korte route is tussen het centrum en de A27.



Adelaarstraat-Willem van Noortstraat-Juliusstraat. Het project is als uitvoeringsproject opgenomen.

De route Votulast is voor het autoverkeer een korte en snelle route tussen het centrum van de stad en de A27. Veel bewoners, ondernemers en (andere) verkeersdeelnemers ervaren de route Votulast als druk en verkeersonveilig. Zij geven signalen af over teveel autoverkeer, slechte oversteekbaarheid en de verminderende leefbaarheid langs deze route.

De opgave is één van de pilots van 'Vernieuwen van de wijkparticipatie' (motie 155). Er is een intensief participatietraject met de buurt ingezet.

1.2 Doel en opgave

Het doel van deze verkenning is de ambities uit het Mobiliteitsplan van de gemeente verder uit te werken voor deze route.

De opgave daarbij is om te onderzoeken hoe het gebruik van de verkeersroute Votulast en omgeving kan aansluiten op het gewenste beeld van de gemeente en van bewoners, ondernemers en gebruikers. In dit toekomstbeeld maakt de route geen deel meer uit van het stedelijke verkeersnetwerk, maar worden het erftoegangswegen met vooral bestemmingsverkeer.

1.3 Andere projecten in de omgeving

De route Votulast is onderdeel van het verkeersnetwerk in het noordoostelijke deel van de stad. Maatregelen die effect hebben op de verkeerscirculatie in Votulast hebben ook (voor- of nadelige) effecten op wegen en straten buiten Votulast, en omgekeerd.

De Ontwikkelkoers Oudenoord geeft richting aan de wijziging van het gebruik en de vormgeving van de Oudenoord. Voorwaarde voor het uitvoeren van deze Ontwikkelkoers is dat de hoeveelheid autoverkeer op de Oudenoord en de Verkeersroute Votulast daalt. Dit is mede aanleiding voor de Verkenning Verkeersroute Votulast.

Op de Weerdsingel W.Z. zijn maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren en om het autoverkeer te ontmoedigen. Ook dosering en herinrichting bij het Paardeveld en op de Oudenoord zijn hier onderdeel van. Hiermee is de aantrekkelijkheid van de route voor autoverkeer dwars door de stad al wat verminderd. Maatregelen in Votulast kunnen hier verder aan bijdragen.

Het project Herinrichting Voorstraat-Wittevrouwenstraat heeft als doel meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren, de leefbaarheid te verbeteren en het winkelgebied aantrekkelijker te maken. Ook hier worden maatregelen voorgesteld om het doorgaand autoverkeer op deze straten te verminderen.

De transformatie van het gebied ten westen van de Talmalaan van kantorengebied naar een gemengd gebied met woningbouw heeft gevolgen voor de hoeveelheid verkeer in dit deel van de stad. In de verdere planontwikkeling worden de verkeersaspecten nader uitgewerkt.

2 Vernieuwen wijkparticipatie

Afbeelding rechtsboven:
Veel bezoekers op
de inloopavonden.

Bewoners en ondernemers zijn vanaf het begin actief betrokken bij deze verkenning. Dit is op verschillende manieren gebeurd; met een fietstocht, inloopbijeenkomsten, een online onderzoek en twee werksessies. Hierdoor is veel informatie opgehaald en is duidelijk geworden welke wensen en gedachten er in de buurt leven over de route.

In gesprek met de buurt

In januari 2017 heeft het projectteam van de gemeente een fietstocht georganiseerd als eerste oriëntatie op het project. Tijdens deze fietstocht is met een aantal bewoners gesproken over hun ervaringen op de route.

In april 2017 zijn vier inloopbijeenkomsten (op verschillende plekken langs de route, 's avonds en overdag) georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten konden betrokkenen aangeven hoe zij de verkeersroute Votulast nu ervaren, wat zij hier prettig vinden en welke verbeterpunten zij zien. Tussen de 150 – 200 mensen hebben deze bijeenkomsten bezocht.

Naast de inloopbijeenkomsten is er in april een online onderzoek gedaan naar de ervaringen met de verkeersroute Votulast. In totaal hebben 1.165 mensen hieraan meegedaan. Deze hoge respons toont de betrokkenheid van de buurt bij de problematiek op de route Votulast. In dit onderzoek is gevraagd hoe men zich verplaatst, hoe men de route waardeert (met een rapportcijfer), wat beter kan en hoe men de route over vijf jaar ziet.

Na de verwerking van de informatie uit de inloopbijeenkomsten en het online onderzoek zijn twee werksessies met ca. 30 bewoners georganiseerd. In deze werksessies stonden twee vragen centraal: 'Hoe kunnen we het doorgaand autoverkeer op de route verminderen?' en 'Hoe kunnen we het gebied inrichten als een 30 km-gebied?' In deze werksessies konden deelnemers aan de hand van zoekrichtingen en referentiebeelden aangeven waar hun voorkeur naar uitgaat.



Ook is een werksessie georganiseerd met de ondernemersvereniging Willem van Noortplein. Ook hier stond de vraag centraal 'Hoe kunnen we het door- gaand autoverkeer op de route verminderen?'. Ten slotte zijn nog aparte gesprekken gevoerd met een aantal ondernemers in de buurt om hen te vragen naar ervaringen en ideeën.

Terugkoppeling

Betrokkenen worden geïnformeerd over de resultaten van het participatie- proces en hoe deze verwerkt zijn in dit ambitiedocument. Op www.utrecht.nl/verkeersroute-votulast zijn de resultaten van het online onderzoek, de inloopbijeenkomsten en de werksessies te vinden, alsmede deze verkenning.

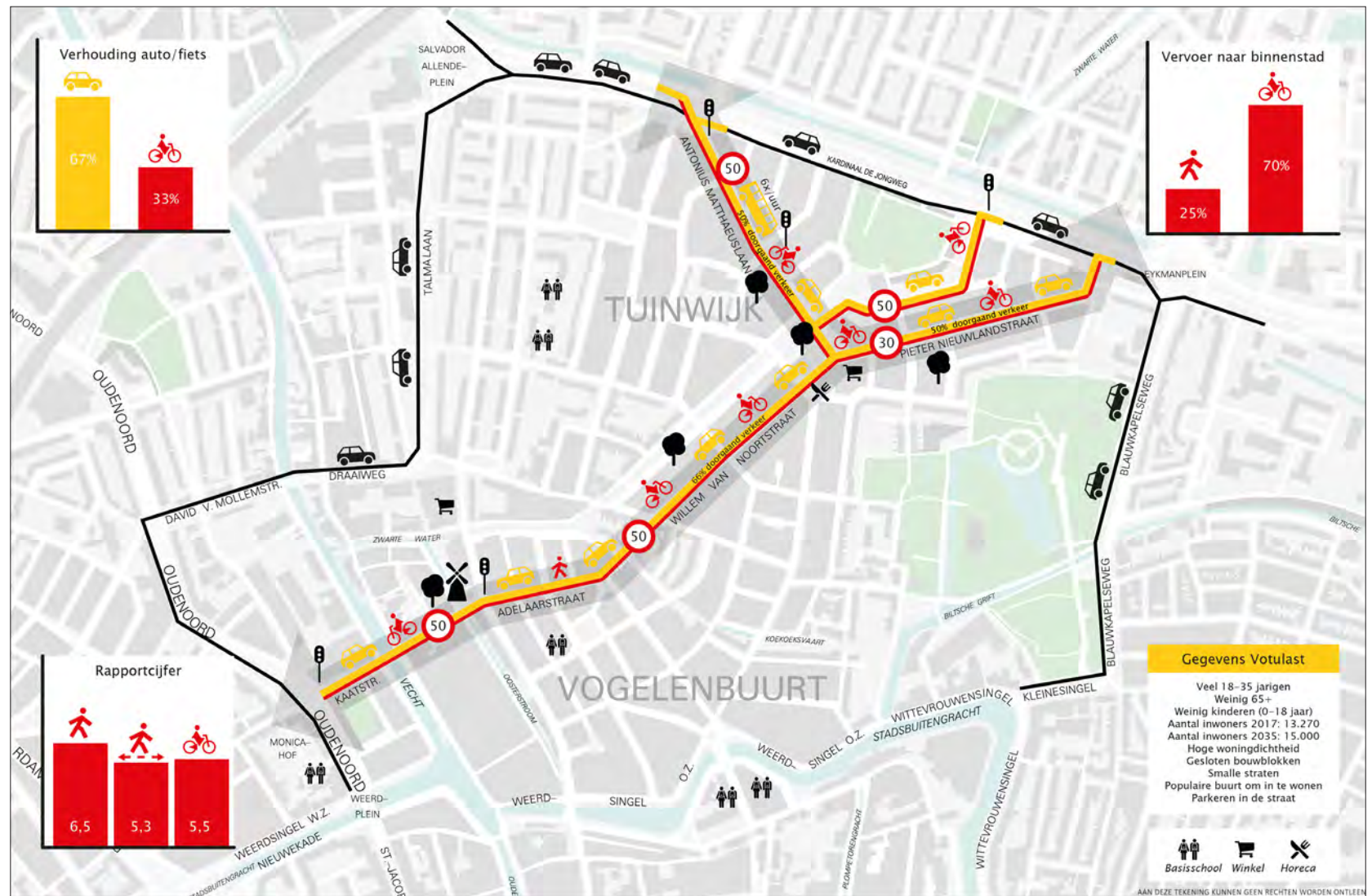
Motie 155

Het college heeft dit project als één van de pilots voor Motie 155 'Vernieuwen van de wijkparticipatie' benoemd. Uitgangspunten hierbij zijn:

- 1. Meer flexibele vormen van participatie in de wijk.*
- 2. Meer aandacht voor betrokkenheid tijdens de planvorming in plaats van aan het eind van het proces.*
- 3. Betrokkenheid van een meer gemêleerde groep inwoners.*
- 4. Heldere afspraken over invloed en besluitvorming.*

Door de verschillende manieren (digitaal en 'live') en werkvormen is invulling gegeven aan deze uitgangspunten. Tijdens het gehele participatieproces is duidelijk aangegeven wat de status van de 'Verkenning Verkeersroute Votulast' is, dat er nog geen budget is voor de uitvoering, wat er met de inbreng van betrokkenen gebeurt en hoe besluitvorming binnen de gemeente plaatsvindt.

Afbeelding:
Op de infographic staat
de huidige situatie op en
langs de route.



3 Hoe is het nu?

Afbeelding rechts:
Veel gesloten bouwblokken
in het gebied, en weinig
groen.

3.1 Typering van het gebied

De route doorkruist de buurten Lauwerecht, Vogelenbuurt en Tuinwijk. Dit zijn compacte en populaire woonbuurten die onderdeel uitmaken van de 19e en vroeg 20e eeuwse schil rondom de binnenstad. Elke buurt heeft een eigen karakter. In de wijk wonen (vergeleken met het Utrechts gemiddelde) relatief weinig kinderen (0-18 jaar) en 65-plussers en juist veel mensen tussen de 25 en 35 jaar.

Het gebied heeft een hoge woningdichtheid en veel kleine woningen. Het bestaat hoofdzakelijk uit gesloten bouwblokken met daartussen smalle straten. Er is vergeleken met andere wijken in de stad weinig verblijfsgebied en weinig groen/bomen.

De omgeving bestaat uit gemengde woonbuurten. Naast woningen bevinden zich hier ook kleinschalige winkels, bedrijfjes, horecagelegenheden en scholen (vooral aan de noordzijde van de route in Tuinwijk/Staatsliedenbuurt). Het winkelcentrum Draaiweg ligt op korte afstand ten noorden van de route. De bebouwing langs de route bestaat hoofdzakelijk uit woningen. Op enkele plekken zijn winkels en café's gevestigd. Bij het Willem van Noortplein en de Molen Rijn en Zon is de concentratie van andere functies het grootst.



Afbeelding:
De Vogelenbuurt vanuit
de lucht.



Afbeelding:

De route Votulast kruist met vier andere fietsroutes, onder andere bij de molen Rijn en Zon op de Adelaarstraat.

In het gebied geldt betaald parkeren. De parkeerdruk is hier 85%. Het autobezit is vrijwel gelijk aan het Utrechts gemiddelde,

3.2 Typering van de route

De route is 1,3 kilometer lang. De breedte en de inrichting van de weg variëren. De route passeert een aantal bijzondere plekken: het water van de Vecht, de Molen Rijn en Zon, de Biltse Grift, het Willem van Noortplein en de Willem Arntszkade.

In de huidige situatie zijn de Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat, Juliusstraat/Ingenhouszstraat en Antonius Mattheuslaan binnenstedelijke verbindingswegen met een snelheidsregime van 50 km/uur. De Pieter Nieuwlandstraat heeft een snelheidsregime van 30 km/uur. De hoeveelheid autoverkeer op de route varieert. Het hoogste aantal is geteld op de Willem van Noortstraat: circa 8.300 per etmaal (tellingen 2016).

De Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en Antonius Mattheuslaan zijn onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk. De Juliusstraat/Ingenhouszstraat is een doorfietsroute. Het aantal fietsers op de route Votulast varieert. Het hoogste aantal rijdt op de Willem van Noortstraat: circa 4.000 per etmaal (tellingen 2016). De route Votulast kruist met vier belangrijke fietsroutes: de route langs de Vecht, de Merelstraat, de Johannes de Bekastraat en de Van Humboldtstraat.

Op een aantal plekken op de route kunnen fietsers en voetgangers in twee etappes oversteken. Op de kruising met de Merelstraat/Hopakker wordt het verkeer met verkeerslichten geregeld.

Op de route rijdt één buslijn: bus 1 met een frequentie van 4 tot 6x per uur. De bus halteert op de weg, waardoor het autoverkeer achter de bus stil staat. De planning is dat uiterlijk eind 2017 alle bussen op lijn 1 elektrisch rijden.

De route is onderdeel van het netwerk van uitrukroutes van nood- en hulpdiensten.

Afbeelding:

Fietsers rijden hier voor de bus op de Antonius Mattheuslaan.



Op de Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan is het geluidsniveau meer dan 65 dB. Op deze straten staan de woningen dicht langs de route. Het geluidsniveau gaat omlaag als er minder autoverkeer via deze route rijdt. De luchtkwaliteit langs de route valt binnen de wettelijke grenswaarden.

3.3 Doorgaand autoverkeer

Om inzicht te krijgen in de hoeveelheid doorgaand autoverkeer op de route is gedurende twee weken in april 2017 een kentekenonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt hoeveel autoverkeer door de wijk rijdt zonder daar een herkomst of een bestemming te hebben.

Stad uit

Gemiddeld reden er tijdens het onderzoek op een werkdag (24 uur) 4.040 auto's door de Kaatstraat naar de Adelaarstraat. Daarvan reden er 2.470 auto's vanaf de Kaatstraat naar de Kardinaal de Jongweg. Het grootste deel rijdt via de Pieter Nieuwlandstraat (1.500 auto's), het overige auto-

verkeer rijdt via de Antonius Matthaesuslaan (800 auto's) en Juliusstraat/ Ingenhouszstraat (170 auto's). Er blijven dus circa 1.570 auto's in de buurt. De rest (2.470) is doorgaand autoverkeer. In de ochtend- en avondspits loopt het aandeel doorgaand verkeer op tot 2/3 van het autoverkeer.

Stad in

Gemiddeld reden er tijdens het onderzoek op een werkdag (24 uur) ongeveer 4.000 auto's via de Antonius Matthaesuslaan, Juliusstraat/ Ingenhouszstraat en Pieter Nieuwlandstraat de buurt in. Het merendeel hiervan (ca. 3.700) rijdt via de Antonius Matthaesuslaan. Gemiddeld is bijna 1/3 doorgaand autoverkeer. In de ochtendspits loopt dit op tot bijna de helft van het autoverkeer dat geen herkomst of bestemming in de buurt heeft. In de avondspits is dat minder, namelijk 20%.

Het relatief hoge aandeel doorgaand autoverkeer is het gevolg van de positie van de route in het verkeersnetwerk. De route Votulast is

Afbeelding:
Veel doorgaand verkeer op de route. Dat blijkt ook uit onderzoek.

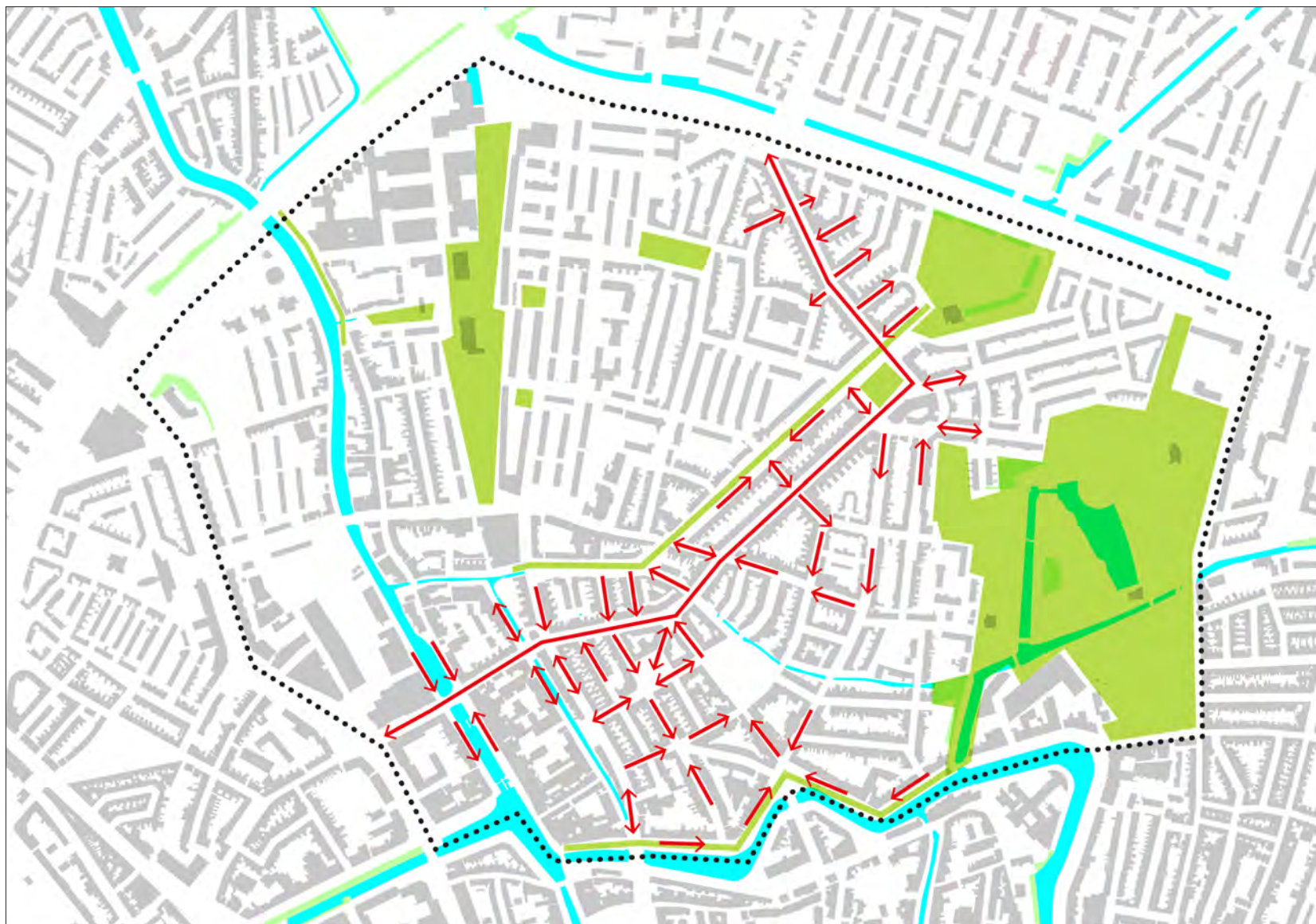


Afbeelding:

Op deze plattegrond staan alle functies in het gebied, zoals bedrijven, winkels en maatschappelijke functies, waaronder scholen.



Afbeelding:
Op deze plattegrond staan
de rijrichtingen voor auto's
op en langs de route.
Ook het groen is aan-
gegeven.



de kortste route tussen het centrum en de A27. De routes via de stedelijke verbindingsstructuur (Talmalaan, Kardinaal de Jongweg, Blauwkapelseweg) zijn langer en hebben meer verkeerslichten. De daadwerkelijke reistijden hangen af van de drukte op de verschillende wegen.

3.4 Ervaringen van weggebruikers

Uit het online onderzoek en de inloopbijeenkomsten blijkt dat veel mensen de route als druk en onveilig ervaren. Voetgangers geven vaak aan dat de stoep op een aantal plaatsen smal is en dat de doorgang op trottoirs wordt belemmerd door geparkeerde fietsen en scooters, prullenbakken en uitstallingen. Veel mensen vinden het lastig en onveilig om de weg over te steken. Als redenen noemen zij dat er veel autoverkeer is, er door auto's hard wordt gereden en de oversteekplaatsen onoverzichtelijk zijn.

Een groot deel van de fietsers voelt zich onveilig door de smalle fietsstroken, de bus die hard en dicht langs fietsers rijdt, hardrijdende automobilisten, inhaal- en uitwijkmanoeuvres door automobilisten en onduidelijke voorrangssituaties. Wat betreft parkeren is hun ervaring dat er 'fout' geparkeerd wordt, zowel door fietsers als automobilisten, en dat er te weinig fietsparkeerplekken zijn. De nodige bewoners geven aan dat er weinig groen op de route is en dat het groen er onverzorgd en rommelig uit ziet. Dit maakt 'ontmoeting en verblijf' minder aantrekkelijk.

Afbeelding links:
Het is vaak lastig oversteken voor voetgangers. Dat blijkt ook uit het gebruikersonderzoek.



Afbeelding rechts:
Er staan nogal eens fietsen en afvalcontainers op de stoep, waardoor de doorgang voor voetgangers te smal is.



4 Wat willen we?

Afbeelding rechtsboven:
Veel bewoners willen graag
dat de route een 30 km/
uur gebied wordt.

4.1 Ambities en toekomstbeeld vanuit de buurt

Hier volgt een samenvatting van de ambitie van de buurt. De genoemde punten zijn niet uitputtend, maar bevatten wel de hoofdlijnen over hoe bewoners en ondernemers over de route denken. Veel mensen willen essentiële veranderingen zien. Een beperkt deel geeft aan de huidige situatie prima te vinden.

Alternatieve route voor doorgaand verkeer

In de huidige situatie is de verkeersroute Votulast volgens routeplanners de snelste route. Een groot deel van de bewoners geeft aan dat het autoverkeer op de route kan verminderen door deze route minder aantrekkelijk te maken én door ervoor te zorgen dat er snellere routes ontstaan over de Talmalaan, Kardinaal de Jongweg en Blauwkapelseweg, mits deze wegen dat aankunnen.

Sommige bewoners uiten hun zorgen over verplaatsing van de verkeersdruk naar andere woonstraten naar aanleiding van mogelijke verkeersmaatregelen op de route Votulast. Daarnaast is een aantal mensen bezorgd over de verbinding met de binnenstad en de toegankelijkheid van en naar de wijk, zowel voor henzelf als voor hun bezoekers.

Afbeelding rechtsonder:
Meer variatie in het winkel-
aanbod is gewenst. Hier
een voorbeeld van een
vintage winkel.

Snelheid verlagen en handhaven

Invoering van een 30 km-regime zien de meeste bewoners als goede oplossing voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en voor het verminderen van het autoverkeer, mits de inrichting van de straten automobilisten ook 'dwingt' om niet harder te rijden én er handhaving plaatsvindt.

Aantrekkelijke straat om te wonen en te verblijven

Veel mensen hebben aangegeven dat de verblijfskwaliteit kan verbeteren door meer groen toe te voegen, bredere stoepen met minder obstakels en meer ontmoetingsruimte te maken en klinkers te gebruiken. Ten slotte geven de nodige betrokkenen aan meer variatie in het winkelaanbod en meer ruimte voor horeca en terrassen te willen. Het Willem van Noortplein wordt genoemd als kansrijke plek hiervoor.



Afbeelding rechtsboven:
Meer groen in de straten is
een wens van de buurt.

Parkeren is een aandachtspunt. Bewoners verschillen over dit onderwerp van mening. Er zijn bewoners die voorstellen om parkeerplaatsen op te heffen of te verplaatsen naar de rand van de wijk ten behoeve van fietsparkeerplaatsen, bredere stoepen en meer groen. Maar er zijn ook bewoners die aangeven parkeergelegenheid in de buurt voor henzelf en hun bezoek belangrijk te vinden.

Door bewoners zijn oplossingen voor de grote parkeerdruk genoemd, zoals het stimuleren van openbaar vervoer, gebruik van deelauto's en het toevoegen van transferia en parkeergarages aan de rand van de wijk.



Afbeelding rechtsonder:
Voorbeeld van een straat
met meer ruimte voor
fietsers en voetgangers.

Toekomstbeeld van veel bewoners

De straten zijn rustig door minder autoverkeer, (een deel van) de route is alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Autoverkeer dat er is, rijdt op lage snelheid. Er is beperkt bus- en vrachtverkeer.

Fietsers en voetgangers bepalen het straatbeeld. De stoepen zijn breed, er is ruimte voor bankjes en er zijn pleinen. Er zijn voldoende fietsparkeerplaatsen die een logische plek innemen. Er zijn voldoende overzichtelijke en veilige oversteekplaatsen. De straat is kindvriendelijk, kinderen kunnen veilig oversteken, fietsen en op de stoep spelen.

De route is aantrekkelijk om te wonen en te verblijven, omdat er een 'laan' van bomen is, er geveltuinen zijn, een groene middenberm, parkjes, het wegdek is verbeterd, er klinkers liggen in plaats van asfalt en de inrichting eenduidig en verzorgd is.

Er zijn meer horecagelegenheden met terrassen en meer winkels.



Afbeelding rechtsboven:
Een voorbeeld van
een fietsstraat, waar
de auto 'te gast' is.

4.2 Ambities vanuit de gemeente

In het mobiliteitsplan SRSRSB staan de opgaven tot 2025 voor mobiliteit en ruimte in Utrecht. De route door Votulast is hierin opgenomen als 30 km-gebied waar de leefbaarheid dient te verbeteren. Ook is de route eerder als project opgenomen in de *Gebiedsagenda voor Oost/Noordoost*

De oudere stadswijken, zoals Lauwerecht, Tuinwijk en Vogelenbuurt worden steeds meer onderdeel van het groeiende stadscentrum. Het gebruik van de openbare ruimte verandert daardoor. De opgave is dat de verkeersroute Votulast - en de buurten waar deze doorheen loopt - een prettig verblijfsklimaat heeft waar goed gefietst en gelopen kan worden.

Er moet ruimte zijn voor ontmoeting, gezond wonen, werken en verplaatsen, kortom een gezonde verstedelijking. De route mag geen barrière vormen voor de mensen die er wonen of de wijk doorkruisen. Bestemmingsverkeer per auto is welkom maar met gepaste snelheid. Doorgaand verkeer rijdt buitenom en niet meer door de stad. Een netwerk van stedelijke verbindingswegen zorgt voor de verbinding tussen de wijken en de Ring Utrecht. De route door Votulast behoort niet tot het hoofdwegennet, maar wordt nu wel zo gebruikt. Een andere, helderder weginrichting, passend bij de functie van de weg is nodig.

Op plekken waar meer voorzieningen zijn en ontmoeting plaatsvindt, zoals het Willem van Noortplein en de omgeving van de molen en de Bemuurde Weerd, moet nadrukkelijker de focus liggen op verblijven. Daar is het autoverkeer nog meer 'te gast'. De fiets zal de hoofdvervoerswijze worden. Er zal dan ook meer ruimte voor fietsers komen. Het openbaar vervoer in de wijk is gericht op de ontsluiting van de wijk. De verkeersveiligheid wordt verbeterd door zoveel mogelijk een 30 km-regime in te voeren. Minder autoverkeer draagt ook bij aan een betere luchtkwaliteit en een afname van de (huidige) geluidsbelasting.

Afbeelding rechtsonder:
Dit kleine terras is
een mooi voorbeeld van
meer ruimte voor verblijf
en ontmoeting.



4.3 Conclusies

Het gemeentelijk beleid om doorgaand autoverkeer uit woonwijken te weren en om meer ruimte voor fietsers te creëren, sluit aan bij de wensen van de meeste bewoners. Ook de gemeentelijke ambities om de oversteekbaarheid te verbeteren, de verblijfskwaliteit te vergroten en meer 'groen' toe te voegen, sluiten aan bij de wensen van veel betrokkenen.

Het verminderen van het doorgaande autoverkeer heeft positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de verblijfskwaliteit. Opgave is om de route zodanig in te richten dat deze niet aantrekkelijk is voor doorgaand autoverkeer. Wel moet de buurt bereikbaar blijven. De route blijft een ontsluitingsroute voor bestemmingsverkeer en busverkeer. Hiermee wordt voorkomen dat kleinere en smallere woonstraten in de buurt deze functie gaan overnemen.

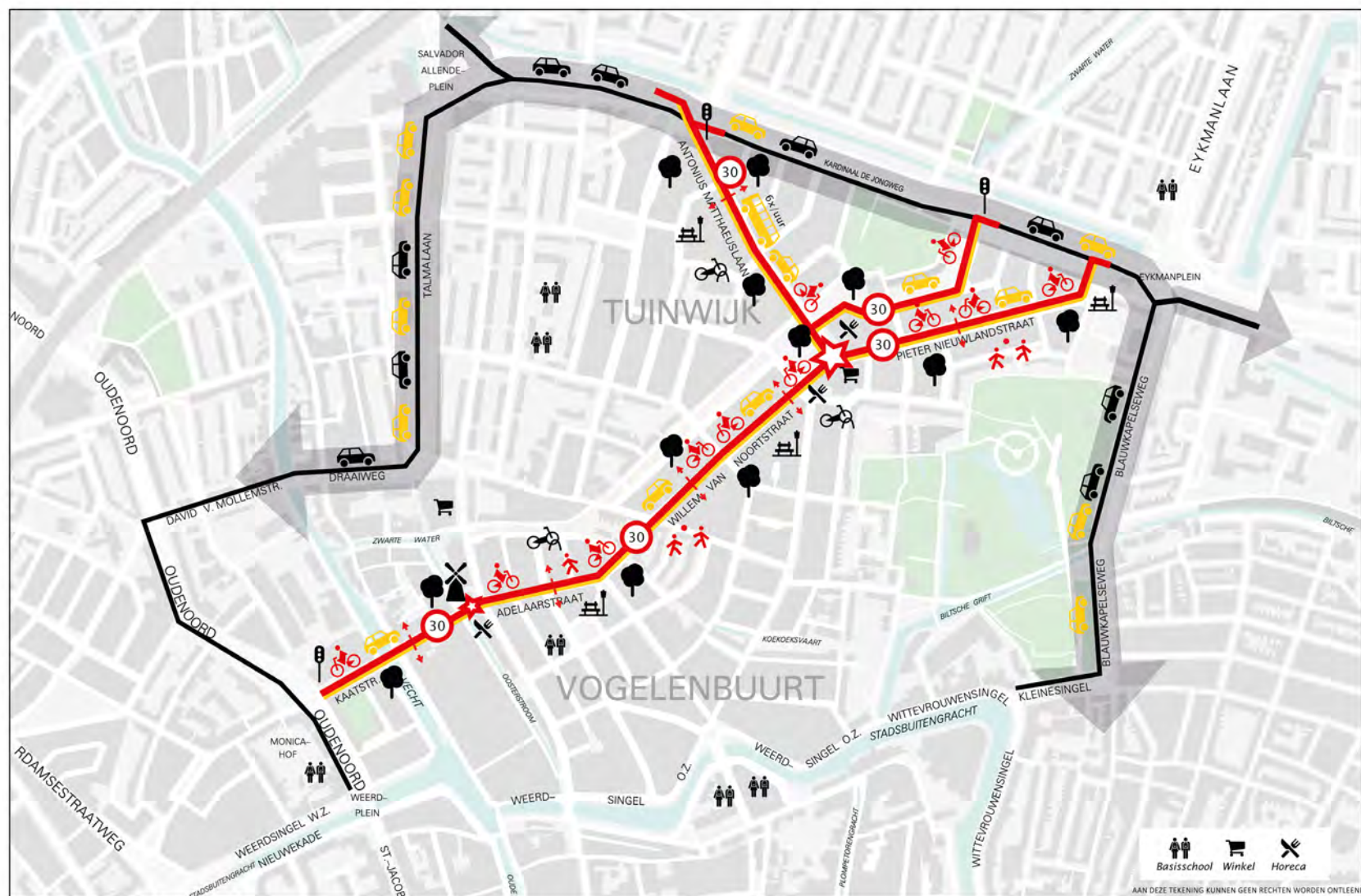
Om de gewenste uitstraling te bereiken, is het nodig dat de route anders (namelijk als 30 km-gebied) wordt ingericht. Er komt meer ruimte voor de fietser en minder ruimte voor de auto. Hiermee krijgt de route een vergelijkbaar karakter als de omliggende woonstraten en sluit deze er qua sfeer en inrichting meer op aan. Ook moet de barrièrewerking van de route verminderen, waardoor de samenhang tussen de buurten kan worden versterkt.

In het volgende hoofdstuk beschrijven we op welke manier de ambities kunnen worden verwezenlijkt.

Afbeelding: minder
Een grote touringbus laat
weinig ruimte voor fietsers
over.



Afbeelding:
Op deze infographic staan
de wensen van de buurt
weergegeven.



5 Hoe kunnen we ambities realiseren?

Afbeelding rechtsboven:
Plattegrond met de zoek-
richting afsluiting ter
hoogte van het Willem van
Noortplein.

Legenda verkeersdrukte:

— = hoofdstructuur
✕ = alleen doorgang
voor openbaar vervoer en
fietsers
— = verkeersroute
Votulast

Afbeelding rechtsonder:
Plattegrond met
de effecten van
de afsluiting voor de route
en de omliggende straten.

Legenda verkeersdrukte:

— = hoofdstructuur
✕ = alleen doorgang
voor openbaar vervoer en
fietsers
— = afname
— = neutraal
— = toename
— = forse toename

5.1 Zoekrichtingen terugdringen doorgaand verkeer

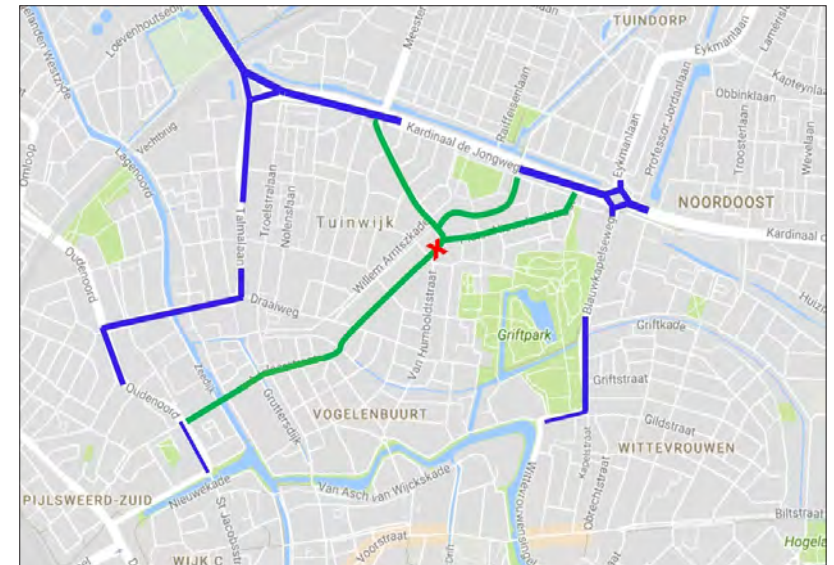
Autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk zal om de wijk heen moeten rijden: over de stedelijke verbindingswegen Talmalaan/Oudenoord, Kardinaal de Jongweg en Blauwkapelseweg. Met een intensiteit van maximaal 5.000 à 6.000 auto's per etmaal kan op de verkeersroute Votulast een 30 km-regime worden ingevoerd. Nu is het hoogste aantal getelde auto's op deze route ca. 8.300 per etmaal.

Voor het uitwerken van de opgave om het doorgaand autoverkeer te verminderen, zijn verschillende zoekrichtingen onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 3.3. Met behulp van dit model is in een quick scan onderzocht wat de effecten in het jaar 2025 zijn.

Als eerste is bekeken wat de effecten zijn van het verlagen van de maximale snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur. De afname van het autoverkeer ligt met deze maatregel naar verwachting tussen de 10 en 30%. Hiermee wordt het doorgaande autoverkeer op de route Votulast niet voldoende ontmoedigd. Het blijft nog steeds een, kortere, snellere en daarmee aantrekkelijkere route dan via de stedelijke verbindingswegen. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk die de route Votulast onaantrekkelijk maken voor het doorgaande autoverkeer. Daarom zijn er zoekrichtingen met aanvullende maatregelen verkend.

De zoekrichtingen die uitgaan van verkeersmaatregelen (zoals een afsluiting) op de Pieter Nieuwlandstraat, Juliusstraat of Antonius Matthaesuslaan hebben minimaal effect op het weren van doorgaand verkeer op de route Votulast. De reden hiervoor is dat het afsluiten van de ene straat leidt tot een toename van het autoverkeer op één van de andere parallelle straten. Deze zoekrichtingen werden mede daarom door de betrokken bewoners en ondernemers niet positief beoordeeld.

Een andere zoekrichting is om het doorgaand autoverkeer ter hoogte van het Willem van Noortplein te weren. Uitgangspunt hierbij is dat het fietsverkeer en de bus geen hinder ondervinden van een dergelijke maatregel. Een ingreep in de verkeerscirculatie op deze plek heeft o.a. negatieve gevolgen voor de hoeveelheid autoverkeer in de omliggende woonstraten, met name



Afbeelding rechtsboven:
Plattegrond met
de zoekrichting één-
richtingsverkeer of af-
sluiting op de Kaatstraat.

Legenda verkeersdrukte:

— = hoofdstructuur
✗ = alleen doorgang
voor openbaar vervoer en
fietsers
— = verkeersroute
Votulast

de straten die een verbinding maken tussen de route Votulast en de Talmalaan. De ontsluiting van die buurten gaat dan via de route Kaatstraat, Oudenoord en Talmalaan. Als deze zoekrichting wordt gecombineerd met een eventuele maatregel op de Wijde Begijnestraat (in het kader van de herinrichting Voorstraat-Wittevrouwenstraat), dan worden met name de Hopakker en de Van Humboldtstraat drukker. Ook de route Voorstraat – Nobelstraat wordt dan drukker.

Met de zoekrichting éénrichtingsverkeer (stad in) op de Kaatstraat is de route niet meer logisch en daarmee niet meer bruikbaar voor het doorgaande autoverkeer 'stad-uit'. Omdat er op de route 2x per dag een spits 'stad uit' is, neemt met deze maatregel de hoeveelheid autoverkeer op de hele route Votulast af. In dit kader heeft een afslagverbod op de Oudenoord een vergelijkbaar effect voor het ontmoedigen van doorgaande verkeer 'stad uit'. De hoeveelheid verkeer op de stedelijke verbindingswegen (Oudenoord, Talmalaan, Kardinaal de Jongweg) neemt iets toe. De toename van autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen past binnen de bestaande capaciteit op deze wegen (conform SRSRSB). De bereikbaarheid van de woongebieden blijft grotendeels hetzelfde als in de huidige situatie.

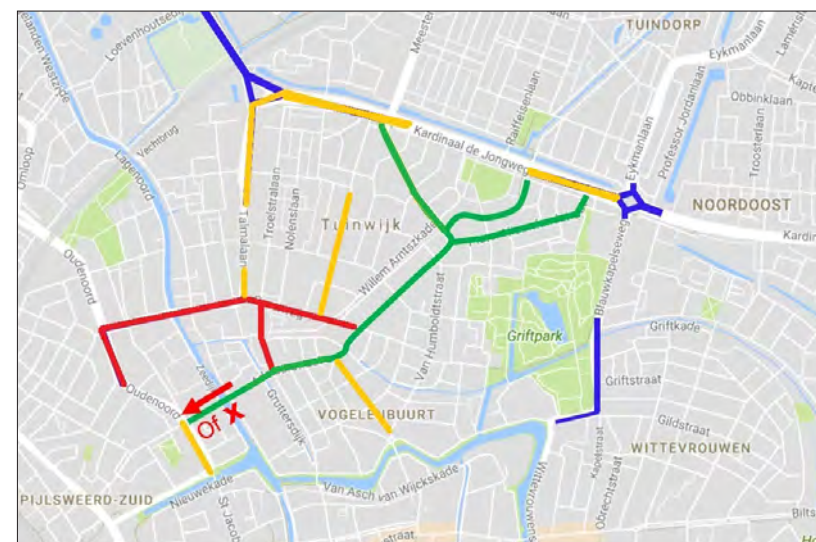
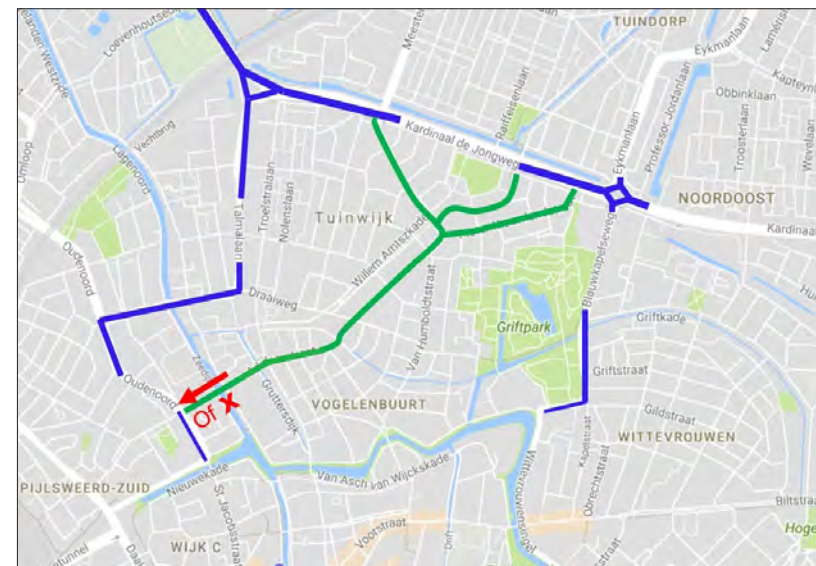
Afbeelding rechtsonder:
Plattegrond met
de effecten van de af-
sluiting of het één-
richtingsverkeer voor
de route en de omliggende
straten.

Legenda verkeersdrukte:

— = hoofdstructuur
✗ = alleen doorgang
voor openbaar vervoer en
fietsers
— = afname
— = neutraal
— = toename
— = forse toename

De zoekrichting waarbij de Kaatstraat wordt afgesloten ter hoogte van de Vechtbrug heeft eenzelfde effect op de afname van autoverkeer op de route Votulast als de zoekrichting éénrichtingsverkeer Kaatstraat. Als deze zoekrichting wordt gecombineerd met een maatregel op de Wijde Begijnestraat/ Vaaltbrug worden de Koekoekstraat en Voorstraat rustiger en de Duifstraat, Merelstraat, Van Humboldtstraat en Antonius Matthaesuslaan iets drukker. Deze toename past binnen de capaciteit van de straten.

Het effect van alle zoekrichtingen is dat de intensiteit van het autoverkeer op de route Votulast lager wordt. Echter de effecten op de omliggende woonstraten verschillen per maatregel. Naar verwachting leiden alle zoekrichtingen tot een vermindering van het autogebruik in dit deel van de stad, ook omdat een (klein) deel van de automobilisten een keuze voor een andere vervoerswijze maakt.



Afbeelding:

Het ambitieprofiel voor de route.

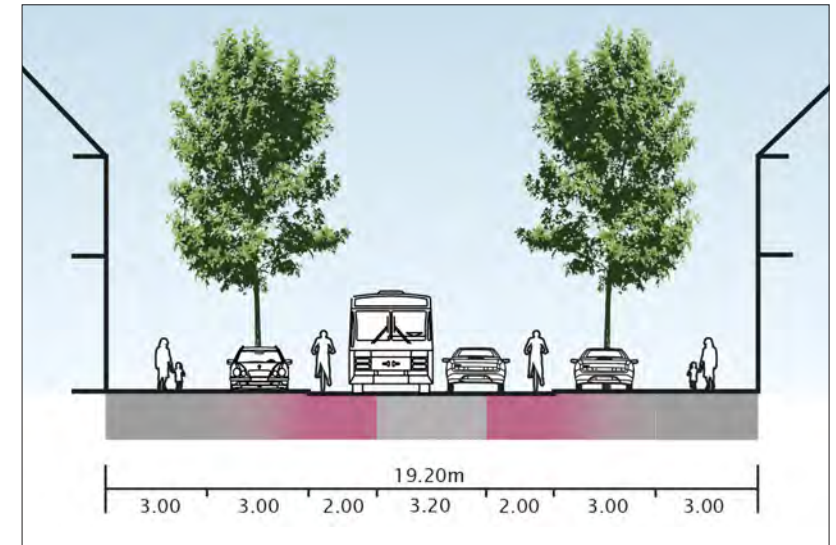
5.2 Herinrichten van de route

De verkeersroute Votulast is qua functie en gebruik vergelijkbaar met straten als de Adriaen van Ostadelaan, Jan van Scorelstraat en Witte-vrouwensingel. Naar deze straten is gekeken om te bepalen hoe een toekomstige inrichting eruit zou kunnen zien.

Ambitieprofiel

Op basis van alle verzamelde informatie en aanvullend onderzoek is een ambitieprofiel geschetst. Hierbij is als uitgangspunt genomen dat de maximumsnelheid van 30 km/uur voortvloeit uit de inrichting van de weg.

Voetgangers en 'verblijfsfuncties' krijgen meer ruimte dan nu op de meeste plekken. In dit ambitieprofiel is er een breed trottoir waardoor er voldoende ruimte is voor een bankje, geveltuintje etc. Op bijzondere plekken langs de route wordt de verblijfskwaliteit versterkt door meer ruimte te maken voor (informele) zitgelegenheden.



Afbeelding:

Voorbeeld van een straat met veel bomen.

Fietsers krijgen meer ruimte. Het fiets- en autoverkeer (inclusief de bus) rijdt op dezelfde rijbaan, eventueel met een fietsstrook. De noodzaak van een fiets(suggestie)strook is afhankelijk van de hoeveelheid autoverkeer. Het autoverkeer krijgt minder ruimte dan in de huidige situatie.

De functiestrook is bedoeld om functies als parkeren (auto en fiets), groen/bomen, ondergrondse containers en laad- en losplaatsen een plek te geven. De druk op de ruimte in de functiestrook is groter dan de beschikbare ruimte. De opgave is dan ook om te onderzoeken of sommige functies elders een plek kunnen krijgen.

Vormgeving entrees van de wijk

Een passende inrichting bij de entrees van de wijk (Kaatstraat en Antonius Matthaeuslaan) waarbij de automobilist duidelijk wordt gemaakt dat hij een verblijfsgebied inrijdt, helpt bij het weren van doorgaand autoverkeer. Als entree van de wijk krijgt de route een representatieve uitstraling voor het gebied eromheen. Er komt een rustig straatbeeld en een verharding die past bij het karakter van de wijk en aanliggende bebouwing.



Afbeelding:
Het Willem van Noortplein
met auto's, bromfietzers
en fietsers.



Afbeelding:
Voorbeeld van een entree
tot een verblijfsgebied.



Toevoegen van bomen ondersteunt de functie van de route wat betreft aankleding en verkeersveiligheid (verticaal element werkt snelheidsremmend).

Willem van Noortplein

Het Willem van Noortplein is een belangrijke plek in de buurt. Door een integraal ontwerp van weg en park wordt de ruimtelijke samenhang versterkt, komt er meer ruimte voor de voetganger en wordt de verblijfskwaliteit vergroot.

5.3 Flankerende maatregelen

Flankerende maatregelen kunnen worden ingezet om de routekeuze van automobilisten te beïnvloeden en om hen te verleiden om een andere vervoerswijze te gebruiken. Flankerende maatregelen zijn aanvullend op verkeerswerende maatregelen op de route Votulast, want naar verwachting wordt het doorgaande autoverkeer op de route niet voldoende ontmoedigd met flankerend beleid.

De inzet van (dynamisch) verkeersmanagement om de route via de stedelijke verbindingswegen aantrekkelijker te maken dan de verkeersroute Votulast zal nader onderzocht moeten worden. Voorkomen moet worden dat er extra doorgaand verkeer door de stad en via de Weerdsingel W.Z. gaat rijden en dat de groene golf op de Kardinaal de Jongweg minder effectief wordt.

De route van de Oudenoord naar de Talmalaan kan wellicht duidelijker worden gemaakt door de T-kruising zo in te richten dat de hoofdroute Oudenoord-Talmalaan v.v. wordt, in plaats van dat het verkeer rechtdoor rijdt op de Oudenoord naar de Nijenoord. Nader onderzoek is nodig om te voorkomen dat er extra doorgaand verkeer door de stad en via de Weerdsingel WZ gaat rijden. De automobilist kan in de routekeuze worden beïnvloed door gerichte communicatie over de beste route. Dit kan langs de weg en online.

Automobilisten verleiden tot het gebruiken van een ander vervoermiddel kan bereikt worden door 'probeeraanbiedingen' voor bijvoorbeeld deelauto's, openbaar vervoer en e-bikes. Het aanbieden van meer deelauto's in de wijk kan de parkeerdruk van eigen auto's verminderen.

Afbeelding:
Een deelauto op
een parkeerplaats.
Meer gebruik van
deelauto's kan
de parkeerdruk in
de wijk verminderen.



5.4 Fasering

Een herinrichting van de totale verkeersroute Votulast (met 30 km-regime, eenrichtingverkeer Kaatstraat en maatregelen om de stedelijke verbindingswegen aantrekkelijker te maken) vergt een grote investering. Een eerste inschatting komt uit op een bedrag van € 6 miljoen. Daarom is onderzocht op welke wijze maatregelen gefaseerd kunnen worden uitgevoerd, waarbij de maatregelen bijdragen aan de uiteindelijke herinrichting van de hele route.

Uitgangspunten voor de fasering zijn;

- dat dit geen belemmering vormt om te komen tot het eindbeeld van een straat met een 30 km-regime;
- dat er ook in de tijdelijke situatie sprake is van een logisch en functionerend geheel, dus geen lappendeken.

Hier volgt een eerste inventarisatie van mogelijke fasering. In een vervolgfase dient dit nader uitgewerkt te worden.

1. Herinrichting van de Kaatstraat (en het eerste deel van de Adelaarstraat tot aan de Gruttersdijk, maximumsnelheid verlagen naar 30 km /uur) en invoering van éénrichtingverkeer of een afsluiting. Dit gebied heeft een iets andere stedenbouwkundige structuur en ligt aan het begin van de route. Daarnaast heeft een ingreep in de verkeerscirculatie hier het grootste effect en de minste nadelige gevolgen voor de overige straten in de buurt.
2. Herinrichten van de Kaatstraat en de Adelaarstraat tot de Johannes de Bekastraat. In dit gebied bevinden zich twee bijzondere plekken: de Molen Rijn en Zon en het Sterplein (kruising Koekoekstraat) waar de verblijfskwaliteit wordt verbeterd.
3. Herinrichting van het Willem van Noortplein. Deze plek biedt kansen om de verblijfskwaliteit van dit gebied te vergroten en ruimte voor de voetganger te creëren. Herinrichting van het plein inclusief de aansluitingen met de Pieter Nieuwlandstraat, Juliusstraat, Van Humboldtstraat, Willem van Noortstraat en Antonius Matthaesuslaan. Hierbij wordt het 'hart' in de wijk verbeterd. Dit heeft een uitstraling op het omliggende gebied en vermindert de aantrekkelijkheid voor het doorgaand verkeer.
4. Herinrichting van kruisingen met doorgaande fietsroutes (Draaiweg/ Merelstraat, Johannes de Bekastraat, Floris Heermalestraat, Gerard Noodstraat/Van Swindenstraat). Dit helpt om de barrièrewerking van de verkeersroute Votulast te verminderen en sluit aan op de ambitie van de stad om de fietsroutes rondom de binnenstad te versterken.
5. Entrees aanpassen (Kaatstraat en Antonius Matthaesuslaan) door het maken van inritconstructies. Zo wordt duidelijk gemaakt dat de weggebruiker een verblijfsgebied in gaat. Op de stedelijke verbindingswegen met duidelijke bebording de gewenste route aangeven.

6 Conclusies

In de vorige hoofdstukken is beschreven wat de huidige situatie op en rond de verkeersroute Votulast is, en wat het toekomstbeeld voor deze route is. In de huidige situatie rijdt er veel autoverkeer op de route zonder herkomst of bestemming in de buurt. Uit de verkenning blijkt dat de ambities voor deze route door omwonenden en gemeente (Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen) gedeeld worden. Namelijk om autoverkeer - zonder herkomst of bestemming in de wijk- te stimuleren om een andere route of een andere vervoerswijze te gebruiken. Ook de wens van veel bewoners om meer ruimte voor fietsers te creëren, sluit aan bij de gemeentelijke ambitie. Ditzelfde geldt voor onze ambities om de oversteekbaarheid te verbeteren, de verblijfskwaliteit te vergroten en meer 'groen' toe te voegen.

Om de ambities uit het mobiliteitsplan te bereiken, zijn verschillende mogelijke maatregelen verkend. Het verlagen van de snelheid tot een 30 km/uur gebied - met bijpassende inrichting- vermindert het aandeel doorgaand verkeer door de wijk onvoldoende. De route blijft een snellere en kortere route dan de routes via de stedelijke verbindingswegen. Herinrichting van de hele verkeersroute Votulast brengt echter hoge kosten met zich mee.

Een aanpassing van de verkeerscirculatie in de wijk leidt wel tot het weren van doorgaand autoverkeer, maar leidt onvoldoende tot verbetering van de verblijfskwaliteit, de oversteekbaarheid en de leefbaarheid langs de route. Doordat er minder auto's rijden, kan dat er zelfs toe leiden dat het autoverkeer harder dan 30 km/uur gaat rijden.

Communicatie en flankerende maatregelen (zoals het stimuleren van het gebruik van deelauto's, openbaar vervoer en e-bikes) zijn op korte termijn uit te voeren. De effecten van deze maatregelen op de intensiteit van het autoverkeer zijn echter veel kleiner dan de eerder genoemde maatregelen. De effecten van (dynamisch) verkeersmanagement om de stedelijke verbindingswegen aantrekkelijker te maken voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in de wijk zullen onderzocht moeten worden. Hieronder vallen ook het 'slimmer' afstellen van verkeerslichten op de routes via de stedelijke verbindingswegen.



Gemeente Utrecht