

## Notitie

<b>Aan</b>		<b>Datum</b>	20 november 2014
		<b>Van</b>	M. Dijkhof
<b>Onderwerp</b>	Mobiliteit Amsterdamsestraatweg	<b>Doorkiesnummer</b>	
		<b>E-mail</b>	
<b>Kopie</b>	Gebiedsteam REO-Noordwest, Kernteam Amsterdamsestraatweg	<b>Bijlagen</b>	achtergrondinformatie 30 km

Deze notitie bevat het onderzoek naar de mogelijkheden voor (toekomstige) herinrichting van de Amsterdamsestraatweg, zoals dat door wethouder Van Hooijdonk is toegezegd aan de raadscommissie Stad en Ruimte, en vormt een onderdeel van de 1e voortgangsrapportage van de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg.

De notitie gaat in op de verkeerssituatie van de Amsterdamsestraatweg en de invloed hiervan op de (gewenste) ruimtelijke kwaliteit van de weg en haar omgeving (leefbaarheid) en is als volgt opgebouwd:

- Samenvatting
- Huidige situatie
- Ontwikkelingen komende tijd
- Mogelijkheden en maatregelen voor de nabije en verdere toekomst

Als bijlage is informatie over de randvoorwaarden van een 30km/uur zone opgenomen.

### Samenvatting

De huidige Amsterdamsestraatweg is een complexe weg, doordat binnen het krappe profiel verschillende, soms tegenstrijdige belangen spelen van omwonenden, ondernemers en de diverse weggebruikers. Er is bovendien sprake van een relatief hoge verkeersintensiteit en in de rustige uren ook hoge rijsnelheden.

De Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg focust onder meer op het vergroten van de economische vitaliteit en de leefbaarheid in het gebied rond de straatweg. In combinatie met een krachtige aanpak op andere terreinen kan de (her)inrichting van de weg hier een bijdrage aan leveren. Vanwege de genoemde complexiteit zijn er op korte termijn echter slechts beperkte mobiliteitsmaatregelen mogelijk. Daarbij geldt veelal dat hoe meer een maatregel een voordeel zou zijn in ogen van de ene doelgroep, hoe meer deze als een nadeel voor een andere groep voelt.

### Korte termijn

De meest kansrijke maatregelen op korte termijn zijn het creëren van een vriendelijker straatbeeld met meer ruimte voor de voetganger. Dit kan door het verwijderen of verplaatsen van onnodige obstakels, door het toevoegen of verbeteren van oversteekmogelijkheden en door het verwezenlijken van meer samenhang tussen verblijfsgebieden aan weerszijden van de weg. Nog in 2014 is er een sessie waarin Mobiliteit samen met andere afdelingen quick-wins en meer ingrijpende mogelijke maatregelen bepaalt, die als input worden meegegeven voor die delen van de openbare ruimte waar op korte termijn herinrichting gepland staat.

### Middellange termijn

Op middellange termijn is de verwachting dat de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer nog niet substantieel verandert. De economische vitaliteit en leefbaarheid rondom de Amsterdamsestraatweg wordt dan verder verstevigd door het versterken van de dwarsrelaties voor fietsers en voetgangers over de weg heen. Concreet betekent dit dat het ontwerp van de openbare ruimte wordt aangepast waardoor verkeer op de Amsterdamsestraatweg zich meer bewust wordt van overstekend verkeer, en waardoor het voor overstekend verkeer makkelijker en veiliger wordt om de straatweg over te steken. Beide zijden van de weg worden zo beter bij elkaar betrokken. Het gaat hierbij om in ieder geval 3 locaties: Kop van de Amsterdamsestraatweg, Boorstraat/ Bethlehemstraat/

Datum            **20 november 2014**

spoorviaduct en Watertoren/Oppenheimplein. Met de aanpak van de locatie Boorstraat e.o. wordt al in 2015 gestart.

### **Lange termijn**

Op de lange termijn (over minimaal 10 jaar) zorgt de uitwerking van UAB er naar verwachting voor dat de hoeveelheid verkeer over de Amsterdamsestraatweg lager wordt. Dit maakt een grotere herinrichting ter verbetering van de verblijfsfunctie van de weg mogelijk. De precieze mogelijkheden moeten te zijner tijd blijken uit metingen. Het moge echter duidelijk zijn dat het altijd zal gaan om een combinatie van leefbaarheid en economische vitaliteit, en dat deze functiemenging zorgt voor de levendigheid die past bij een dergelijke stadsstraat.

### **Huidige situatie**

De Amsterdamsestraatweg is begin 19<sup>e</sup> eeuw aangelegd als een belangrijke verbinding tussen Amsterdam (via Utrecht) naar Parijs. Ook nu nog is het een belangrijke straat in de wijk Noordwest. Een drager van de wijk waaraan vele buurten zijn ontsloten en de voorzieningen zijn geconcentreerd.

De Amsterdamsestraatweg tussen Paardenveld en Marnixlaan functioneert als wijkontsluitingsweg en is daarmee de verbinding tussen de woonstraten (erftoegangswegen) van Pijlsweerd en Ondiep en de hoofdinfrastructuur (Marnixlaan en Daalsetunnel). Daarnaast zijn er vele voorzieningen direct aan de Amsterdamsestraatweg gelegen, wat mede zorgt voor een levendig en druk straatbeeld.

Het Zuilense deel van de Amsterdamsestraatweg (Marnixlaan – Zuilense Ring) kent een gevarieerdere indeling. Ook dit deel fungeert als wijkontsluitingsweg met hier en daar een voorzieningencluster.

In de huidige situatie is de Amsterdamsestraatweg verkeerskundig gezien een 'grijze weg'. Dit is een weg waar het voor de weggebruiker onduidelijk is welk gedrag van hem wordt verwacht en welk gedrag hij mag verwachten van andere weggebruikers. De huidige verkeersintensiteit maakt stromen en scheiding van de verkeerssoorten gewenst (stroomfunctie), terwijl de omgeving en de bebouwing vraagt om uitwisseling, oversteekbaarheid en meer aandacht voor menging van de verschillende verkeerssoorten (verblijfsfunctie).

De huidige weginrichting is overwegend gericht op de stroomfunctie van de weg. Auto's en fietsers zijn van elkaar gescheiden, er ligt asfalt en er zijn lange zichtlijnen die de doorstroming benadrukken. De meeste zijwegen sluiten op de Amsterdamsestraatweg aan door middel van een uitritconstructie. Op sommige punten zijn de kruispunten voorzien van verkeerslichten. Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen, behalve dan op sommige wegvakken een rijstrookscheiding. De weg focust hiermee als het ware op het (doorgaande) autoverkeer en in mindere mate op de andere weggebruikers en de verblijfsfunctie van het gebied.

De verkeersintensiteit op de verschillende delen van de Amsterdamsestraatweg is als volgt:

- Ter hoogte van de Berkstraat: 12.500 motorvoertuigen per werkdag
- Ter hoogte van de Geraniumstraat: 11.500 motorvoertuigen per werkdag
- Ter hoogte van het Julianapark: 7.000 motorvoertuigen per werkdag
- Ter hoogte van De Lessepsbuurt: 6.000 motorvoertuigen per werkdag

De toegestane maximumsnelheid op de Amsterdamsestraatweg is 50 km/ uur. Overdag ligt de gemiddelde snelheid echter lager vanwege het verkeersaanbod en de aanwezige verkeerslichten. In de avond- en nachtelijke uren is er juist weer vaker sprake van bovenmatige snelheden, wat bijdraagt aan (het gevoel van) onveiligheid.

De Amsterdamsestraatweg maakt deel uit van het hoofdfietsrouten netwerk. Daarnaast lopen de buslijnen 3 en 120 over de Amsterdamsestraatweg.

## Ontwikkelingen mobiliteit

Diverse mobiliteitsplannen hebben een relatie met de Amsterdamsestraatweg of zijn er van invloed op.

### Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB)

Van de zeven speerpunten die in het beleidskader UAB zijn geformuleerd, zijn er meerdere relevant voor de Amsterdamsestraatweg. Samengevat is vanuit UAB de ambitie om de ruimtelijke inrichting van de Amsterdamsestraatweg aan te passen aan de wensen en het gewenste gedrag van de gebruiker. Hierbij hangt de kwaliteit van de openbare ruimte samen met het gebruik van de ruimte door fietsers en voetgangers, welke meer in balans moet komen met het OV en autoverkeer. De wegen van de stembank /As van Berlage zijn in het UAB belangrijkere verbindingswegen dan de Amsterdamsestraatweg (ter illustratie: de Norbruislaan sluit aan op de NRU, de Amsterdamsestraatweg niet). Verder dienen de dwarsverbindingen over de Amsterdamsestraatweg sterker gemaakt te worden: de neiging of wens tot oversteken versterken zodat het doorgaande noord-zuidkarakter minder overheersend wordt. De uitwerking van UAB in deelplannen en gebiedsagenda's verloopt stapsgewijs, waarbij de beoogde verandering in het ene gebied van invloed is op de mogelijkheden voor een volgend gebied. Begin 2015 wordt stadsbreed het gesprek aangegaan over de verschillende gebiedsagenda's.

### Slimme Routes Slim Regelen

Dit is een uitwerking van UAB. Het doel is het autoverkeer meer te bundelen en te geleiden naar routes waar minder hinder optreedt. Om dit te bereiken worden maatregelen genomen die de voorkeursroutes bevorderen en de huidige routes minder aantrekkelijk maken. De aanpak bestaat zowel uit fysieke inrichtingsmaatregelen als uit maatregelen aan de verkeersregelinstanties. De Amsterdamsestraatweg is geen voorkeursroute en het doel is om de intensiteit hier te verminderen. Hiervoor is een mix van maatregelen noodzakelijk, wat betekent dat deze aanpak pas op langere termijn (indicatie 10 jaar of meer) zijn vruchten voor de Amsterdamsestraatweg zal afwerpen.

### Knijp Monicabrug

De maatregelen met betrekking tot de Knijp Monicabrug zijn met het verkeersmodel regio Utrecht doorgerekend (prognosejaar 2015). De aanpassing van knippen naar knijpen zijn voor de Amsterdamsestraatweg in zoverre positief dat de verwachte toename van autoverkeer over de Amsterdamsestraatweg bij de Knijp minder groot zal zijn dan met de Knip. In plaats van eerdere prognoses van 20% (knip) is de knijp-verwachting dat er circa 5% meer verkeer over de Amsterdamsestraatweg zal gaan rijden dan dat er nu rijdt. De uitvoering is voorzien in het eerste kwartaal van 2015.

### Herinrichting Paardenveld/kop Amsterdamsestraatweg

Een belangrijk onderdeel van de plannen voor de herontwikkeling van het Utrechtse Stationsgebied is de herinrichting van de Catharijnesingel (terugbrengen van het water) en deze verbinden met de bestaande Weerdsingel. Om ruimte te maken voor deze singelstructuur is een herinrichting van de huidige verkeersstructuur op het Paardenveld/kop Amsterdamsestraatweg noodzakelijk. De herinrichting van het gebied is inclusief het eerste stukje van de Amsterdamsestraatweg (t/m zijstraat Daalstraat), waarbij de oversteekbaarheid en ruimtelijke in overleg met de omwonenden meer aandacht krijgen. Uitvoering start najaar 2014 en zou april 2015 gereed moeten zijn. Bijkomend effect is dat de Utrechtse binnenstad hiermee als het ware wordt doorgetrokken tot aan de Amsterdamsestraatweg.

### Tracé Cartesiusweg – Marnixlaan

De inrichting van dit tracé naar een 2x1-situatie wordt op dit moment voorbereid voor consultatie later dit jaar. Daarmee wordt meer bekend over de mogelijkheden voor herinrichting van o.a. de St. Josephlaan en Marnixlaan (kruising met de Amsterdamsestraatweg).

### Doorfietsroute / herontwikkeling 2e Daalsedijkgebied

De Amsterdamsestraatweg maakt onderdeel uit van de oranje hoofdfietsroute, die Zuilen via het centrum van Utrecht met Lunetten verbindt. In de plannen voor herontwikkeling van het

Datum 20 november 2014

2<sup>e</sup>Daalsedijkgebied wordt echter ook gekeken naar een fietsverbinding langs het spoortalud (traject Utrecht – Amsterdam). Dit zou kunnen betekenen dat er een alternatief ontstaat voor het doorgaande fietsverkeer. De route langs het spoortalud zou ingericht kunnen worden als 'doorfiets'-optie terwijl de route via de Amsterdamsestraatweg meer gericht is op fietsers die een herkomst of bestemming hebben in deze straat, zoals het doen van een boodschap. In mei 2015 wordt het Actieplan Fiets aan de raad voorgelegd, waarin deze route opgenomen zal worden.

## Mogelijkheden en maatregelen

Een belangrijke opgave van de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg is het vergroten van de leefbaarheid (de verblijfsfunctie) en de economische vitaliteit. Concreet betekent dit op het gebied van verkeer het verbeteren van de ruimte voor de voetganger en de fietser, het verbeteren van de (sociale) veiligheid en van de ruimtelijke (omgevings)kwaliteit. De uitdaging is om de leefbaarheid van de Amsterdamsestraatweg te vergroten zonder daarbij de betekenis die de straat heeft voor de hele wijk Noordwest (zowel ruimtelijk als qua voorzieningen) te verliezen.

### Korte termijn

Korte termijn mogelijkheden hebben voornamelijk betrekking op het creëren van een vriendelijker straatbeeld gekoppeld aan het vergroten van de ruimte voor de voetganger, zowel op het trottoir (leefbaarheid) als door middel van bijvoorbeeld een middeneiland (oversteekbaarheid). Het opschonen en scheppen van overzicht in de openbare ruimte is hierin een eerste stap. Er wordt nog in 2014 een quickscan uitgevoerd naar de bestaande oversteekplekken, de bushaltes en de obstakels op het trottoir zoals fietsenrekken en paaltjes en bebording. Overbodige of hinderlijk gesitueerde zaken worden verwijderd of verplaatst. Op locaties waar veel fietsen geparkeerd staan, wordt gekeken of er extra fietsparkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, mogelijk ten koste van autoparkeerplaatsen. Ook wordt op korte termijn een kentekenonderzoek uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in de herkomst van het verkeer op de Amsterdamsestraatweg, zodat hiermee vervolgens gerichte acties op ondernomen kunnen worden (zoals gedragscampagnes).

### Middellange termijn

Als middellange termijnmaatregelen worden locaties aangepakt waar de dwarsverbinding over de weg heen kan worden versterkt, zowel voor voetgangers als voor fietsers (een ambitie uit het UAB). Het gaat hierbij in ieder geval om de volgende drie locaties:

- Kop van de Amsterdamsestraatweg
- Boorstraat/Bethlemstraat/Spoorviaduct
- Watertoren/Oppenheimplein

De maatregelen vragen een gedeeltelijke herinrichting van de openbare ruimte, zodat er meer samenhang ontstaat tussen beide zijden van de weg, bijvoorbeeld alleen al in materiaalgebruik. Voor 2015 is er budget om deze locaties aan te pakken.

### Lange termijn

De verdere uitwerking en invoering van UAB moet zorgen voor het dalen van de hoeveelheid autoverkeer op de Amsterdamsestraatweg<sup>1</sup>. De verwachting is dat hier een termijn van zeker 10 jaar mee gemoeid is. Op de korte en middellange termijn kan daarom nog niet van een vermindering van de hoeveelheid autoverkeer worden uitgegaan. Tegelijkertijd moeten (ingrijpende) maatregelen niet strijdig zijn met dit (gewenste) toekomstbeeld.

---

<sup>1</sup> In het vigerende verkeersmodel wordt uitgegaan van  $\pm 6.000$  mvt/etmaal. Sommige maatregelen die in het model opgenomen zijn, zoals het verbod om vanaf de Acaciastraat linksaf de Amsterdamsestraatweg op te rijden, worden in het project Knijp Monicabrug niet meer gerealiseerd. Het is daarmee niet zeker of deze 6.000 mvt/etmaal behaald kan worden. Geluidsberekeningen moeten wettelijk gezien wel op het vigerende verkeersmodel gebaseerd worden.

Datum            **20 november 2014**

Ook is op de lange termijn een nieuwe doorfietsroute langs het spoor voorzien, die ervoor kan zorgen dat fietsers die door willen kunnen fietsen een alternatieve route hebben. Hiermee wordt de Amsterdamsestraatweg aantrekkelijker voor fietsers die er een bestemming hebben. Omdat deze nieuwe fietsroute deels over privaat terrein loopt en er tevens een nieuwe spoortunnel moet worden gerealiseerd tussen de 2e Daalsedijk en de 1<sup>e</sup> Daalsedijk, is deze route niet op korte termijn mogelijk.

De in de Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg geopperde invoering van een 30km-zone vanaf de kop Amsterdamsestraatweg tot aan de Marnixlaan is op korte termijn niet aan de orde. Voor het terugdringen van de snelheid en voor de inrichting van een 30 km-zone is het noodzakelijk dat het aantal auto's fors vermindert en dat de weg volledig heringericht wordt, zodat een geloofwaardige snelheidslimiet ontstaat. (Zie de bijlage voor meer achtergrondinformatie over 30 km inrichting.) Het moge duidelijk zijn dat het op de Amsterdamsestraatweg altijd zal gaan om een combinatie van leefbaarheid en economische vitaliteit, en dat deze functiemenging zorgt voor de levendigheid die past bij een dergelijke stadsstraat.

## Bijlage Achtergrondinformatie 30 km

### Richtlijnen inrichting 30 km

In 30 km/uur-zones, ook wel verblijfsgebieden genoemd, staat verblijven centraal. De auto is hier ondergeschikt aan de wandelaar, de fietser en het spelende kind. De 30 km/uur-zones worden gekenmerkt door een voortdurende uitwisseling van verkeer over de volle lengte van de weg. Weggebruikers moeten erop bedacht zijn dat fietsers op de rijbaan rijden, dat voetgangers en spelende kinderen plotseling de weg kunnen oplopen en dat overal onverwachte manoeuvres kunnen plaatsvinden.

Bij de inrichting van 30km/uur-zones is een aantal aspecten van belang:

- Oversteekbaarheid
- Snelheid
- Intensiteit

### Oversteekbaarheid

Oversteken moet overal mogelijk zijn en verwacht worden door de weggebruiker. Daarbij is het belangrijk dat de wachttijd voor het oversteken kort is (dit wordt bepaald door de hoeveelheid verkeer, de rijnsnelheid en de oversteeklengte).

### Snelheid

De snelheidslimiet moet veilig en geloofwaardig zijn. Op basis van de ideale veilige snelheid en snelheidslimiet wordt bepaald hoe de huidige limiet, de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet en zo mogelijk de gereden snelheid zich tot elkaar verhouden. Daaruit vloeien mogelijke oplossingsrichtingen (compenserende maatregelen) voort:

- Het aanpassen van de snelheidslimiet aan de veilige en/of geloofwaardige limiet.
- Het aanpassen van de weg en de omgeving aan de veilige en/of geloofwaardige limiet.
- Het aanpassen van handhavingsinspanningen en begeleidende voorlichting geven.

Verlaging van de snelheidslimiet mag alleen in combinatie met een aanpassing in de weginrichting worden toegepast. Verder moet dit passen bij de omgeving van de weg (en dus bij het verwachtingspatroon van de weggebruiker). Zodoende wordt een lokale verlaging van de snelheidslimiet geloofwaardig en wordt alsnog een voldoende veilige situatie gerealiseerd.

Een verlaging van de snelheidslimiet is altijd lokaal, op een wegvak of een beperkt aantal wegvakken, maar nooit een zonale maatregel in verband met de voorrangssituatie: bij kruispunten in een erftoegangsweg wordt de voorrang niet geregeld (rechts-gaat-voor).

### Intensiteit

Landelijke richtlijnen van het CROW geven een indicatieve verkeersintensiteit op 30 km/uur wegen van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal. De maximale wenselijke intensiteit wordt verder nog bepaald door een aantal factoren:

- in/uitritten;
- langs- of haaksparkeren;
- op straat parkeren;
- bushaltes;
- drempels;
- wegversmallingen;
- asverspringingen;
- mogelijkheid tot afslaan bewegingen;
- aanwezigheid van fietsstroken;
- aanwezigheid en onderlinge afstand van VRI's of rotondes.

Datum            **20 november 2014**

De mate waarin genoemde elementen invloed uitoefenen op de doorstroming hangt af van de combinatie(s) en hoeveelheid waarin zij voorkomen op een wegvak.

#### **Inrichtingsvoorwaarden**

In de CROW-richtlijnen staan de volgende hoofdkenmerken van 30 km/uur-zones:

- Er geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- Alle bestuurders maken gebruik van dezelfde rijbaan (menging fietsers en gemotoriseerd verkeer);
- Geen markering in lengterichting;
- Geen rijbaanscheiding;
- Gelijkwaardige kruispunten (geen voorrangregelingen), waarbij alle bestuurders van rechts, dus ook fietsers, voorrang hebben;
- Zo nodig snelheidsremmers op kruispunten en wegvakken;
- Bromfietsen op de rijbaan;
- Een duidelijk begin en einde van de zone, bijvoorbeeld in de vorm van een uitritconstructie. Bij een in-/uitritconstructie moet het verkeer voorrang verlenen aan al het andere verkeer (ook voetgangers) op de kruisende weg.