

Aan de gemeenteraad

|                       |                                               |                    |                                                   |
|-----------------------|-----------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------|
| <b>Behandeld door</b> | Carla Mesman, Cees Verbokkem                  | <b>Datum</b>       | 14 januari 2025                                   |
| <b>Doorkiesnummer</b> | 030 - 28 66911                                | <b>Kenmerk</b>     | 12931215                                          |
| <b>E-mail</b>         | c.mesman@utrecht.nl<br>c.verbokkem@utrecht.nl | <b>Onderwerp</b>   | Uitwerking Motie 2x1 30 km/u Graadt van Roggenweg |
| <b>Bijlage(n)</b>     | -                                             | <b>Beleidsveld</b> | RP: Groot Merwede                                 |

Geachte leden van de raad,

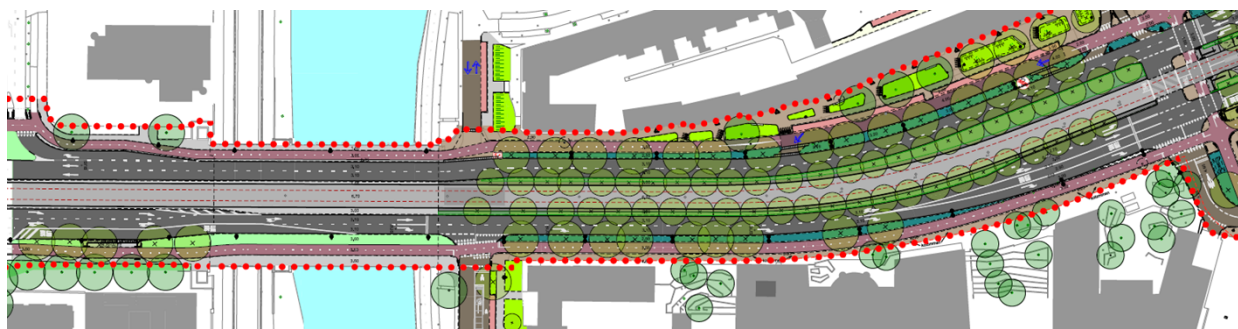
Tijdens uw vergadering van 2 februari 2023 hebben wij bij de bespreking van het raadsvoorstel “Bestemmingsplan Lombokplein en omgeving” de motie [M27/2023](#) voor een inrichting van 2x1 en 30 km/u op de gehele Graadt van Roggenweg overgenomen. De motie richt zich op het deel van de Graadt van Roggenweg tussen de Overste den Oudenlaan en de kruising Koningsbergerstraat dat in het Voorlopige Ontwerp Lombokplein als 50 km/u is ingericht met 2 rijstroken per rijrichting. We hebben in de afgelopen periode het voorstel onderzocht. In deze brief wordt antwoord gegeven op de in de motie gestelde vragen en geven we aan waarom we dit voorstel niet gaan uitvoeren.

In deze motie wordt het volgende gevraagd:

1. Uiterlijk eind 2024 de noodzakelijke keuzes en besluiten aan de raad voor te leggen die nodig zijn om deze herinrichting mee te kunnen nemen in de totale herinrichting van het Westplein/Lombokplein,
2. Als herinrichting naar 2x1 30 km/u niet mogelijk is bij de totale herinrichting van het Westplein/Lombokplein, aan te geven wanneer herinrichting naar 2x1 30 km/u wel mogelijk is,
3. Ter voorbereiding van deze besluitvorming tijdig te onderzoeken:
  - a. Wat de oorzaken zijn dat herinrichting naar 2x1 en 30 km/u nog niet mogelijk is,
  - b. Of en welke extra maatregelen nodig zijn om de herinrichting mogelijk te maken,
  - c. Of en welke consequenties dit eventueel heeft voor prioriteiten in het mobiliteitsbeleid.

### Voorlopig Ontwerp Lombokplein

Voor het project Lombokplein hebben wij in april 2023 een Voorlopig Ontwerp (VO) vastgesteld. Daarnaast heeft u het Bestemmingsplan Lombokplein en omgeving vastgesteld op 2 februari 2023. Het VO voor het deel tussen de Overste den Oudenlaan en de Koningsbergerstraat is opgenomen in afbeelding 1 hieronder.



Afbeelding 1: VO Lombokplein, deel Graadt van Roggenweg tussen Overste den Oudenlaan en Koningsbergerstraat

### Verkeerskundige analyses

Voordat we u meenemen in de uitwerking van de motie geven we hieronder een toelichting op de onderzoeken die, zoals gebruikelijk in de planontwikkeling, eerder al zijn uitgevoerd. Voor het VO en het bestemmingsplan is een aantal onderzoeken uitgevoerd met het verkeersmodel VRU3.4 naar de doorstroming van auto, fiets en openbaar vervoer. In het verkeersmodel VRU3.4 is voor het prognosejaar 2030 uitgegaan van een aantal maatregelen die van invloed zijn op de intensiteiten in het studiegebied. Het gaat hierbij globaal om maatregelen als de bestemming Catharijnesingel, de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg naar 30 km/u, de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard en het afslagverbod Kaatstraat (cf. de Verkeersstudie Noordwest, vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2040). Na realisatie van deze maatregelen rijdt op de Graadt van Roggenweg in principe alleen nog bestemmingsverkeer. Daarnaast is in het verkeersmodel rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030, zoals het Beurskwartier en Lombokplein.

Uit de analyses en simulaties is gebleken dat het huidige ontwerp het beste bijdraagt aan de doorstroming van auto- en busverkeer en het voldoende mogelijkheden geeft voor langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers om het kruispunt te passeren of de Graadt van Roggenweg over te steken, o.a. naar de tramhaltes.

Tijdens de planvorming voor het project Lombokplein zijn reeds verschillende varianten en mogelijke optimalisaties met minder asfalt onderzocht. Deze analyses met 2x1 op de Graadt van Roggenweg lieten zien dat deze varianten een slechtere doorstroming tot gevolg hebben, met bijvoorbeeld zodanige wachtrijen vanaf de Koningsbergerstraat die de kruising met de Overste den Oudenlaan blokkeren. Gevolg is vertraging voor bussen en een onbereikbare afslag naar de Overste den Oudenlaan. De Overste den Oudenlaan is van belang voor de ontsluiting van het Westelijk Stationsgebied, met Jaarbeurs, Beurskwartier, kantoren rond de Croeselaan, parkeergarage Croeselaan en Dichterswijk. Deze analyses hebben ook uitgewezen dat een lichte toename van autoverkeer tot een substantiële afname van de doorstroming kan leiden.

### Wat zijn de oorzaken dat herinrichting naar 2x1 en 30 km/u nog niet mogelijk is?

Voor het VO (en het bestemmingsplan) zijn berekeningen van de intensiteiten uitgevoerd met behulp van het vigerende verkeersmodel VRU3.4. Ook het Mobiliteitsplan 2040 is doorgerekend. In december jl. hebben wij het nieuwe verkeersmodel (VRU3.5) vastgesteld. De cijfers uit de verkeersmodellen geven een indicatie van de effecten van de maatregelen die zijn doorgerekend.

Tabel 1: vergelijking projectmodel Lombokplein met Mobiliteitsplan 2040 en VRU3.5 voor het wegvak Graadt van Roggenweg tussen Overste den Oudenlaan en Koningsbergerstraat

|                                                 | <b>Etmaal</b> |
|-------------------------------------------------|---------------|
| <b>Mobiliteitsplan ambitie (2040)</b>           | 23.500        |
| <b>VRU 3.5 (2035)</b>                           | 25.400        |
| <b>Projectmodel Lombokplein (VRU3.4) (2030)</b> | 28.400        |

Datum 14 januari 2025  
Ons kenmerk 12931215

De resultaten laten zien dat als in 2040 alle maatregelen en ambities uit het Mobiliteitsplan 2040 en de daarbij horende mobiliteitstransitie zijn gerealiseerd, de etmaalintensiteit met ca. 5.000 voertuigen per dag afneemt ten opzichte van de referentie Projectmodel Lombokplein. Dus ook op langere termijn blijft er sprake van hoge intensiteiten op dit deel van de Graadt van Roggenweg. Om 2x1 rijstroken mogelijk te maken dienen de intensiteiten rond de 15.000 mvt/etmaal uit te komen. Zo is een inrichting met 2x1 rijstroken op het Lombokplein met 15.000 mvt/etmaal mogelijk. Met intensiteiten van 23.500 mvt/etmaal is een inrichting naar 2x1 rijstroken niet haalbaar. Ook spelen onderstaande aspecten een rol bij de haalbaarheid van de inrichting naar 2x1 rijstroken.

#### Openbaar vervoer

In het huidige VO kunnen de lijnbussen na vertrek van de halte Overste de Oudenlaan (net voor de Sowetobrug gelegen) via de busbaan invoegen op het rechtsafvak naar de Fentener van Vlissingenkade en de aansluiting voormalig P1 (Koningsbergerstraat). Voor de kruising met de Koningsbergerstraat ligt een busstrook voor de VRI, waardoor de bus als eerste kan vertrekken bij de regeling. Bij 2x1 op dit deel van de Graadt van Roggenweg komt deze mogelijkheid te vervallen en zullen de buslijnen moeten aansluiten in de wachtrij van het autoverkeer. Dit gaat ten koste van de doorstroming en exploitatie van het openbaar vervoer.

#### Dynamisch verkeersmanagement

Met het project Lombokplein ligt er ook een stevige opgave om het autoverkeer op het Lombokplein (Westplein) van de huidige ca. 20.000 voertuigen per etmaal terug te brengen naar 15.000. Naast infrastructurele maatregelen, zoals hierboven al genoemd, is er ook een belangrijke rol weggelegd voor dynamisch verkeersmanagement. Om voor lijnbussen voldoende doorstroming op het Lombokplein en de Graadt van Roggenweg te organiseren is de Daalsetunnel (de stad uit) en de Weg der Verenigde Naties en Graadt van Roggenweg tussen Overste den Oudenlaan en Koningsbergerstraat (de stad in) aangewezen als de locatie voor het bufferen van autoverkeer. Het terugbrengen van de rijstroken op de Graadt van Roggenweg heeft tot gevolg dat er minder capaciteit beschikbaar is om te bufferen. Om te voorkomen dat stad in bijvoorbeeld de afslag naar de Overste den Oudenlaan geblokkeerd wordt dient bij minder buffercapaciteit eerder autoverkeer op het netwerk te worden toegelaten, met mogelijk nadelige effecten op de doorstroming op ander kruisingen zoals de Croeselaan/Damstraat. Dit is ook nadelig voor de doorstroming van openbaar vervoer en langzaam verkeer.

#### Dynamiek in het aanliggende gebied

Er is sprake van een zeer dynamisch gebied waar een veelvoud aan ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvindt. Zo moet het hele Beurskwartier nog worden gerealiseerd en er spelen andere ontwikkelingen. U bent op 2 oktober 2024 geïnformeerd over de [Uitgangspunten Omgevingsvisie Jaarbeursterrein](#) en op 23 oktober 2024 over de herontwikkeling van [Hojel I](#). Uiteraard krijgen deze ontwikkelingen een aantal kaders vooraf mee, zoals het huidige ontwerp van de Graadt van Roggenweg/Lombokplein. Aan de andere kant willen we ontwikkelingen niet vooraf onmogelijk maken of beperken door nu al nog meer infracapaciteit op te heffen dan is besloten in het project Lombokplein.

#### Bereikbaarheid binnenstad (economisch kerngebied)

Met de huidige plannen voor het Lombokplein, bestemming Catharijnesingel en overige maatregelen uit het Mobiliteitsplan blijft de bereikbaarheid van de binnenstad in stand. Minder infrastructuur op de Graadt van Roggenweg zal echter nadelige gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de binnenstad/Hoog Catharijne.

#### **Welke maatregelen zijn nodig om de herinrichting mogelijk te maken?**

Voor het versmallen van het wegprofiel naar 2x1 rijstroken rijdt, zelfs na realisatie van project Lombokplein, bestemming Catharijnesingel, afslagverbod Kaatstraat en project Amsterdamsestraatweg en overige maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040, nog te veel autoverkeer, zoals blijkt uit tabel 1. Dat betekent dat er bovenop alle maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 een pakket aan extra maatregelen moet worden ontwikkeld om de intensiteiten nog verder terug te brengen. Omdat de route alleen nog gebruikt wordt door bestemmingsverkeer dient het

Datum 14 januari 2025  
Ons kenmerk 12931215

bestemmingsverkeer dat met de auto komt te worden verminderd. Het gaat hierbij om bestemmingsverkeer dat bij de kruising Koningsbergerstraat afslaat naar de wijk Lombok en naar de bestemmingen die ontsloten worden via de aansluiting van voormalig P1, zoals de kantoren met parkeervoorzieningen langs de Graadt van Roggenweg, het noordelijke deel van het Beurskwartier en de Galaxy Tower. Daarnaast betreft het bestemmingsverkeer dat zijn route na de kruising Koningsbergerstraat vervolgt via de Graadt van Roggenweg en het Westplein naar bestemmingen zoals Lombok, Westflank Noord (SKU) en de Binnenstad.

Het verder reduceren van autoverkeer op deze route, boven op de reductie als gevolg van het volledige pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan, betekent een reductie van bestemmingsverkeer. Een aantal maatregelen die hier aan bijdragen is het verhogen van de parkeertarieven, het substantieel verder verlagen van het aantal parkeerplaatsen in en rond de binnenstad, incl. Lombok, naast de reeds geplande sluiting van de Springweg- en Paardenveldgarage. Hierbij kan gedacht worden aan het volledig opheffen van parkeren op straat in de binnenstad of het opheffen van meerdere parkeergarages. Ook minder parkeerplaatsen bij kantoren langs de Graadt van Roggenweg en bijvoorbeeld Westflank-Noord (Stadskantoor) kunnen hier een bijdragen aan leveren.

Andere maatregelen voor verder reductie liggen op het gebied van de verkeerscirculatie. Deze zijn verder niet onderzocht. Deze zijn eerder al onderzocht met de verkeersstudie Noordwest. In deze studie is aangetoond dat maatregelen die zorgen voor minder autoverkeer op de Graadt van Roggenweg tot gevolg hebben dat wegen als de Westelijke Stadsboulevard en de Amsterdamsestraatweg drukker worden. Met de studie Noordwest is door u hierover reeds besloten (via het Mobiliteitsplan 2040).

#### *Nut en noodzaak*

Het doel van het project Lombokplein is in het Programma van Eisen/Functioneel ontwerp omschreven. De Graadt van Roggenweg vormt in de huidige situatie een zware infrastructuurbundel, bestaande uit een trambaan en minimaal twee rijstroken per rijrichting. Ook de Graadt van Roggenweg dient omgebouwd te worden tot stadsstraat die beter oversteekbaar is en meer verblijfskwaliteit heeft. Op het deel tussen de Overste den Oudenlaan en de Koningsbergerstraat zijn op maaiveld geen oversteekmogelijkheden. Wel kan ongelijkvloers de Graadt van Roggenweg worden gekruist bij de onderdoorgang bij de Fentener van Vlissingenkade en de Kanaalweg (aan beide zijdes van het Merwedekanaal). Het versmallen van de Graadt van Roggenweg op dit wegdeel zal niet bijdragen aan het vergroten van de oversteekmogelijkheden. Een gelijkvloerse oversteek van de trambaan behoort op dit moment niet tot de mogelijkheden, gezien de effecten op veiligheid en doorstroming van de tram.

#### **Consequenties voor prioritering mobiliteitsbeleid**

Het op korte termijn herinrichten van de Graadt van Roggenweg naar 2x1 rijstroken betekent dus dat er versneld een pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 en aanvullende maatregelen moet worden uitgevoerd. Een groot deel van het pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan is nog niet financieel gedekt of er moet geschoven worden met budgetten binnen de Opgave ten koste van andere ambities.

Op 11 juli 2024 heeft u de Voorjaarsnota vastgesteld. Met het vaststellen van de Voorjaarsnota is sprake van een bezuinigingspakket voor Mobiliteit. Dit bezuinigingspakket leidt tot een verlaging van het investeringsbudget met € 3 miljoen per jaar vanaf 2026. Deze bezuiniging betekent dat er tot en met 2040 € 48 miljoen minder beschikbaar is voor investeringen in bereikbaarheid. Het investeringsbudget loopt terug, dus zullen we een minder grote transitie naar duurzaam en ruimte-efficiënte mobiliteit realiseren in 2040. De uitvoering van het mobiliteitsbeleid wordt op deze wijze getemporeerd.

Naast het feit dat niet alle maatregelen uit het Mobiliteitsplan zijn gedekt, duurt het met deze bezuiniging langer voordat het maatregelenpakket dat is opgenomen in het MPB zal zijn uitgevoerd, dus de realisatie van het pakket uit het Mobiliteitsplan 2040 zal na 2040 komen te liggen en daarmee de afname van de intensiteiten op de Graadt van Roggenweg.

Datum 14 januari 2025  
Ons kenmerk 12931215

### **Conclusie**

Uit de analyses blijkt dat er op langere termijn (2040), dus met het totale pakket aan maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040, sprake is van een afname van de intensiteiten op de Graadt van Roggenweg tussen de Overste den Oudenlaan en de Koningsbergerstraat. Er rijdt echter dan nog te veel autoverkeer om 2x1 rijstroken en 30 km/u mogelijk te maken. Daarnaast heeft 2x1 en 30 km/u nadelige effecten voor de doorstroming van de buslijnen, de mogelijkheden om verkeersstromen te sturen met Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), ontwikkelmogelijkheden en de bereikbaarheid van de binnenstad.

Om tot een verdere reductie van het autoverkeer te komen zijn boven op de maatregelen uit het Mobiliteitsplan 2040 vergaande aanvullende maatregelen nodig om te komen tot minder bestemmingsverkeer voor de binnenstad en Lombok. Maatregelen zoals het verder reduceren van parkeerplaatsen op straat en in garages, zowel voor publiek als bij kantoren, en verhogen van de parkeertarieven. Aanvullende circulatiemaatregelen zijn in het kader van het Mobiliteitsplan reeds onderzocht en niet haalbaar gebleken vanwege effecten op andere routes.

Gezien het grote aantal onzekerheden ten aanzien van dekking, budgetten, planning en daadwerkelijke effecten op de intensiteiten is het realiseren van 2x1 en 30 km/u op korte termijn niet mogelijk.

Wij gaan er vanuit u hiermee voor dit moment voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester