

Voorstel maatregelen ter vervanging van knip bij de Monicabrug

Inleiding

Utrecht onderneemt actie om de lucht in de stad schoner te krijgen. Dit is nodig omdat langdurige blootstelling aan stikstofoxiden en fijn stof (waaronder roet) schadelijk is voor de gezondheid. Hiermee blijft Utrecht aantrekkelijk om in te wonen, te werken en te verblijven.

De maatregelen zijn onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), een samenwerking tussen rijksoverheid, regionale en gemeentelijke overheden om de luchtkwaliteit te verbeteren. De Europese Commissie heeft regels opgesteld om de luchtkwaliteit te verbeteren. Alle Europese landen zijn verplicht deze regelgeving te implementeren in de landelijke regelgeving. In het Uitvoeringsprogramma Gezonde Lucht voor Utrecht (2013–2015) staan alle Utrechtse maatregelen beschreven.

Voor het gebied Paardenveld – Weerdsingel – Oudenoord zijn maatregelen nodig om de luchtkwaliteit te verbeteren. In 2009 is besloten om de luchtkwaliteit, maar ook de leefbaarheid daar te verbeteren door het aanleggen van een knip in de omgeving van de Weerdsingel, die doorgaand autoverkeer tussen de Weerdsingel en de Oudenoord onmogelijk maakt.

Over het verbeteren van de luchtkwaliteit hebben we uitgebreid gesproken met ondernemers, bewoners en belanghebbenden in en rondom het gebied. Hierbij hebben we onder meer gekeken naar de effecten in de wijken en buurten. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat gewenste verbeteringen een toename van het verkeer veroorzaken door de wijken. Hiervoor zijn, samen met bewoners en ondernemers, maatregelen bedacht en uitgewerkt. Velen hebben het belang van de maatregelen onderschreven. Soms was er verschil van inzicht of discussie over de wijze van uitvoering van de maatregelen. De genoemde knip bij de Monicabrug werd daarbij, door sommigen, als een te rigoureuus middel gezien.

In het kader van het collegeakkoord, waarin voorgesteld wordt niet te knippen maar te 'knippen', is gevraagd te onderzoeken hoe vormgegeven kan worden aan het oplossen van de luchtkwaliteitsknelpunten op de Weerdsingel en Oudenoord door het knippen van het verkeer op de Weerdsingel, in plaats van het knippen van het verkeer ter hoogte van de Monicabrug. Het onderzoek heeft geresulteerd in een oplossing waarbij in de wegeninfrastructuur geen knip nodig is. Door het 'knippen' van het autoverkeer (oftewel het mondjasmaat doorlaten van verkeer) kan de noodzakelijke verbetering van de luchtkwaliteit ook bereikt worden. We kiezen daarmee het beste van twee werelden. Immers, hiermee blijven de bestemmingen bereikbaar en is doorgaand autoverkeer niet onmogelijk, zij het wellicht met een iets langere reistijd, terwijl tegelijkertijd de luchtkwaliteit een sprong vooruit maakt.

Om de vraagstelling te beantwoorden is met het vastgestelde verkeersmodel VRU3.1 bepaald wat de gevolgen zijn van knijpen in plaats van knippen. Deze gegevens zijn vervolgens gebruikt om te bepalen wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit, geluid, en lopende en komende juridische procedures.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

- Met het knijpen van verkeersstromen wordt bedoeld dat de doorstroming van het verkeer wordt beperkt maar niet onmogelijk wordt gemaakt.
- Met knippen van verkeersstromen wordt bedoeld dat de doorstroming van het verkeer onmogelijk wordt gemaakt.
- Het effect van knippen moet het effect van een knip op de luchtkwaliteit op de Weerdsingel en de Oudenoord zoveel mogelijk benaderen.
- Een toename van verkeer ten opzichte van knippen mag op de Weerdsingel geen luchtkwaliteits- knelpunten opleveren.
- Het streven is om de maatregelen mogelijk te maken met beperkte wijzigingen in het verkeersmodel (lokale effecten) en hiermee grote uitstralende effecten te voorkomen.
- De bussen moeten prioriteit behouden (in het kader van de doorstroming van het openbaar vervoer richting Overvecht), ook als er stagnatie op de Oudenoord ontstaat. Ook nood- en hulpdiensten moeten door kunnen blijven rijden zonder vertraging.
- De doorstroming van het fietsverkeer mag, ten opzichte van het herinrichtingsplan met knip, niet nadelig beïnvloed worden.
- Bevoorrading van de binnenstad moet mogelijk blijven, echter, de reistijd kan door het knippen langer worden.
- Verkeer mag niet afgewenteld worden naar de Amsterdamsestraatweg.
- De bewegwijzering van de hoofdroutes Utrecht en PRIS wordt uitgevoerd alsof de knip er wel is. Hiermee wordt het om het centrum heen rijden voor het oost-west verkeer gestimuleerd. Dit verkeer wordt verwezen via de binnenring in lijn met de uitgangspunten uit Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Voor de hele stad wordt de routing uitgewerkt in Slimme routes, Slimme regelingen.
- De maatregelen moeten uiterlijk zijn gerealiseerd in 2015 en de beschikbare FES-(rijks)subsidie en de gemeentelijke cofinanciering moeten uiterlijk in 2015 zijn uitgegeven.¹

¹ De staatssecretaris van I&M heeft per brief (IENM/BSK-2014/134310) laten weten dat de bestedingstermijn van de FES-middelen met een jaar wordt verlengd (tot eind 2015) (zie bijlage 9).

Quickscan “knijpen in plaats van knippen”

Er is een quickscan uitgevoerd om te bepalen of op basis van het beperken van de verkeerscapaciteit rondom Paardenveld–Weerdsingel en Oudenoord aan de doelstellingen van luchtkwaliteit voldaan kan worden. In het algemeen kan worden gezegd dat de knip vervangen wordt door het knijpen/doseren van het autoverkeer op de toeleidende wegen. Dit houdt onder andere de navolgende maatregelen in:

- Voer de inrichtingsplannen van **Paardenveld** uit conform de vastgestelde plannen (zie bijlage 8). Binnen deze inrichtingsplannen is het mogelijk om het verkeersaanbod te doseren richting de Amsterdamsestraatweg en de Weerdsingel. Dit doseren vindt plaats met behulp van de verkeersregelininstallatie. Binnen de afwikkeling van de dubbele T-kruising is ruimte voor in totaal 8.500 tot 9.000 voertuigen. De gehele afwikkeling op Paardenveld blijft voor de overige gebruikers gelijk. Zo krijgt het fietsverkeer maximale prioriteit in de regeling. Nb. de mogelijkheid om wel door te rijden bij de Monicabrug zal verkeer aantrekken. Hiermee kan in aanvang filevorming ontstaan.
- Handhaaf grotendeels de huidige vormgeving van de **kruising Weerdsingel/Oudenoord** en combineer het rechtdoorgaande verkeer vanaf de Oudenoord naar de Weersingel met het rechtsafslaand verkeer met behulp van minimaal groen. Hiermee wordt de bereikbaarheid van Wijk C, een goede doorstroming van het busverkeer op de as St. Jacobsstraat – Oudenoord – Overvecht v.v., en van het bevoorradingsverkeer het best gegarandeerd, evenals korte wachttijden voor het langzaam verkeer. Ook het doseren van vooral het ingaande verkeer richting Paardenveld is hiermee uit te voeren. Met deze maatregel kan in aanvang filevorming ontstaan.
- Voer de **Weerdsingel** uit als 30km gebied. Er is een nader uitgewerkt ontwerp van de geknepen Weerdsingel bijgevoegd (zie bijlagen 6 en 7). Dit principeontwerp is getoetst en akkoord bevonden. Het ontwerp gaat uit van:
 - het handhaven van de bomen en de flora- en faunastreek langs het water;
 - het handhaven van de bomen aan de woningzijde;
 - het versmallen van de rijbaan door het vergroten van de boomspiegels;
 - het aanbrengen van een fietsstrook op de rijbaan, aan de zijde van het water.
- Voer maatregelen tegen een toename van het verkeer in **Pijlsweerd** uit conform de plannen. Hiermee wordt voorkomen dat men door Pijlsweerd rijdt om de “geknepen” kruising Oudenoord en Weerdsingel te omzeilen (zie bijlage 4).
- **Monitor de verkeersintensiteiten op de toeleidende routes.** De diverse verkeersregelininstallaties worden uitgevoerd met tellussen zodat regelmatig de verkeersintensiteiten kunnen worden bepaald. Aanvullende maatregelen kunnen op basis van deze tellingen worden genomen.
- Monitor het verkeer in **Ondiep**. Uit de participatie komt geen eenduidig beeld over de mogelijke maatregelen om de eventuele toename van het verkeer door de wijk te voorkomen. Voorgesteld

wordt om dit goed te monitoren en bij een eventuele toename van verkeer dit door aanpassing van de verkeersregelininstallatie bij te sturen.

- Voor Wijk C verandert de verkeerssituatie niet. De wijk blijft bereikbaar via de Weerdsingel en Oudenoord. In verband met de aanleg van de singel, waarbij de directe aansluiting op Paardenveld komt te vervallen, wordt in overleg met de wijk een nieuw circulatieplan opgesteld.

Verkeer

In bijlage 1 is een modelvariant opgenomen, op basis van het vastgestelde Vru3.1u 2015 model. In deze modelvariant is ten opzichte van het vastgestelde model de volgende wijziging doorgevoerd: de knip Monicabrug (geen verkeer mogelijk van de Weerdsingel naar de Oudenoord, en vice versa) is opgeheven en vervangen door knijpen in te voeren van de Weerdsingel naar de Oudenoord, en vice versa. Bijlage 1 laat de verkeerscijfers zien na het knijpen en bijlage 2 het verschil ten opzichte van het vastgestelde model Vru3.1u 2015 (mvt etmaal) waarin de knip bij de Monicabrug is opgenomen.

Het effect op het verkeer is voornamelijk een lokale aangelegenheid, waarbij het 2.800 mvt/etmaal drukker wordt op de Weerdsingel (blijft nog onder 9.000 mvt per etmaal). Deze route via de Weerdsingel met (knijp-)vertraging is modelmatig aantrekkelijker dan via de Amsterdamsestraatweg. Hierbij moet opgemerkt worden dat deze routes onderling erg gevoelig zijn. Een beetje reistijd extra bij de ene route kan betekenen dat de andere net weer wat aantrekkelijker is. Voor mensen die met (bijvoorbeeld) Tom Tom of Google Maps navigeren, geldt te zijner tijd waarschijnlijk dezelfde gevoeligheid (zie bijlage 3). De conclusie is derhalve dat het monitoren van de verkeersaantallen op deze wegen na het nemen van de maatregelen van belang is. Tevens blijft de opgave om te knijpen op Paardenveld richting de Amsterdamsestraatweg.

Verkeersmaatregelen Pijlsweerd

De maatregelen tegen een toename van het verkeer in Pijlsweerd zijn nodig en worden uitgevoerd volgens bijlage 4. De voorgestelde verkeersmaatregelen in Pijlsweerd zijn middels een participatietraject met bewoners bepaald. De voorgestelde maatregelen zijn samengevat in een door de gehele wijk verspreide folder waarop ieder zijn reactie kon geven. Veel opmerkingen hebben betrekking op het omrijden als gevolg van de maatregelen in de wijk in combinatie met de knip bij de Monicabrug. Door het verkeer bij het knijpen wel toe te staan om via de Weerdsingel en Oudenoord te rijden is dit bezwaar van vele bewoners komen te vervallen. De verkeersbesluiten voor deze maatregelen worden uitgewerkt en ter besluitvorming aan het college voorgelegd.

Verkeer Amsterdamsestraatweg

Met inachtneming van de maatregelen in Pijlsweerd (en eventueel Ondiep), waardoor de toename van verkeer door de wijk als gevolg van de knijp wordt tegengegaan, vormen Paardenveld en de kruising Amsterdamsestraatweg–Marnixlaan de belangrijkste “doseerpunten” voor de Amsterdamsestraatweg. Hiermee kan het verkeersaanbod op de Amsterdamsestraatweg goed gedoseerd worden.

Luchtkwaliteit

Voor de variant op VRU 3.1 met “knijpen” zijn er in 2015 met de maximale verkeersaantallen van 8.700 mvt/etmaal op de Weerdsingel en 7.600 mvt/etmaal op de Oudenoord en op de routes waarover extra verkeer gaat rijden geen luchtkwaliteitsknelpunten voor stikstofdioxide (NO) en fijn stof (PM₁₀).. De Weerdsingel en Oudenoord blijven ruimschoots onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (= < 35 µg/m³ NO₂);

De route via de Amsterdamsestraatweg blijkt als alternatieve route voor de Weerdsingel – Oudenoord, kwetsbaar voor de luchtkwaliteit. De NO₂-concentraties verslechteren met 0,4 – 0,7 µg/m³, maar blijven ruim onder de grenswaarde met een veilige marge. Op de Ahornstraat en de Acaciastraat verslechtert de luchtkwaliteit (circa 2,5 – 5 µg//m³), maar blijft voldoen aan de grenswaarden. De NO₂-concentraties blijven ook daar binnen de veilige marge.

Geluid

Volgens de Wet geluidhinder moet er bij een wijziging van een weg worden bekeken welk effect die verandering heeft op het geluidsniveau bij bestaande geluidsgevoelige bestemmingen (woningen, scholen, woonboten). Als het toekomstig geluidsniveau met (afgerond) 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van de situatie voor de wijziging of een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde, dan is er sprake van een reconstructie. Er zijn bij een reconstructie wettelijke grenzen gesteld aan zowel de hoogte van het geluidsniveau als de mate van toename die de gemeente kan vergunnen.

Onderzocht is of de verbouwing van Paardenveld een reconstructie volgens de Wet geluidhinder is en zo ja of de knijp vergunbaar (passend binnen de normen van de Wet geluidhinder) is.

De volgende conclusies kunnen uit verricht onderzoek worden getrokken:

1. Ten gevolge van de wijzigingen aan de Oudenoord–Weerdsingel–Daalsetunnel is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (de geluidsbelasting neemt niet met 2 dB of meer toe).
2. De plannen kunnen vanuit het gestelde in de Wet geluidhinder zonder aanvullende besluiten doorgang vinden.

Juridische toets

Gekeken is naar de lokale effecten van het knippen in plaats van het knippen en de mogelijke gevolgen voor de lopende juridische procedures.

Lokale effecten

Uit de analyse van verkeer blijkt dat knippen lokaal leidt tot een beperkte verhoging van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de maatregelen met een knip op bepaalde wegen. Dit is doorgerekend op luchtkwaliteit en geluid. De uitkomsten geven aan dat het knippen een lokaal effect betreft en niet leidt tot overschrijding van de geluidnormen en luchtkwaliteitsgrenswaarden aldaar en bij de toeleidende wegen.

Mogelijke gevolgen voor juridische procedures

Een beperkte verhoging van het verkeer ebt snel weg in het stedelijke verkeersbeeld. De aanpassing van knippen naar knippen is daarom voor vijf procedures relevant om vast te stellen of dit tot problemen leidt die niet oplosbaar zijn.

- Verkeersbesluit knippen Weerdsingel en Oudenoord bij de Monicabrug.
Met de conclusies op het gebied van geluid en luchtkwaliteit wordt aangetoond dat het knippen niet leidt tot overschrijding van de normen.
- Bestemmingsplan Catharijnesingel Noord (terugbrengen water in de singel)
Geen effect, het betreft alleen de doorsteek vanaf Paardenveld richting Wijk C.
- Wet Geluidhinder verkeersknooppunt Paardenveld
Met de conclusies op het gebied van geluid en luchtkwaliteit wordt aangetoond dat het knippen niet leidt tot overschrijding van de normen.
- Bestemmingsplan en omgevingsvergunning nieuwbouw Bijenkorf
De Raad van State heeft op 18 juni 2014 het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning vernietigd. Er is onvoldoende gemotiveerd op bepaalde onderdelen van de toetsing aan de parkeernormen en daarmee ook de verkeeraantrekkende werking van het nieuwbouwplan en de vraag over de uitkomsten van onderliggende geluid- en luchtkwaliteitsrapporten. Dit betekent dat hiervoor nieuwe besluiten zullen moeten worden genomen en dan is de nieuwe verkeerssituatie als gevolg van de knip relevant. Er worden geen problemen verwacht vanwege de geringe verhoging en ook de mogelijke maatregelen om bij te sturen. Dit biedt afdoende sturingsmogelijkheden om eventuele extra verkeersbewegingen als gevolg van het nieuwbouwplan Bijenkorf op te vangen zonder dat dit leidt tot meer verkeer in totaal.
- Hotel Kaatstraat (voormalige DMO).
De situatie is kwalitatief bekeken voor lucht en geluid. Voor luchtkwaliteit blijven alle gebieden onder de grenswaarden. Voor geluid zijn de gevolgen voor lopende plannen niet significant. Nb. een hotel is geen geluidgevoelige bestemming.

Conclusie

Het knippen leidt, ten opzichte van het knippen, lokaal (voornamelijk op de Weerdsingel en de Oudenoord) tot een beperkte verhoging van de verkeersintensiteiten. Op het vlak van geluid en luchtkwaliteit is aangetoond dat het knippen niet leidt tot overschrijding van de normen/grenswaarden. De uitvoering middels knippen levert een grote verbetering ten opzichte van de huidige situatie en voldoet aan de luchtkwaliteitsdoelstellingen.

Overige aandachtspunten

- Bij de Monicabrug is een goedgekeurd plan in uitvoering voor de Albert Heijn. Dit kan goed ingepast worden in het voorliggende plan.
- De Hogeschool heeft goedgekeurde bouwplannen afgestemd op de kruising met knip. Wellicht zijn aanpassingen noodzakelijk aan de kruising maar deze zijn goed inpasbaar.
- Er zijn nog steeds verkeersbesluiten nodig om een aantal voorgestelde maatregelen uit te voeren, namelijk:
 - maatregelen tegen toename van het verkeer door Pijlsweerd;
 - inrichting Weerdsingel als 30 km-zone.
- De financiële gevolgen zijn nog niet geïnventariseerd. De plannen voor Paardenveld, Amsterdamsestraatweg en Pijlsweerd zijn gelijk aan de plannen van de eerdere knip. De inrichting van de Weerdsingel en de Monicabrug veranderen wel wezenlijk ten opzichte van de variant met knip. De ramingen worden geactualiseerd na akkoord op de bovenliggende principes. De verwachting is dat er geen substantiële afwijkingen uit voort komen.