

Tijdelijk herinrichting Amsterdamsestraatweg

Tijdelijk 2014

- april 2014 Collegebesluit Ontwikkelstrategie Amsterdamsestraatweg. Quote uit Ontwikkelstrategie: *“De visie van bewoners, ondernemers en pandeigenaren is simpel en direct. Zij willen een Amsterdamsestraatweg waar het goed wonen en prettig verblijven is. Daarvoor is een kwalitatief goed ingerichte en schone openbare ruimte met groen en kunst nodig”*. Eén van de maatregelen uit de ontwikkelstrategie is: *“Verbeteren ruimtelijke kwaliteit door invoeren 30-km zone op traject kop ASW-Marnixlaan”*
- Het opstellen van de ontwikkelstrategie ASW waaronder het idee voor de herinrichting is gebeurd in nauwe samenwerking met de buurt.
- juni 2014 Raadsbrief over Ontwikkelstrategie: Quote *“Doelstelling van de Ontwikkelstrategie is met de herinrichting van verblijfsgebieden te anticiperen op een mogelijk andere inrichting, zoals bijvoorbeeld de toekomstige aanwijzing van een 30 km-zone. In de Ontwikkelstrategie wordt aangegeven dat afstemming met Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar vereist is. Voor het terugdringen van de snelheid / inrichting van een 30 km zone op de Amsterdamsestraatweg is het noodzakelijk dat het huidige aantal fors auto's vermindert. Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar richt zich op een duurzaam mobiliteitsstelsel voor Utrecht, voor een leefbare, bereikbare, verkeersveilige stad én een openbare ruimte met kwaliteit. Minder (doorgaand) autoverkeer draagt hieraan bij. Met de maatregelen van UAB (denk bijvoorbeeld aan Verkeersmanagement, fiets- en OV maatregelen) streven we ernaar, dat het autoverkeer afneemt. Als dat lukt kan de inrichting van de Amsterdamsestraatweg worden aangepast aan een profiel dat past bij een lagere snelheid. Bij die herprofilering zou dan ruimte kunnen ontstaan voor een fiets- en voetgangersvriendelijker inrichting. We praten hier over de lange termijn. Maatregelen uit UAB worden de komende jaren uitgevoerd. Indien de invoering van het eindbeeld, zoals bijvoorbeeld een 30 km-zone pas in een later stadium mogelijk wordt (dus later dan de herinrichting van de verblijfsgebieden), dan is het van belang de herinrichting van de twee verblijfsgebieden op de Amsterdamsestraatweg zodanig uit te voeren dat het bijdraagt aan de toekomstige inrichting. (...)Het is dus van belang om bij de herinrichting al te anticiperen op de nieuwe inrichting, zoals eventuele invoering van een 30-km zone. Voorkomen moet worden dat de Amsterdamsestraatweg twee keer op de schop moet gaan, ook vanwege de financiële gevolgen.”*
- juli 2014 Raad stelt Ontwikkelstrategie vast. Uitvoering 30km gekoppeld aan besluitvorming over Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar
- dec 2014 Raadsbrief over Ontwikkelstrategie incl notitie mobiliteit: Samenvatting hieruit: *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.*

Daarnaast aankondiging van quick wins op korte termijn. Op middellange termijn is aangegeven dat de verwachting is dat het verkeer niet substantieel verandert, daarom focus op oversteekbaarheid voor voetgangers / fietsers thv minimaal drie locaties: Kop van de Amsterdamsestraatweg, Boorstraat/Bethlehemstraat/spoorviaduct en Watertoren/Oppenheimplein. Over de langere termijn is aangegeven: *“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”*. en *“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 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”*.

Tijdslijn 2015

- mei 2015 RIB over notitie Mobiliteit. Verkeerswerkgroep Ondiep en ASW250 vragen raad om invoering van 30km zone op de hele ASW (o.a. vanuit oogpunt gezondheid), niet alleen maar aanpakken van drie plekken waar oversteekbaarheid wordt verbeterd. Leggen ook relatie met verkeersmaatregelen knijp Monicabrug, hierdoor ontstaat er meer i.p.v. minder verkeer op de ASW. Ondernemersvereniging vraagt aandacht voor compenserende maatregelen voor verminderde autobereikbaarheid als 30km zone wordt ingevoerd.
- sept 2015 Raadsbrief stavaza ontwikkelstrategie ASW. Ook delen van ruimtelijke basisprincipes voor ASW. Voor herinrichting vooruitwijzing naar concept SRSRSB.
- najaar 2015 Vrijgave concept SRSRSB. ASW als 30km weg opgenomen.

Tijdslijn 2016

- mei 2016 Vaststelling SRSRSB. ASW als 30km weg opgenomen
- voorjaar 2016 Oproep bewonersorganisaties en ondernemersvereniging aan raad om geld te reserveren voor herinrichting. Doel: verbeteren van verkeersveiligheid, leefbaarheid, ruime fietspaden, ontsluitingsweg alleen voor bestemmingsverkeer en voldoende auto- en fietsparkeergelegenheid.
- juli 2016 Vaststelling VJN. Daarin opgenomen dat in 2016 wordt gestart met het opstellen van een uitvoeringsstrategie voor 30km/u. Voor herinrichting is een bedrag van 1,6 mln gereserveerd.
- juli 2016 Motie ‘Amsterdamsestraatweg vraagt lange adem II’ met oproep van raad om bij PB 2017 met een voorstel te komen voor financiering ontwikkelstrategie fase II, incl 30km zone. Dit nav mediaberichten over ASW als gevaarlijkste straat van NL en nav dat college heeft aangegeven dat de 1,7 mln ongeveer een vijfde is van de totaal benodigde middelen voor herinrichting naar 30km/u straat.

- okt 2016 Raadsbrief over Ontwikkelstrategie met aankondiging start Uitvoeringsstrategie 30 km, o.a. ook in beeld brengen hoe een 30km regime in de komende jaren gefaseerd kan worden ingevoerd incl benodigde middelen.
- okt 2016 Presentatie drie varianten aan buurt:
 - variant A: fietspaden apart van de rijbaan;
 - variant B: brede fietsstroken naast de rijbaan;
 - variant C: parkeren in een brede middenberm
 Veel reacties opgehaald, waaronder twee bewonersvarianten

Tijdslijn 2017

- maart 2017 Presentatie twee nieuwe varianten aan buurt dmv roadshow 30 on tour:
 - Vanuit de gewenste functie: Mengen op de tussenliggende delen en mengen op de pleinen (nieuwe variant A)
 - Vanuit het gebruik: Gescheiden fietspaden op de tussenliggende delen en mengen op de pleinen (nieuwe variant B)
- Quote uit inrichtingsvoorstel: *“De meningen over de inrichtingsvoorstellen voor de tussengelegen weggedeeltes liepen meer uiteen, waarbij er meer draagvlak is voor het inrichtingsvoorstel vanuit het gebruik (variant B), waarbij de verkeersdeelnemers op de tussengelegen weggedeeltes worden gescheiden. Voornaamste reden voor deze keuze is dat mensen de variant vanuit de gewenste functie (variant A), waarbij er meer ruimte is voor de voetganger en de overige verkeersdeelnemers gemengd worden, niet veilig vinden gegeven de verkeersdrukte, in combinatie met de bus en het vrachtverkeer op de Straatweg en vanwege de (rij)cultuur op de Amsterdamsestraatweg. Wel wordt opgemerkt dat dit inrichtingsvoorstel het beste past bij het gewenste toekomstbeeld als verblijfsstraat.”*
- maart 2017 Technische briefing gemeenteraad over beide varianten. Zelfde zorgen als de buurt over mengen geuit door raadsleden.
- juni 2017 Tijdens de 30 on tour werden er kritische opmerkingen gemaakt bij het mengen van de fietsers met autoverkeer. Dit heeft geresulteerd in o.a. een second opinion door SWOV en expertmeeting. Conclusie van SWOV: *Gegeven de huidige en toekomstige verkeersintensiteiten is het niet verantwoord fiets- en gemotoriseerd verkeer te mengen, ook niet bij lagere snelheden.*
- juli 2017 Collegebesluit en raadsbrief over Inrichtingsvoorstel en Uitvoeringsstrategie ASW. Bevat nieuwe variant met gescheiden fietsroutes op de tussenliggende delen en scheiden op de pleinen. Uitvoeringsstrategie geeft aan met beschikbare middelen (3 mln) te starten met realisatie 3 pleinen + 6 snelheidsremmers / oversteekvoorzieningen.
- In document Inrichtingsvoorstel wordt in bijlage 3 de verkeerskundige uitdaging beschreven: *Gegeven de uitgangspunten die horen bij een erftoegangsweg (30km/u weg) en de kenmerken van de Amsterdamsestraatweg is het verkeerskundig gezien niet wenselijk om de Straatweg in te richten als erftoegangsweg. Met name de hoge verkeersintensiteit is daar bepalend in. Daarnaast rijdt op de Amsterdamsestraatweg openbaar vervoer en is het aandeel vrachtverkeer hoog.*
- In de uitvoeringsstrategie is een getrapte aanpak van de ASW voorgesteld, te beginnen bij de pleinen. Eén van de redenen hiervoor is *“afname van de*

verkeersintensiteit is een randvoorwaarde voor het kunnen mengen van verkeersdeelnemers". Dit volgend op een inrichting vanuit de gewenste functie (variant A).

- okt 2017 RIB over collegebesluit. VWG Ondiep vraagt aandacht voor onderbouwing verkeersintensiteiten. Waarom kunnen deze niet omlaag?
- nov 2017 Commissie over collegebesluit. Discussie raadsleden over realisme 30km/u vs verkeersintensiteiten. Wethouder Diepeveen geeft aan dat 3 pleinen en 6 snelheidsremmers de ondergrens is, maar wel voldoende snelheidsremming oplevert.

Tijdlijn 2018

- januari 2018 Raadsbrief ontwikkelstrategie ASW. Aankondiging dat wordt gewerkt aan het IPvE/FO voor de complete herinrichting van de ASW. Dit mede met het oog op het opleveren van een kostenraming tbv afweging bij VJN 2018.
- maart 2018 Raadsbrief uitvoeringsprogramma ASW 2018-2020. Daarin aangegeven dat voor herinrichting van de gehele ASW 8 miljoen euro benodigd is. Drie varianten aangedragen: 1) gedeeltelijke herinrichting binnen huidige dekking; 2) herinrichting locaties uit Inrichtingsvoorstel waarvoor aanvullende middelen benodigd zijn; 3) volledige herinrichting ASW à 8 miljoen
- juni 2018 Vaststelling coalitieakkoord inclusief 8 miljoen voor volledige herinrichting voor ASW.
- oktober 2018 Memo aan de gemeenteraad. Quote: *"De afgelopen periode is hard gewerkt aan het opstellen van een conceptontwerp (IPvE/FO). Het blijkt lastig om een aantrekkelijke, leefbare en verkeersveilige inrichting te maken voor de Amsterdamsestraatweg. Dit komt vooral door de hoeveelheid autoverkeer op de Amsterdamsestraatweg. Daarom wordt nu eerst een verkeersstudie uitgevoerd. In de verkeersstudie wordt onderzocht of en hoe het aandeel autoverkeer op de Amsterdamsestraatweg omlaag gebracht kan worden zodat er meer ruimte ontstaat voor veilig lopen, fietsen en verblijven."*
- nov 2018 Bespreking memo in commissie S&R. Raadsleden hebben vragen bij waarom college nu tot constatering komt dat herinrichting met huidige verkeersintensiteiten niet kan. Wethouder Van Hooijdonk geeft aan dat vanuit college altijd al is aangegeven dat 30km zone moeilijk te realiseren is in deze straat. Quote: *"Allerlei mogelijkheden zijn toen heel breed bekeken. Vervolgens zijn de uitkomsten toen verder uitgewerkt in een integraal programma van eisen. In dit proces werd van alles geleerd en het dubbeltje is toen uiteindelijk de andere kant op gevallen in combinatie met dat er nu meer kansen liggen dan in het verleden om substantieel iets te veranderen. Voordat een en ander voor twintig of dertig jaar aangelegd wordt, wil het college nog een keer herbezinnen op iets meer fundamenteels."*

Tijdlijn 2019

- januari 2019 Aanleiding verkeersstudie Noordwest

Raadsbrief IPvE/FO Amsterdamstraatweg en verkeersstudie Noordwest. Quote: *“De conclusie die wij uit het concept IPvE/FO trekken is dat met de huidige hoeveelheid autoverkeer de ambities voor een verkeersveilige, aantrekkelijke en leefbare 30km-straat moeilijk gerealiseerd kan worden. Dit baseren wij op de volgende twee punten die tijdens het opstellen van het IPvE/FO duidelijk zijn geworden:*

1) Het versmallen van de rijbaan voor autoverkeer is niet mogelijk in verband met eisen van nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. In het ontwerp gaan fietsers er daarom in het profiel een beetje op vooruit (0,5 meter per richting), maar voetgangers krijgen een minder brede stoep. Dit past niet bij de ambities die we hebben met ons mobiliteitsbeleid (SRSRSB) voor de Amsterdamsestraatweg, namelijk meer ruimte voor veilig fietsen, lopen en verblijven.

2) Het aanleggen van drempels is de meest effectieve manier om de snelheid af te remmen naar 30km/u. Drempels in klinkerverharding zorgen echter voor meer geluid en trillingen voor omwonenden en minder comfort voor buspassagiers, dan in de huidige situatie.

Het bleek tijdens de planontwikkeling al lastig om tot een goede 30km-inrichting te komen omdat de Amsterdamsestraatweg een lange, rechte straat is waar vanwege de verkeersveiligheid fietsers en auto's gescheiden van elkaar moeten rijden.

Bovenstaande punten zijn voor ons de spreekwoordelijke druppel waardoor wij afgelopen najaar hebben besloten om ons te herbezinnen op hoe wij een verkeersveilige, aantrekkelijke en leefbare 30km-straat op de Amsterdamsestraatweg kunnen realiseren.

Dit betekent niet dat het opgestelde concept IPvE/FO per definitie niet gerealiseerd kan worden. Wel zullen onder andere bovenstaande punten moeten worden opgelost om nog minimaal aan het doel van het project te blijven voldoen. Wij voorzien dat dit niet eenvoudig is. Daarbij willen wij het beschikbare budget voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg (8 miljoen euro) zoveel mogelijk in lijn met onze ambities en daarmee toekomstbestendig investeren.”. Hierna heeft de verkeersstudie Noordwest uitgevoerd.

Tijdljn 2020

Mei 2020 Uitkomsten verkeersstudie Noordwest

Tijdens de uitwerking van het IPvE/FO was de constatering dat er te veel autoverkeer aanwezig is om met de herinrichting 30km/u maximumsnelheid de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Hierdoor is besloten eerst een verkeersstudie Noordwest uit te voeren met als doel om met ingrepen in de verkeerscirculatie de overmaat van auto's door Noordwest te verminderen. Deze studie is ook mede het verzoek van de Raad om op het Westplein maximaal 15.000 mvt/etmaal toe te staan. Met de conclusies van de verkeersstudie Noordwest is gewerkt aan het opstellen van principekeuzes.

Nov. 2020 Vaststelling van de principekeuzes

Om tot een breed gedragen herinrichting te komen van de Amsterdamsestraatweg is besloten eerst principekeuzes vast te stellen op basis van de uitkomsten van de verkeersstudie Noordwest. Deze principekeuze hebben de basis gevormd voor de nieuwe inrichting en verdere uitwerking van het IPvE/FO.

Tijdslijn 2021

Sept. 2021 Vrijgave concept IPvE/FO

Raadsbrief over het besluit om het concept IPvE/FO voor de herinrichting Amsterdamsestraatweg vrij te geven voor consultatie.

Tijdslijn 2022

Jan. 2022 Toezeggingen ten aanzien van de herinrichting Amsterdamsestraatweg

Tijdens de behandeling van het Concept IPvE/FO voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg in de Commissie Stad en Ruimte van 18 november jl. is de raad toegezegd het resultaat van het parkeeronderzoek op de Amsterdamsestraatweg ter beschikking te stellen. Daarnaast is ook toegezegd om te onderzoeken of een versmalling van de rijbaan van 6,5 m naar 6 m mogelijk is. We hebben de geïnformeerd over de bovenstaande punten.

Maart 2022 Vaststelling definitief IPvE/FO

Na een relatief lange periode van studie en voorbereiding is het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (IPvE/FO) voor de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg en bijbehorende reactienota vastgesteld. Dit betekent dat nu ook het nieuwe ontwerp van de Amsterdamsestraatweg vorm krijgt. Met het vaststellen van het definitieve IPvE/FO van de Amsterdamsestraatweg hebben we een belangrijke stap gezet naar een leefbare en veilige straat waar het fijn is om te wonen, werken en winkelen. Deze herinrichting naar een aantrekkelijke Amsterdamsestraatweg past ook uitstekend in het concept van de “10 minuten stad” waarbij veel faciliteiten op 10 minuten fietsen van de woning liggen.

Tijdslijn 2023

Jan. 2023 Vaststelling voorlopig ontwerp

Het voorlopig ontwerp is een verdere uitwerking van het IPvE/FO. In deze periode is onder andere het rioolwerk toegevoegd aan de scope van de opgave. In de hiernavolgende fasen is het ontwerp technisch uitgewerkt en is het project aanbesteed. Ook dit ontwerp is beschikbaar gesteld voor consultatie. Naar aanleiding van de reacties op het concept VO hebben we een aantal aanpassingen gedaan aan het ontwerp. Dit ging vooral om relatief kleine wijzigingen zoals de locatie van bomen en de ruimte voor terrassen.

juni 2023 Definitief ontwerp gereed

Het definitief ontwerp is de uitgewerkte versie van een ontwerp waarin alle keuzes en details zijn vastgelegd. Het volgt op het voorlopige ontwerp (VO) en vormt de laatste stap in het ontwerpproces voordat de uitvoering kan beginnen. Het definitief ontwerp biedt een volledig beeld van hoe een project er na realisatie uit zal zien en is basis voor de technische uitwerking, vergunningaanvragen en de daadwerkelijke uitvoering.

Tijdslijn 2024

Jan. 2024 Bestek en aanbesteding afgerond

De herinrichting is in techniek uitgewerkt en definitief gegund aan de aannemer. Hierna is de aannemer aan de slag gegaan om de uitvoeringsplannen voor te bereiden.

15 juni 2024 Start fysieke herinrichtingswerkzaamheden

Communicatie en participatiemomenten herinrichting ASW

Hieronder zijn de participatie- en communicatiemomenten opgesomd vanaf het moment dat er is gestart met het werken aan de principekeuzes. Uiteraard is de omgeving ook al betrokken geweest bij het opstellen van de ontwikkelstrategie tot aan de verkeersstudie Noordwest. Deze eerdere momenten zijn op hoofdlijnen beschreven in de tijdlijn.

permanent	Projectpagina utrecht.nl/Amsterdamsestraatweg
25 augustus 2020	1e bijeenkomst Klankbordgroep ASW
20 oktober 2020	2e bijeenkomst Klankbordgroep ASW
februari 2021	Digitale nieuwsbrief Straatweg en nieuwsbrief Noordwest
31 mei 2021	Projectleider herinrichting ASW in overleg met #ASW030
juni 2021	Video buurtvlogger
17 juni 2021	3e bijeenkomst Klankbordgroep ASW
september 2021	Wijkbericht over IPvE-FO
september 2021	Berichten in digitale Nieuwsbrief Utrecht
september 2021	Diverse uitingen en advertentie op social media
september 2021	Interview met wethouder in DUIC
september 2021	Persbericht, artikel in AD Utrecht (online en print)
20 en 23 september 2021	Digitale informatiebijeenkomsten
28 september 2021	Digitale spreekuren
September 2021	Inloopspreekuur (fysiek) op het wijkbureau
30 september 2021	4e bijeenkomst Klankbordgroep ASW
10 maart 2022	Persbericht, artikel in AD Utrecht (online en print)
24 maart 2022	5e bijeenkomst Klankbordgroep ASW

september 2022	Wijkbericht over Voorlopig Ontwerp Herinrichting ASW
september 2022	Bericht in digitale Nieuwsbrief Utrecht
september 2022	Diverse uitingen en advertentie op social media
12 september 2022	6e bijeenkomst Klankbordgroep ASW
15 september 2022	Digitale informatiebijeenkomst
18 september 2022	Fysieke inloopkraam buurtmarkt Plantage
November 2022	Wijkbericht Voorbereidend onderzoek in de grond op de Amsterdamsestraatweg
Januari 2023	Wijkbericht definitief voorlopig ontwerp Amsterdamsestraatweg
8 februari 2023	Ondernemersavond Amsterdamsestraatweg
29 maart 2023	Gesprek ondernemersvereniging met wethouder Dennis de Vries
Juni 2023	Wijkbericht definitief ontwerp Amsterdamsestraatweg
Juni en juli 2023	Digitale vragenlijst/enquête over wat belangrijk is tijdens werkzaamheden
3 juli 2023	Informatiebijeenkomst/open klankbordgroep bijeenkomst eisen en wensen bereikbaarheid en hinder tijdens uitvoering
Februari 2024	Wijkbericht herinrichting Amsterdamsestraatweg (aannemer bekend, rioolvervanging, weghalen bomen)
12 maart 2024	Jaarvergadering ASW030 (presentatie)
23 april 2024	Inloopspreekuur ondernemers herinrichting Amsterdamsestraatweg
Mei 2024	Wijkbericht uitnodiging inloopavond werkzaamheden Amsterdamsestraatweg
28 mei 2024	Inloopavond ondernemers
30 mei 2024	Inloopavond bewoners
Juni 2024	Bewonersbrief start werkzaamheden Amsterdamsestraatweg