

Verkeersonderzoek

Stadsring Amersfoort autoluw

Inleiding

Door raadsleden Dirk Joost van Hamersveld (D66) en Jeroen Bulthuis (Groen Links) is samen met leden van Burgerinitiatief 'Van Ring naar Park' onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden om de Stadsring autoluw te maken. Hierbij is ambtelijke ondersteuning geleverd door verkeerskundigen van de gemeente en door adviesbureau RH/DHV.

Aan de hand van door het Burgerinitiatief en de raadsleden opgestelde alternatieven met maatregelen om de Stadsring autoluw te maken zijn door RH/DHV met behulp van een verkeersmodel berekeningen gemaakt wat daarvan de effecten zijn voor het verkeer. Niet alleen voor het verkeer in de omgeving van de Stadsring maar voor heel Amersfoort.

In dit artikel worden de uitkomsten van deze modelberekeningen op hoofdlijnen beschreven.

Als we niets doen loopt Amersfoort vast

Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Amersfoort zal naar verwachting aankomend decennium (inwoners naar 175.000) groeien. Dat betekent dat er ook meer mobiliteit zal zijn. Er zijn verschillende infrastructurele projecten voorzien om deze groei te kunnen opvangen. Hierbij wordt niet alleen ingezet op de auto, maar juist op het aantrekkelijker maken van andere vervoersmiddelen zoals het OV, de fiets en lopen. Een groot deel van de groei in mobiliteit moet namelijk worden opgevangen met OV en fiets. Desondanks geeft een doorrekening met het verkeersmodel aan, dat het autoverkeer in Amersfoort in 2030 tijdens de ochtend- en avondspits op delen van het netwerk vastloopt. Een belangrijke oorzaak is de verkeerssituatie bij de Nieuwe Poort waar, door onder meer de bouw van woningen, meer verkeer wordt verwacht. Om dit vastlopen te voorkomen moeten maatregelen worden genomen zoals aanpassingen aan de Nieuwe Poort en beperken van de verkeersdruk op de Stadsring.

2x1 rijstrook en 30km op de Stadsring als basismodel

Om de effecten van verschillende maatregelen in beeld te brengen zijn bij de modelberekeningen een paar uitgangspunten als basis genomen:

- De huidige Stadsring heeft nu 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 50km/uur, dat wordt 2x1 rijstrook en een maximumsnelheid van 30km/uur;
- Voor de Nieuwe Poort is een oplossing gevonden die het verkeer goed afwikkelt;
- Conform het Verkeer- en vervoerplan 2030 wordt een groot deel van de groei van de mobiliteit opgevangen door meer gebruik van OV en fiets.

Doorrekening met het verkeersmodel en deze uitgangspunten geeft aan dat op delen van de dag op meerdere kruisingen van de Stadsring en in de directe omgeving lange wachtrijen van auto's ontstaan. Hierdoor raakt het verkeerssysteem verstopt. Om dit te voorkomen moet de verkeersintensiteit op de Stadsring worden teruggebracht naar zo'n 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Met die verkeersintensiteit zijn de parkeergarages van het centrum goed bereikbaar voor het winkelende publiek, is de autoluwe binnenstad goed bereikbaar voor de bewoners van het centrum, kan de oversteekbaarheid en leefbaarheid worden verbeterd en kunnen ook de buslijnen over de

Stadsring goed doorstromen. Dit is overigens nog wel een punt van aandacht bij de verdere uitwerking.

Met dit basismodel en genoemde uitgangspunten zijn drie alternatieven met het verkeersmodel doorgerekend. Hierdoor wordt een beeld verkregen wat de effecten voor het verkeer zijn als door maatregelen de verkeersintensiteit op de Stadsring naar zo'n 10.000 motorvoertuigen per etmaal wordt teruggebracht.

Alternatief 1 : Basismodel + 30km op diverse wegen

- Op de Stadsring wordt de groene golf opgeheven en het aantal opstelstroken bij de kruispunten verminderd.
- Het gehele traject Amsterdamseweg/Stadsring/Hogeweg tussen Industrieweg en Ringweg Randenbroek wordt 2x1 rijstrook en 30km/u.
- Ringweg Randenbroek, Gasthuislaan, Everard Meysterweg, Daltonstraat, Van Campenstraat en Vondellaan alsook Bosweg, Jan van der Heydenstraat en Pasteurstraat worden 30km/u om te voorkomen dat het autoverkeer zich van de Stadsring naar deze wegen verplaatst.

Alternatief 2: Basismodel + 30km op diverse wegen en 3 knippen in de infrastructuur

- Aanvullend op alternatief 1 worden 'knippen' aangebracht op de Nijverheidsweg-Noord, de Koppelbrug en de Kwekersweg. Hiermee wordt doorgaand verkeer voorkomen.
- De busbaan in de Kwekersweg bij Ringweg Koppel wordt opengesteld voor alle verkeer.

Alternatief 3: Basismodel + 30km op diverse wegen en deels éénrichtingsverkeer op de Stadsring

- Aanvullend op alternatief 1 wordt de Stadsring éénrichtingsverkeer op het gedeelte tussen de Nieuwe Poort richting de Molenstraat en vanaf de Utrechtseweg naar de Molenstraat.

Resultaten

Alternatief 1: Basismodel + 30km op diverse wegen

Door de maatregelen op de Stadsring neemt de verkeersintensiteit met ongeveer 40% af. Hierdoor is er in de ochtendspits minder vertraging en hinder op de Stadsring en andere wegen binnen de invloedssfeer van de Stadsring. Ook in de avondspits blijft de vertraging beperkt. Wel neemt aan de randen van de stad de verkeersdruk toe en ontstaan er bijvoorbeeld vertragingen op de aansluitingen met Rijksweg A28.

Dit lijkt een scenario dat voor de Stadsring goed uitpakt. Maar het vraagt in ieder geval om het verlagen van de snelheid op diverse andere wegen om te voorkomen dat deze als alternatief voor de Stadsring gebruikt gaan worden en daardoor drukker worden.

Alternatief 2: Basismodel + 30km op diverse wegen en 3 knippen in de infrastructuur

Dit alternatief leidt tot een vermindering van de verkeersdruk op de Stadsring met 25 à 30%, maar vooral de Radiumweg op industrieterrein de Isselt ter hoogte van de Nijverheidsweg raakt ernstig verstopt. Het is weliswaar de bedoeling dat het verkeer afgeleid wordt naar de randwegen, maar dit verkeer moet wel redelijk kunnen blijven doorstromen.

Er is niet nader onderzocht of er op deze weg of op de aansluitingen extra capaciteit kan worden aangelegd om deze verstopping te voorkomen.

Alternatief 3: Basismodel + 30km op diverse wegen en deels éénrichtingsverkeer op de Stadsring

Omdat doorgaand verkeer vanuit de Hogeweg richting de Amsterdamseweg niet meer mogelijk is, zorgt dit alternatief vooral in die richting voor beduidend minder verkeer op de Stadsring, zo'n 60 a 70% minder. De verkeersdruk op de Ringweg Kruiskamp/Koppel neemt daardoor wel toe maar lijkt niet tot extra vertraging voor het verkeer te leiden. De verkeersdruk op de Nieuwe Poort neemt hierdoor ook sterk af.

Conclusie

Een eerste doorrekening met het verkeersmodel van de door het Burgerinitiatief opgestelde alternatieven geeft hoopvolle resultaten. De Stadsring wordt verkeersluwer, waardoor de leefbaarheid en oversteekbaarheid zullen verbeteren. Randvoorwaarde is wel, dat het vraagstuk Nieuwe Poort is opgelost en dat ook de groei van de mobiliteit daadwerkelijk wordt opgevangen door meer gebruik van het OV en de fiets. Daarnaast moet flankerend beleid worden ingezet om te voorkomen dat de verkeersdruk op andere wegen gaat toenemen. Dit kan door middel van onder meer verkeersmanagement, waarbij het autoverkeer over gewenste routes wordt geleid, en het afvangen van de stad inkomend autoverkeer aan de randen van de stad in samenhang met parkeerbeleid.