

**Eindrapport van Studiefase DNP (De Nieuwe Poort)
voor raad en stakeholders**

Uitwerking Motie 2020 – M135 (10 november 2020): ‘Integraal onderzoek uitvoeren naar de verkeerskundige ontsluiting van het gebied Langs Eem en Spoor, De Nieuwe Poort en het Soesterkwartier’.

De opdracht aan de externe procesbegeleiders voor de studiefase DNP was:

1. Een integraal onderzoek doen naar de verkeerskundige ontsluiting van het gehele gebied Langs Eem en Spoor, de Nieuwe Poort en het Soesterkwartier, waarbij naast de verkeerskundige effecten nadrukkelijk ook de effecten op het gebied van leefbaarheid, woonkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, groen en veiligheid voor fietsers en voetgangers als belangrijke uitgangspunten worden meegewogen in de mogelijke oplossingsrichtingen.
2. Hiertoe een participatietraject onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider opstarten en dit traject vormgeven volgens de principes van de participatiegids (en Starten voor de Start) waarbij ervoor gezorgd moet worden dat:
 - a. Ongelijksoortige partijen op een gelijkwaardige manier hun inbreng kunnen hebben;
 - b. Alle mogelijke oplossingsrichtingen ter bespreking op tafel kunnen komen en er gezamenlijk op basis van afgestemde afwegingscriteria uiteindelijk 2-3 oplossingsvarianten worden voorgesteld, die door de meeste geraadpleegde stakeholders gedragen worden;
 - c. Er gedurende het proces evaluatiemomenten worden ingebouwd waarbij de aan tafel zittende partijen ervoor kunnen kiezen om informatie aan de raad voor te leggen, of tussentijds beslissingen aan de raad kunnen vragen voor zaken waar men ter tafel niet uit komt;
 - d. De procesbegeleider aanblijft tot het moment van besluit tot uitvoering, of tot het moment waarop alle partijen in het proces van mening zijn het zonder externe begeleider te kunnen afronden;
 - e. Er een rapportage wordt opgesteld over de wijze waarop het participatieproces is ingezet, in de praktijk is verlopen, welke lessen er ter verbetering uit kunnen worden getrokken en welke (door de meeste geraadpleegde stakeholders gedragen) 2-3 oplossingsvarianten worden voorgelegd aan de raad;
 - f. De uitkomsten van dit onderzoek gepresenteerd worden aan de raad.

datum

19 januari 2022

kenmerk

75740 Amersfoort De Nieuwe Poort

opsteller

Egbert Kalle en Ineke Spapé

opdrachtgever

Gemeente Amersfoort

Inhoudsopgave

Samenvatting		2
1	DE AANLEIDING en SAMEN AAN DE SLAG	4
1.1	Waar het studieproject DNP begon....	4
1.2	De Moties 2020 – M135 en 136	6
1.3	Stakeholderanalyse en Participatieplan DNP	6
2	MENINGEN, GEZAMENLIJKE PROBLEMEN, KADERS EN VISIE	8
2.1	Stap 1: ophalen ideeën en meningen stakeholders	8
2.2	Stap 2: de gezamenlijke probleem(h)erkenning	9
2.3	Stap 3: vaststellen uitgangspunten, kaders en visie voor DNP	10
3	SCENARIO'S, MAATREGELENPAKKETTEN EN EFFECTEN	13
3.1	Stap 4: de scenario's	13
3.2	Stap 5: vaststellen maatregelenpakketten	15
3.3	Stap 6: de effecten van de scenario's en maatregelenpakketten	16
3.4	Samenvattend: effecten scenario's en maatregelenpakketten in toekomst	18
3.5	Bij elk scenario: aandacht voor langzaam verkeersnetwerk	20
4	OPLOSSINGSVARIANTEN EN WEGING	22
4.1	Stap 7: de zeven varianten	23
4.2	Stap 8: weging van de varianten	26
5	HOE VERDER EN WINSTWAARSCHUWINGEN	29
5.1	Stap 9: hoe verder: het spoorboekje	29
5.2	Stap 10: winstwaarschuwingen	32
BEGRIPPENLIJST		35
BIJLAGEN		35

Samenvatting

- Dit is het eindrapport van de studiefase over de stand van zaken en het proces rond het project De Nieuwe Poort (DNP¹). Doel van dit eindrapport van de studiefase is:
 - 1) **De raad en de stakeholders² te informeren** over de stand van zaken en wijze waarop de externe procesbegeleiders invulling hebben gegeven aan het proces rond het samenbrengen van oplossingsvarianten voor De Nieuwe Poort. Er is rekening gehouden met ontwikkelingen in LEES³ en Soesterkwartier en er is veel overlegd met vertegenwoordigers van stakeholders vanuit bewoners, bedrijven, ontwikkelaars en organisaties en met gemeentelijke projectleiders.
 - 2) **De raad beargumenteerd een besluit te kunnen laten nemen** over de verdere invulling van het proces in 2022 dat leidt tot een uiteindelijk door zoveel mogelijk stakeholders gedragen en door hun achterbannen gedeelde keuze uit oplossingsvarianten voor een verder uit te werken en te detailleren oplossing voor DNP. Daarna neemt de raad een weloverwogen besluit voor de oplossing.

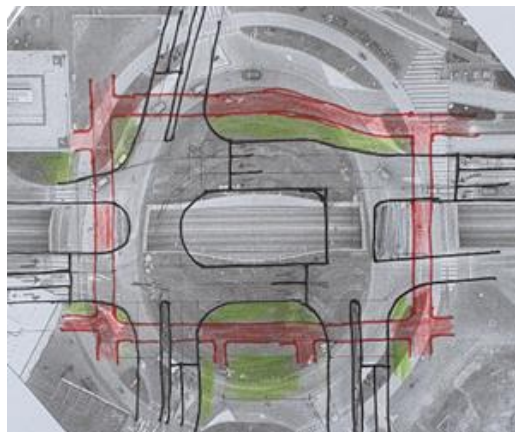
Dit rapport beschrijft het doorlopen proces, de totstandkoming van voorgestelde oplossingsvarianten en het vervolgproces om in het voorjaar van 2022 te komen tot een gedragen keuze voor een voorkeursvariant.
- Dit proces verliep als volgt: in de loop van het proces zijn zo'n 700 ideeën, suggesties, schetsjes, filmpjes en meer aangereikt door verschillende stakeholders: zie voor een samenvatting en clustering daarvan: bijlage 4, het Ideeënboek DNP. Per geclusterd idee (het zijn er ruim 50) is aangegeven, welk idee gezien wordt als losse maatregel, welk idee als onderdeel van een variant is meegenomen of welk idee op een andere manier is meegenomen. Deze selectie heeft plaatsgevonden op basis van 6 gezamenlijk met stakeholders benoemde problemen, waaraan een oplossing het hoofd moest bieden. Meest bepalend daarbinnen waren de capaciteit van de oplossing (kan die alle autoverkeer verwerken?) en is de oplossing op het eerste gezicht fysiek-ruimtelijk inpasbaar.
- Het proces heeft laten zien, dat er verschillende oplossingen zijn om DNP aan de toekomstige capaciteitsvraag tegemoet te laten komen. Voor een toekomst vaste oplossing met voldoende zekerheden, is het verstandig om uit te gaan van een minimaal noodzakelijke capaciteit op DNP van 25.000 voertuigen per etmaal. Zonder maatregelen en aanvullend beleid is die vraag in 2030 27.000 voertuigen gemiddeld per etmaal, maar met fysieke maatregelen (onafhankelijk van beleidseffecten van MaaS en gereguleerd parkeren) is een afname van de gevraagde capaciteit op DNP van gemiddeld 2.000 voertuigen per etmaal tot gemiddeld 25.000 voertuigen per etmaal. De positieve effecten van het te voeren beleid (uit het Verkeer&Vervoerplan van Amersfoort) zijn daarin niet meegenomen, omdat onduidelijk is wat de effectiviteit precies wordt en wanneer de effecten te verwachten zijn. Verder valt te constateren, dat de problematiek op DNP de komende jaren in het ritme van de nieuwbouw-realisaties steeds nadrukkelijker zichtbaar wordt. Daarom is de nadruk op een snelle oplossing niet nodig. Er is tijd om uit de verschillende mogelijkheden de beste toekomstgerichte oplossing te kiezen en die in gezamenlijkheid in de toekomst verder uit te werken. Dat biedt een goede Ausgangssituation om dure maatregelen, die achteraf weer ongedaan gemaakt moeten worden te vermijden (no-regretmaatregelen).
- De belangrijkste conclusie is, dat er na een proces van driekwart jaar participatie bij de betrokken stakeholders vertrouwen is in twee voorkeursvarianten, die in de toekomstige situatie als oplossing voor DNP kunnen dienen. Deze lijken op het eerste gezicht bij te dragen aan de zes met stakeholders benoemde problemen, verkeerskundig

¹ DNP staat voor De Nieuwe Poort: zie begrippenlijst in de bijlage voor meer begrippen

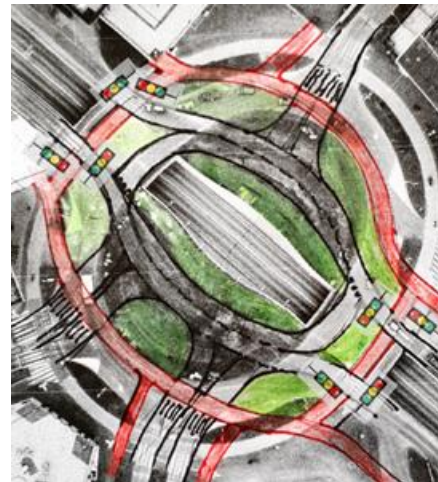
² Voor overzicht stakeholders: Zie begrippenlijst in bijlage

³ LEES staat voor Langs Eem en Spoor: zie begrippenlijst in bijlage

voldoende oplossend vermogen te hebben voor de gevraagde intensiteiten en passen ruimtelijk-fysiek in de ruimte. Beide varianten kunnen rekenen op steun van een groot deel van tot dusver betrokken stakeholders en dus de moeite van een verdere analyse en ontwerpstudie waard. Stakeholders willen met de gemeente samen verder werken naar een gedragen voorkeursvariant voor DNP. Advies is om onderstaande varianten te bestempelen als ‘voorkeursvarianten’ en ze nader uit te werken:



Voorkeursvariant De Wit + VRI⁴



Voorkeursvariant het Voorrangsplein

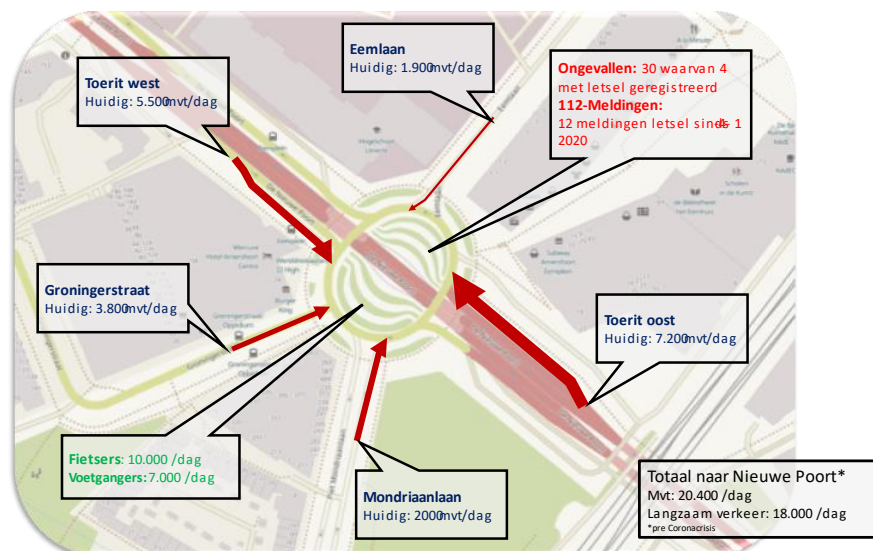
- Deze varianten hebben de voorkeur omdat ze vooralsnog voldoen aan de meeste, gezamenlijk met stakeholders bepaalde voorwaarden, terwijl in de discussies is gebleken, dat ook aan andere aspecten als leefbaarheid, integraliteit en ruimtelijke kwaliteit in redelijke mate tegemoet wordt gekomen. Daarmee hebben deze varianten het meeste draagvlak bij tot dusver betrokken stakeholders. Er is dus een gedragen oplossing mogelijk.
- Ook de variant van 2020 met het oorspronkelijke kruispunt zonder Groningerstraat en de combinatie turborotonde/AG NOVA-variant voldoen qua capaciteit, veiligheid en stedenbouwkundige inpasbaarheid, maar beide varianten bieden in deze vorm niet alle gezamenlijk benoemde problemen het hoofd én van verschillende kanten wordt door de stakeholders op zwaarwegende bezwaren bij deze varianten gewezen. Desalniettemin wordt voorgesteld ook deze twee varianten in het begin van de vervolgfase mee te nemen, omdat de onzekerheden die uit de vervolgfase per variant kunnen blijken nog groot zijn en afbreuk aan elk van de vier varianten kunnen doen. Inzichten bij een verdere uitwerking en ontwerpstudie (b.v. op het vlak van de diverse duurzaamheidsaspecten, inpasbaarheid of kosten) kunnen immers veranderen. In het eerste deel van het vervolgtraject zouden daarom die beide varianten meegenomen moeten worden, totdat meer zekerheid over de beide nu al op meer draagvlak steunende varianten bereikt is.
- Het benoemen van de kansrijke varianten is nog niet voldoende. De voorkeursvarianten moeten niet alleen verder worden uitgewerkt om zekerheid te verkrijgen of ze ook door de achterbannen van de stakeholders en andere stakeholdergroepen gedragen worden. Pas dan kan de definitieve keuze gemaakt worden. De voortzetting van de samenwerking met tot dusver betrokken stakeholders en hun achterbannen alsmede de uitbreiding naar stakeholders in Soesterkwartier West is dan ook één van de slotconclusies van dit rapport.

⁴ VRI staat voor VerkeersRegelInstallatie, zie begrippenlijst in bijlage

1 DE AANLEIDING en SAMEN AAN DE SLAG

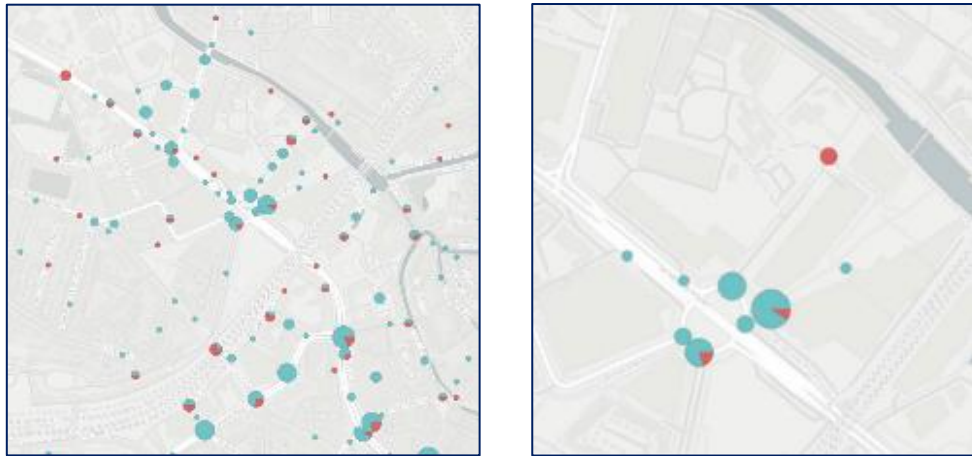
1.1 Waar het studieproject DNP begon....

- Al een aantal jaar wordt er gezocht naar een oplossing voor een betere doorstroming en verkeersveiligheid op de rotonde van De Nieuwe Poort. Op dit moment (2022) is de maximale capaciteit van de rotonde met 20.500 voertuigen per etmaal al bereikt en de verwachting is dat zonder aanvullend beleid de vraag stijgt naar 30.000 voertuigen per etmaal en dan de capaciteit sterk overstijgt met alle gevolgen voor de verdere negatieve ontwikkeling van de verkeersveiligheid (De Nieuwe Poort is al jaren een blackspot). De Nieuwe Poort is een complexe omgeving door de opeenvolging van 'gebeurtenissen', waarbij continu van de verkeersdeelnemers wordt verwacht dat zij alert zijn en adequaat reageren op wisselende situaties. Zo leiden halterend busverkeer en kruisend langzaam verkeer tot filevorming en hebben automobilisten onvoldoende zicht op langzaam verkeer. Daarnaast komt de bus via de rechterzijde van de rijbaan van de auto de rotonde op, en kan daarbij de auto passeren. Het laden- en lossen van winkels rond het Eemplein leidt tot blokkades op de parallelweg en het fietspad. Het fietsverkeer rijdt in twee richtingen. Ook de aparte aansluitingen van het hotel en de Gaslaan maken situatie extra complex. De drukte op de rotonde wordt bovendien versterkt door de verkeersbewegingen van en naar de beide parkeergarages (Oppidium en Eemplein). Verder rijdt onnodig autoverkeer over de rotonde van DNP, omdat het net voor de tunnel verkeerd voorsorteert of naar de Brabantse straat wil. Naar schatting bedroeg de capaciteitsvraag vóór corona ca 20.400 voertuigbewegingen per etmaal en bewegen zich zo'n 10.000 fietsers en 7.000 voetgangers over DNP. Zie afbeelding 1.1.



Afb. 1.1. Capaciteitsvraag DNP vóór Corona

- De verkeersdrukke en de complexiteit veroorzaken afgezien van capaciteitsproblemen ook verkeersveiligheidsproblemen, zowel objectief (DNP is een black Spot in Amersfoort, zie afbeelding 1.2.) als subjectief (DNP voelt voor veel gebruikers en inwoners van Soesterkwartier en Eemkwartier onveilig), met name voor langzaam verkeer.



Afb. 1.2. Ongevallenoverzicht DNP: geregistreerde ongevallen van 2014 t/m 2020 (links: Amersfoort-west en rechts: gedetailleerdere selectie DNP). Black spot #1 in Amersfoort..

- Als gevolg van de voorgenomen nieuwbouw van 5.500 woningen in LEeS⁵ zal het op het hoofdwegennet van Amersfoort in het algemeen en rond Soesterkwartier en DNP in het bijzonder drukker worden. In het Amersfoortse Verkeer&Vervoerplan is vastgesteld, dat zonder maatregelen rond 2030 de stad verstopt. Dat geldt ook voor de situatie op DNP, die al vóór de Coronacrisis aan de maximale capaciteit zat.
- Zonder ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur⁶ zouden de mobiliteitsproblemen verder toenemen en daarmee ook een (procedurele) bedreiging rond LEeS vormen voor de planologische procedures inzake de voorgenomen nieuwbouw in LEeS.
- Voor wat betreft DNP staat het in ieder geval vast, dat de huidige situatie onvoldoende ruimte biedt voor een veilige en qua capaciteit voldoende afwikkeling van het toekomstige verkeersaanbod dat naar verwachting ontstaat in de situatie dat de nieuwbouw in LEeS in 2030 is gerealiseerd. Om die reden is na een uitgebreide verkeerskundige studie naar mogelijke oplossingen vanuit de gemeente een eerste discussievariant variant voorgesteld: Daarin wordt uitgegaan van de in 2020 aan de raad voorgestelde 4-takskruispunt in plaats van de bestaande 5-takslotonde (zie afbeelding 1.3.). Hierin wordt de Groningerstraat van het kruispunt afgekoppeld en het autoverkeer van en naar Soesterkwartier in plaats daarvan via een verlengde Dollardstraat over het veld van voetbalvereniging KVVA naar de Amsterdamseweg geleid, met een alternatieve route via de Puntenburgerlaan. Dit voorstel zou weliswaar de verkeerssituatie (ook de veiligheid voor langzaam verkeer) op DNP aanzienlijk verbeteren, maar tegelijkertijd sterk afbreuk doen aan het woon- en leefklimaat in Soesterkwartier zelf.



Afb. 1.3. Kruispuntvariant 2020: afgekoppelde Groningerstraat (in rood). Wel fiets- en voetgangersverkeer in wit en roodbruin, geen autoverkeer (in grijs)

⁵ Zie begrippenlijst in bijlage

⁶ Zie begrippenlijst in bijlage

1.2 De Moties 2020 – M135 en 136

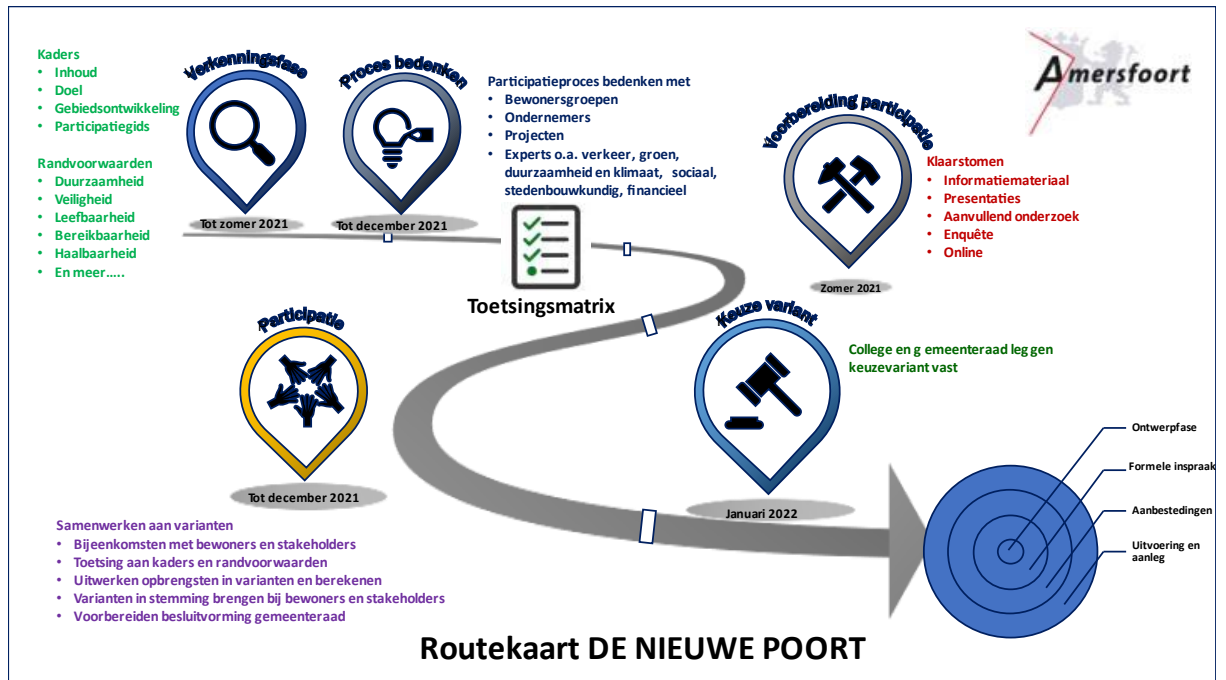
- De kruispuntvariant (afbeelding 1.3.) leidde in 2020 tot ophef in Soesterkwartier. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeenteraad twee raadsmoties aangenomen, om met inzet van een onafhankelijke procesbegeleider een oplossing met meer draagvlak uit te werken. Hierbij moest meer aandacht uitgaan naar het wegnemen van de onrust in het Soesterkwartier, het herstellen van het vertrouwen, het zoeken naar gezamenlijke erkenning van de oplossing, het bieden van ruimte voor de inbreng van ideeën van belanghebbenden, het opheffen van de informatieachterstand bij stakeholders om mee te kunnen denken, het kunnen maken van een meer integrale afweging en het vergroten van verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer.
- In haar motie 135 (LEeS: Samen bereik je meer **Motie 2020 – M135**) constateerde de raad in september 2020 (zie bijlage 1 voor de hele motieteksten) verder dat bij de aanpassing van de verkeersinfrastructuur enkel is gekeken naar de verkeerskundige kant van de mogelijke varianten en de effecten op belangrijke criteria zoals leefklimaat, groen, geluid, verkeersveiligheid en woonkwaliteit onvoldoende zijn beschouwd. Ook constateerde de raad, dat mogelijke alternatieven en oplossingsrichtingen, zoals die zijn voorgedragen vanuit de stad en vanuit het Soesterkwartier, onvoldoende in de afweging waren betrokken. Betrokken bewoners gaven aan dat er in de wijk veel expertise aanwezig is, die nadrukkelijk wil meedenken en die ideeën wil inbrengen om samen met gemeente en andere stakeholders tot een goede oplossing te komen.
- Verder schoof de raad in november 2020 de voorgestelde aanpassing van een ontsluiting door de groengordel terzijde met motie 136 (LEeS: Samen bereik je meer).

1.3 Stakeholderanalyse en Participatieplan DNP

- Om uitvoering te geven aan beide moties wilde de raad met open vizier verdere gesprekken met de inwoners een vervolg geven, zodat de uiteindelijke uitkomsten ervan op zo veel mogelijk draagvlak kunnen rekenen. De raad waardeerde de constructieve handreiking van de Kerngroep Leefplezier 3812 als eerste schil (met daarin meerdere bewonersorganisaties⁷) en maakte het mogelijk in te gaan op hun aanbod voor een verdere dialoog met een neutrale procesbegeleiding. SOAB is vanaf mei 2021 met 2 externe procesbegeleiders samen met het projectteam De Nieuwe Poort gestart om uitvoering te geven aan de moties.
- Op basis van de roadmap (zie afbeelding 1.4), is eerst een stakeholderanalyse gemaakt. Daarbij zijn 7 groepen stakeholders onderscheiden (zie ook bijlage 2):
 1. **De gemeente:** projectleiders, opdrachtgever, supervisor en programmamanager LEeS, inhoudelijke experts, bestuursadviseurs, wethouder, college en raad.
 2. **De bewonersorganisaties in het Soesterkwartier**, zoals Leefplezier 3812, werkgroep Soesterweg e.o., Joke Sickmann, Busje Komt Zo, VvE van de Plantage (Puntenburgerlaan), Noordewierweg Verbindt, Bewonerscollectief De Wagenwerkplaats en Vrienden van de Groengordel (zie ook voetnoot 2).
 3. **Overige organisaties, bedrijven en belangenverenigingen in Soesterkwartier:** ondernemersvereniging Noorderwierweg, AG-NOVA, voetbalvereniging KVVA.
 4. **Exploitanten van de parkeergarages:** parkeergarage Eemplein en Oppidium.
 5. **Stad als totaal**

⁷ **Bewonersstakeholdersorganisaties in het Soesterkwartier**, zoals Leefplezier 3812, werkgroep Soesterweg e.o., Joke Sickmann, Bus Komt zo, VvE van de Plantage (Puntenburgerlaan), Noordewierweg Verbindt, Bewonerscollectief De Wagenwerkplaats en Vrienden van de Groengordel. Als Leefplezier 3812 e.a. genoemd wordt, worden alle genoemde organisaties bedoeld.

6. **Belanghebbenden buiten het Soesterkwartier**, met name in Langs Eem en Spoor, bv projectontwikkelaars en Stichting Vrienden van de Eem.
7. **Lokale belangenorganisaties**: Fietsersbond, InDeBuurt033 en SGLA.



Afb. 1.4. Roadmap voor DNP: deze routekaart is aan het begin van het proces gemaakt (juni 2021)

- Vervolgens is conform de Amersfoorts participatiegids een Participatieplan DNP opgesteld (zie bijlage 2). Het participatieplan vormde de basis voor het vervolg van het proces, waarin met name met de stakeholders van gemeente en bewonersorganisaties uit het Soesterkwartier (hierboven onder 1 en 2 genoemd) is samengewerkt.

2 MENINGEN, GEZAMENLIJKE PROBLEMEN, KADERS EN VISIE

2.1 Stap 1: ophalen ideeën en meningen stakeholders

- Op verschillende manieren is van mei 2021 tot en met januari 2022 het gesprek gevoerd met de verschillende te onderscheiden stakeholders⁸ in de wijk:
 - Tijdens een bijeenkomst met meerdere stakeholdersgroepen bij AG-Nova → ca. 20 uitgenodigde deelnemers.
 - Tijdens de veldbijeenkomsten met Leefplezier 3812, de Plantage, Bus komt Zo, Vrienden van de Groengordel en Soesterweg/Wagenwerkplaats (vijf- en zeven-sprongen) → ca. 70 deelnemers, uitgenodigd door genoemde partijen via nieuwsbrieven en sites.
 - Via telefoongesprekken → ca. 20 unieke deelnemers, meerdere malen.
 - In mailwisselingen → ca. 30 unieke personen of groepen, meerdere mails.
 - Met deelnemers aan de Buurtboks van Wijkperspectief (oktober '21) → ca. 15 deelnemers.
 - Met de gesprekken met stakeholders als parkeergarages, ondernemersvereniging, gemeentelijke projectleiders, externe experts, raadsleden en andere partijen, in bijeenkomsten en gesprekken → ca. 100 personen.
 - Tijdens de gezamenlijke kennisbijeenkomst verkeer, die we samen met Wijkperspectief organiseerden (5 okt.) → ca. 50 deelnemers.
 - En tijdens de periodiek gesprekken met vertegenwoordigers van de verschillende stakeholders in het in de praktijk zo genoemde *Driehoeksoverleg* → 17 deelnemers.
- Onderstaand de tijdlijn van de belangrijkste activiteiten rond het ophalen van kennis en ervaringen bij de belangrijkste stakeholders:
 - **(Mei-augustus 2021):** een beeld verkregen van de interne en externe stakeholders door met hun vertegenwoordigers in dialoog tijdens de veldbijeenkomsten en tijdens gesprekken problemen te benoemen, uitgangspunten, no-go's en ideeën op te halen. In bijlage 3 is een beeld geschetst van wat er is opgehaald. De ideeën die aangeleverd zijn, zijn opgenomen in het Ideeënboek, bijlage 4. In deze periode is tevens een stakeholderanalyse gemaakt en de basis voor de toetsing van de mogelijke oplossingen gelegd.

Totaal meest genoemd bij veldbijeenkomsten			
1 doorstroming, bereikbaarheid		219	keer genoemd
2 groen		121	
3 integraliteit, beleid en visie		117	
4 drukte		96	
5 overig		91	
6 verkeersonveiligheid		87	
7 langzaam verkeer		69	
8 leefbaarheid		59	
9 scheiden verkeer op rotonde		29	
10 parkeren		24	
11 participatie		13	

Afb. 2.1. Samenvattend overzicht: meest genoemde begrippen bij veldbijeenkomsten (voor meer achtergrond: bijlage 3)

⁸ Leefplezier 3812, werkgroep Soesterweg e.o., Joke Sickmann, Bus Komt zo, VvE van de Plantage (Puntenburgerlaan), Noordewierweg Verbindt, Bewonerscollectief De Wagenwerkplaats en Vrienden van de Groengordel.

- **(September-oktober 2021):** een beeld verkregen van de stand van zaken in woningaantallen in en rond LEeS en Soesterkwartier als basis voor berekeningen rond capaciteiten en autobewegingen en de effecten ervan op DNP en Soesterkwartier. Cijfers/berekeningen zijn besproken met vertegenwoordigers van stakeholders. Deelgenomen aan Buurtboks Wijkperspectief (bevraging bewoners Soesterkwartier). Gezamenlijk vastgestelde gedeelde probleemherkenning, stakeholdersanalyse. Kennisbijeenkomst Wijkperspectief 5 oktober. Een vragengelegenheid vanuit de raadsleden op 14 september en een presentatie in de Ronde van 28 september.
- **(November 2021):** bespreking met een aantal stakeholders in deelgroepen van de uiteindelijke 3 scenario's voor berekeningen RHDHV. Daarnaast samenbrengen van passende oplossingsvarianten met de daaruit volgende voorkeursvarianten voor zowel DNP als voor daarmee samenhangende stadslagen → 'welke richtingen zijn er grofweg?'. Op basis van berekeningen RHDHV scenario's en maatregelenpakketten bepalen:
 1. Toetsen aan hand van gezamenlijke problemen.
 2. Oplossingsvarianten voorstellen.
 3. Procesvoorstel vaststellen: hoe verder.
 4. RHDHV heeft een en ander doorgerekend.
- **(Eind november 2021):** berekeningen van RHDHV zijn omgezet in een overzicht van oplossingsvarianten en gewogen aan de hand van de op te lossen 6 problemen. Zo ligt er een basis voor discussie om begin 2022 in een vervolgproces in dialoog met stakeholders te bespreken → 'welke voorkeursvariant hebben de stakeholders na raadpleging van hun achterbannen?'.
- **(voorjaar van 2022):** een onderbouwde en gedeelde keuze gemaakt → 'Hoe gaan we samen verder en komen we tot een gedragen oplossingsvariant en later een oplossing'.

2.2 Stap 2: de gezamenlijke probleem(h)erkenning

- De samenwerking met de stakeholders heeft opgeleverd, dat de in de motie van de raad nog genoemde tweeledige probleemstelling, namelijk capaciteit en veiligheid, onvoldoende was om tot een oplossing te komen, die aan de bredere problematiek in LEeS en Soesterkwartier tegemoet kon komen. Vanuit de stakeholders uit de buurt werd vooral gewezen op verkeersonveiligheid, de bedreiging van de leefbaarheid in de buurt, en de positie van langzaam verkeer. Door de gemeentelijke stakeholders werden ook elementen als kwaliteit van de openbare ruimte in de nieuwbouw en de snelheid van de plannen naar voren gebracht. In de loop van het proces werden bovendien de vraagtekens bij de gewenste integrale afstemming van nieuwbouwplannen op de bestaande wijk steeds luider.
- In het eerdergenoemde *Driehoeksoverleg* is gezamenlijk de volgende zesledige probleemstelling benoemd:
 - 1 **Capaciteit van de rotonde dreigt onvoldoende te worden bij nieuwbouw.**
 - 2 **Verkeersonveiligheid van de rotonde is groot, met name voor langzaam verkeer**
 - 3 **Leefbaarheid van Soesterkwartier staat onder druk.**
 - 4 **Ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte in en om DNP is onvoldoende.**
 - 5 **Planning realisatie nieuwbouw kan tot vertraging leiden.**
 - 6 **Integraliteit van planvorming rond LEeS, DNP en Soesterkwartier ontbreekt.**
 Kanttekening daarbij is, dat we die gezamenlijkheid van de oplossing niet zochten in unanimititeit, maar wel in gezamenlijke probleem(h)erkenning: een probleem hoeft niet voor alle partijen als probleem ervaren te worden of even zwaar te wegen, maar moet

wel door alle partijen als een op te lossen probleem (h)erkend worden. Niet alle stakeholders hebben hetzelfde beeld bij de zes onderdelen of hechten daar dezelfde prioriteit aan.

- Deze gedeelde problemen hebben we later, pragmatisch, verkozen als wegingskader: een goede en door de meesten gedragen oplossingsrichting en zeker de oplossingsvariant(en) moet(en) in ieder geval voor deze problemen een oplossing bieden.
- Een betere bereikbaarheid en meer verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer werd door veel betrokken bewoners genoemd als aandachtspunt voor de uiteindelijke oplossingsvarianten. Vanwege de vele opmerkingen hebben we ook de fiets-voetstructuur van Soesterkwartier-DNP-de binnenstad-Langs Eem en Spoor gezien (paragraaf 3.5).

2.3 Stap 3: vaststellen uitgangspunten, kaders en visie voor DNP

- Samengevat gaan we op basis van de eerdere stappen uit van de volgende uitgangspunten en kaders:
 - Een goede, passende en gedragen oplossing moet voor stakeholders **de genoemde en gezamenlijk vastgestelde problemen zo veel en zo goed mogelijk oplossen**. Die 6 gedeelde problemen hebben we opgehaald uit de bewonersreacties van afgelopen maanden.
 - **Belanghebbenden vanuit het Soesterkwartier vinden, dat ze niet de dupe mogen worden van nieuwbouwontwikkelingen** in en rond hun wijk, zonder dat er ook een meerwaarde voor hen tegenover staat. Anderzijds wordt hen ook gevraagd een steentje bij te dragen aan leefbaarheid in en om hun wijk.
 - **Een integrale benadering is gewenst** (maar vanwege het korte tijdsbestek wordt in dit traject eerst naar oplossingskeursvarianten vanuit verkeerskundig perspectief gezocht).
 - In alle gevallen en in welke voorkeursvariant dan ook is het nodig om **op korte termijn verkeersveiligheidsmaatregelen te treffen voor fietsers en voetgangers op DNP**: dat moet echt veiliger worden. De oplossingen mogen niet leiden tot langere omrijd- of omloopafstanden voor fietsers en voetgangers.
 - We gaan in elke oplossingsvariant **voor no-regretmaatregelen**. Dus als het niet nodig is: geen grote investeringen voor DNP, maar eerder voorzichtig kijkend, stap voor stap, reagerend op de omgeving en op de nieuwbouwprogressie. Gefaseerd dus. Een oplossing voor de korte termijn moet in balans zijn met oplossingen voor de middellange- en lange termijn. Dat geeft immers ruimte om eventuele ingrepen **te faseren en zo kopen we tijd voor een zorgvuldige, passende oplossing**.
 - Uitgangspunt voor het aantal woningen in LEeS na studie en bespreking in de Ronde van 28 september 2021 vormt **de Amersfoortse Woningmonitor met 5.500 woningen**. Hiermee is in deze fase in het verkeersmodel gerekend.
 - Verder is uitgangspunt, dat de Brabantsestraat verlegd wordt. Het niet verleggen van de Brabantsestraat leidt waarschijnlijk tot een toename van de capaciteitsvraag en beïnvloedt daarmee de uitkomst / score van te selecteren oplossingsvarianten.
 - De raad van Amersfoort heeft aangegeven dat het onderzoek naar een oplossing voor de problemen op en rondom De Nieuwe Poort **niet tot vertraging van de nieuwbouwontwikkelingen van LEeS of in Soesterkwartier mag leiden**. Samenwerking mag de planning van de nieuwbouwontwikkelingen niet onnodig vertragen. Maar dan moeten we wel weten, waar we het over hebben: hoeveel woningen? Welke doelgroepen komen er wonen? Wat voor type woningen? Hoeveel

- parkeerplaatsen? Welk parkeerbeleid? Welk mobiliteitsbeleid? Op nog niet alle vragen is een antwoord waarmee de effecten ervan bepaald kunnen worden.
- De discussie met betrekking tot o.a. de **invoering van MaaS⁹, een autoluwe Stadsring en belanghebbenden parkeren** is nog niet volledig gevoerd: dit is nog geen vigerend beleid. In de scenario's nemen we ze wel mee **als aankomend beleid**. In het geval MaaS en/of gereguleerd parkeren wordt bijgesteld, dan beïnvloedt dit het effect op de capaciteit en verkeersonveiligheid van DNP. Verder gaan we ervan uit, dat de nieuwbouwplannen wat betreft auto- en fietsmobiliteit en parkeren hun eigen broek ophouden, zo min mogelijk autoverkeer afwikkelen via DNP door stedelijk mobiliteitsbeleid, MaaS en stedelijk parkeerbeleid en dus zo min mogelijk negatieve effecten sorteren op DNP en/of Soesterkwartier.
 - Op basis van voorgaande uitgangspunten en kaders hebben we een visie bepaald op de te kiezen oplossingsvariant(en). Dit is onze visie:
 1. **We vinden het vanuit leefbaarheid onwenselijkheid om een infrastructureel probleem op het bovenliggende Amersfoortse infrastructuurnetwerk op te lossen in het onderliggende wijknetwerk van Soesterkwartier.** DNP is een belangrijke schakel in het hoofdwegennet van Amersfoort. Dus meer dan alleen een rotonde op een plek tussen de binnenstad en Soesterkwartier. Op dit wijk- en buurtnetwerk tasten de knelpunten de leefbaarheid direct aan en zijn problemen als verkeersoverlast, geluidsoverlast en meer wijkvreemd autoverkeer veel minder te beheersen.
 2. **De Nieuwe Poort maakt onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur¹⁰ van Amersfoort.** Dit kwam ook naar voren bij het onderzoek naar een autoluwe Stadsring. Vanuit dit gegeven is het logisch om te kijken naar een oplossingsvariant die daarbij past. De structuur van Amersfoort is qua hoofdontsluiting niet volledig rond de stad en is niet gesegmenteerd. Dat zorgt voor onevenredige verkeersstromen, wat tot slechte doorstroming leidt op een aantal plaatsen. Dat is de reden dat projecten als Knooppunt Hoevelaken en Westelijke Ontsluiting zijn opgestart. De Nieuwe Poort is in deze een flessenhals in de structuur. Knoppen waarvan gedraaid kan worden zijn dan beleid- en structuurmaatregelen.
 3. **We halen zoveel mogelijk onnodig auto- en fietsverkeer weg van DNP en Soesterkwartier:**
 - **Stedelijk beleid:** beleidsmaatregelen en grootschalige infrastructurele maatregelen op stedelijk niveau kunnen ook bijdragen aan het verminderen van de druk op gehele Amersfoortse wegennet, dus ook op DNP, b.v. door de introductie van MaaS met stedelijk parkeerbeleid of maatregelen t.b.v. een verkeersluwe Stadsring en de Westelijke ontsluiting.
 - **Nieuwbouwplannen:** in de nieuwbouwplannen in LEeS moet zoveel mogelijk gezocht worden naar mogelijkheden om het auto- en fietsverkeer niet langs DNP af te wikkelen en parkeren op eigen terrein te organiseren om parkeer- en verkeersoverlast in LEeS en Soesterkwartier zoveel mogelijk te beperken.
 - **Soesterkwartier:** ook Soesterkwartier heeft als wijk, met nieuwbouwplannen, maar ook haar eigen autonome groei van autoverkeer, een eigen verantwoordelijkheid, bv met deelmobiliteit en meer lopen en fietsen.
 - **Aanvullende auto- en fietsmaatregelen direct op en rond DNP:** aanvullende maatregelen kunnen bestaande autoverkeerstromen van DNP

⁹ Zie begrippenlijst in bijlage

¹⁰ Zie begrippenlijst in bijlage

weghouden of door de tunnelbak te leiden, zoals een (deels) andere ontsluiting van de parkeergarages en vermijden van het autoverkeer, dat nu nog via DNP naar de Brabantsestraat rijdt. Ook busverkeer beïnvloedt de capaciteit van DNP.

- De (toenemende) druk van het langzaam verkeer op DNP kan verminderd worden door betere alternatieve fietsroutes van Soesterkwartier naar het station en de binnenstad aan te bieden, bv via de Gaslaan, maar ook door fiets- en voetgangersverkeer over DNP te leiden, met een fly-over.

- 4 **We proberen de fasering in de plannen te gebruiken om een betere en meer gedragen besluitvorming te** verkrijgen en bovendien te zoeken naar de juiste balans en het maximaal noodzakelijke investeringsniveau. Bovendien is er naar het oordeel van een aantal stakeholders nog ruimte om met kleine ingrepen (b.v. in de wegmarkering en de bebording) op korte termijn no-regretmaatregelen uit te voeren.

3 SCENARIO'S, MAATREGELENPAKKETTEN EN EFFECTEN

3.1 Stap 4: de scenario's

- De gemeente Amersfoort maakt gebruik van een verkeersmodel¹¹, dat een uitsnede is van het regionaal verkeersmodel dat zij samen met een aantal buurgemeente heeft laten maken door adviesbureau RHDHV. Deze uitsnede hanteerde de gemeente ook om in 2020 tot de voorkeursvariant te komen. Vanwege de vergelijkbaarheid hebben we hetzelfde model en dezelfde uitgangssituatie gehanteerd voor het doorrekenen van de capaciteitsvraag op DNP in 2030. Voor het doorrekenen van die capaciteitsvraag zijn drie scenario's gehanteerd: het startscenario, het eindscenario en een tussenvariant, het tussenscenario.

- **Het startscenario**

Het startscenario is in overleg tussen de gemeente, RHDHV en SOAB ingevuld met de volgende kenmerken:

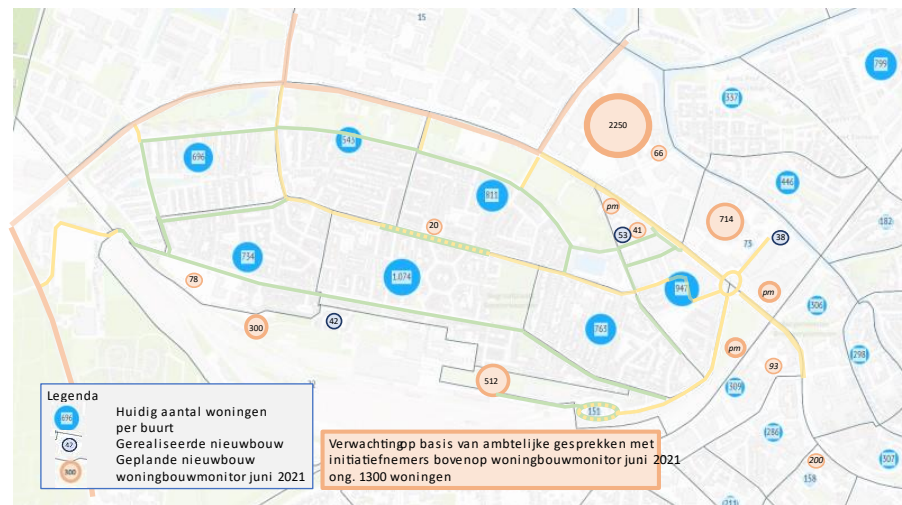
- We gaan uit van de nieuwwoningaantallen in LEeS zoals genoemd in de gemeentelijke Woningbouwmonitor van juni 2021: 5.500 woningen (afbeelding 3.1.)
- De Westelijke ontsluiting wordt gerealiseerd.
- De Brabantsestraat wordt verlegd in westelijke richting zodat minder autoverkeer van DNP gebruik hoeft te maken¹² (afbeelding 3.2.).
- Autoverkeer van en naar De Nieuwe Stad wikkelt zich voor 70% af via de Brabantsestraat (via de tunnelbak DNP) en voor 30% via de Eemlaan (bovenlangs over de rotonde DNP).
- Er komt een knip op de Nijverheidsweg-noord binnen het plangebied Kop van Iselt (afbeelding 3.2.).
- Er komt een knip op de Wagenwerkplaats west/Midden en Oost: het autoverkeer van de Wagenwerkplaats wordt op twee manieren afgewikkeld: het westelijk deel via de Machinist naar een aansluiting op de Soesterweg bij de Plataanstraat en Wagenwerkplaats oost via de Mondriaanlaan. Wagenwerkplaats midden wikkelt af via de Soesterweg.
- De herinrichting van Noordewierweg naar een 30 km-gebied (zie afbeelding 3.2.).
- We houden rekening met de autonome groei van het autogebruik.

Het startscenario leidt zonder aanvullende maatregelen en beleid tot een capaciteitsvraag van ca 27.000 voertuigen per etmaal als de nieuwbouw in 2030 volledig is gerealiseerd.

Ondanks een hoger aantal nieuwbouwwoningen is die vraag dus al met 3.000 voertuigen afgenomen, een gevolg van de in het startscenario opgevoerde aanpassingen in de nieuwbouwplannen zoals verleggen Brabantsestraat, de knip in de Wagenwerkplaats en de knip op de Nijverheidsweg.

¹¹ Zie begrippenlijst in bijlage

¹² De verlegging van de Brabantsestraat is geen vastgesteld beleid. Als de straat niet verlegd wordt, heeft dit effect op de capaciteit van DNP. Samen met andere fysieke uitgangspunten in de nieuwbouwplannen belooft dat effect meer dan 10%.



Afb. 3.1. Nieuwbouwlocaties plus globale aanduiding woningaantallen conform Amersfoortse woningmonitor (juni 2021)



Afb. 3.2. Locatie van maatregelen in en rond DNP in het start-scenario (de Machinist valt net buiten dit kaartbeeld, maar loopt linksonder van de Rijtuigenloods in westelijke richting langs het spoor naar de Soesterweg bij de overgang)

▪ **Het eindscenario**

Om te beoordelen, wat de druk op DNP in de toekomst zou worden als het huidige Verkeer&Vervoerplan volledig wordt geïmplementeerd, is als eindscenario in de berekeningen gebruik gemaakt van de eerder in het Verkeer&Vervoerplan bepaalde mobiliteitseffect, n.l. een over de hele stad te realiseren afname van het autogebruik van 17%. Daarvoor maken we meer gebruik van fiets en te voet, wordt het gereguleerd parkeren over een groter gebied ingevoerd en gaan we over op de introductie van MaaS¹³. Dit effect is in het Verkeer&Vervoerplan uitgewerkt, omdat daarmee het verkeersinfarct in 2030 in Amersfoort zou kunnen worden voorkomen. Het eindscenario is dus niet bepaald op

¹³ Zie begrippenlijst in bijlage

basis van de wenselijkheid de capaciteitsvraag op DNP af te doen nemen, maar op basis van eerder vastgesteld beleid in de gemeente. Onderdeel van dit beleid vormen ook de introductie van MaaS en de realisatie van de verkeersluwe Stadsring. In het eindscenario neemt zonder aanvullende fysieke maatregelen de capaciteit af tot gemiddeld 21000 voertuigen per etmaal.

▪ ***Het tussenscenario***

Omdat in de discussies over de effecten van de verschillende ontwikkelingen met het oog op een realistischer ambitie toch behoefte bleek te bestaan aan een minder vergaande afname van het autogebruik in 2030 dan voorgesteld in het geldende Verkeer&Vervoerplan, is een tussenvariant toegevoegd, waarin de effecten van het stedelijke mobiliteitsbeleid alleen zijn berekend voor de nieuwbouw in LEeS en Soesterkwartier. De reden hiervoor ligt in de aanname dat bij de verdere uitwerking van de nieuwbouwplannen rekening gehouden zou worden met de introductie van MaaS en de mogelijke invoering van gereguleerd parkeren in een straal van 400 m. om de nieuwbouwplannen heen. Met name vanuit de ontwikkelaar van De Nieuwe Stad (Schipper Bos) werd duidelijk dat al rekening werd gehouden met een mobiliteitsaanbod op maat in hun woningen. Zo'n mobiliteitsaanbod zou mogelijk ook in de directe omgeving in Soesterkwartier uitgerold kunnen worden. Het effect daarvan wordt in de berekeningen van RHDHV geschat op 10% en leidt op DNP tot een capaciteitsvraag van gemiddeld 24.900 voertuigen per etmaal.

3.2 ***Stap 5: vaststellen maatregelenpakketten***

- Naast de bovengenoemde beleidsmatige scenario's kunnen ook aanvullende infrastructurele maatregelen invloed hebben op de capaciteitsvraag op DNP. We hebben ze samengevat in 3 pakketten, die los van de scenario's kunnen worden toegepast:
 - a) Omwille van de vergelijking van de oorspronkelijke voorkeursvariant (het kruispunt met afgekoppelde Groningerstraat) zoals in de raadsmotie werd gevraagd hebben we het afkoppelen van de Groningerstraat als afzonderlijk maatregelenpakket benoemd en als zodanig in de berekeningen opgenomen. Dat afkoppelen leidt tot een afname van de capaciteitsvraag met ruim 7.500 voertuigen per etmaal (zie tabel 3.1) maar verlegt die stroom auto's ook naar Soesterkwartier.
 - b) Een smal pakket, met het verleggen van de ontsluiting van parkeergarage Oppidium, waarbij alleen verkeer uit Soesterkwartier de parkeergarage via de Groningerstraat bereikt en verlaat en het verkeer van buiten de wijk de garage via de Amsterdamseweg in- en uitgaat. Daarnaast maakt het ontsluiten van de Soesterweg met een verbeterde oplossing voor de spoorwegovergang in Soesterkwartier-west en met het (op termijn) veranderen van de aansluiting van de Machinist op de Soesterweg (zie afbeelding 3.2) onderdeel van dit pakket uit. De Machinist valt net buiten deze afbeelding, maar loopt van de Rijtuigenloods langs het spoor naar de Soesterweg bij de overgang. Het pakket levert gemiddeld een afname op van ca 2000 voertuigen per etmaal
 - a) Een breed pakket: enerzijds een verschuiving van de verdeling 30%-70% voor de afwikkeling van het autoverkeer uit DNS via DNP (30%) en de Brabantsestraat (70%) naar een verdeling van 20%-80% en door het verleggen van de knip op de Wagenwerkplaats naar Wagenwerkplaats-Oost, tussen de beide geplande mobiliteitshubs. Het verleggen van de knip naar Wagenwerkplaats Oost tussen de beide Hubs is ingegeven door de studie naar mogelijkheden van verdere segmentatie van de hoofdstructuur, waarin autoverkeer naar buiten wordt geleid en vervolgens via inprikkers weer naar de binnenstedelijke wijken. Voor die beweging is onder meer gekeken naar een rechtstreekse verbinding tussen DNP via de

Machinist naar de overgang bij de Soesterweg. Zo'n verbinding is binnen de huidige planopzet niet mogelijk, maar past wel in een toekomstig uit te voeren stedelijk beleid. Ook dit brede pakket levert een afname op van de capaciteitsvraag van ca. 2.000 voertuigen per etmaal.

- Zoals uit bovenstaande duidelijk wordt, hebben de maatregelenpakketten uitsluitend betrekking op effecten op het autoverkeer. Langzaam verkeer vormt er geen onderdeel van omdat het model van RHDHV geen inzicht biedt in effecten van langzaam verkeersmaatregelen. Vanuit de stakeholders is die omissie enkele malen benadrukt. Dat is terecht gebleken, want de toename van het langzaam verkeer in de buurt en op DNP heeft wel degelijk effect op de capaciteit van DNP. In paragraaf 3.5 gaan we daarom apart in op de ideeën van de stakeholders met betrekking tot langzaam verkeer in de buurt en op DNP.
- De maatregelen in de pakketten hebben geen directe relatie met elkaar en kunnen ook uitgewisseld worden. De maatregelen in het smalle pakket zijn op korte termijn te realiseren, terwijl de maatregelen in het bredere pakket, met name het vergroten van het effect van de knip in de Wagenwerkplaats op de afwikkeling richting westen aanzienlijke veranderingen in de nieuwbouwplannen vragen.

3.3 Stap 6: de effecten van de scenario's en maatregelenpakketten

- In onderstaande tabel 3.1 zijn de resultaten opgenomen van de doorrekening van de autotopaciteit 3 scenario's en 3 maatregelenpakketten.

scenario	aanvullende maatregelen infrastructuur					
	geen	knip Gro- ningerstr.	smal pakket	breed pakket		
startscenario (geen aanvullend beleid)	27000	19400	25300	25100		
tussenscenario (buurtmobiliteit LEEs en SK)	24900	17900	23300	23200		
eindscenario (invoering Maas+)	21100	15200	19800	19600		

Tabel 3.1. Opmerking: de cursieve getallen zijn eigen uitkomsten zijn afkomstig uit de berekeningen van RHDHV

- In de tabel zijn niet alle cellen exact doorgerekend. Daarvoor zijn schattingen gemaakt die op redelijkheid wel door RHDHV zijn gecontroleerd. De berekeningen pasten op dat moment niet in de planning van de afronding van dit eerste deel van waren op dat moment te tijdrovend en zouden niet méér ondersteuning voor de onderbouwing van de gevraagde capaciteit opleveren.
- **Het startscenario**
Doorrekening van het startscenario leverde op, dat met inbegrip van daarin meegenomen uitgangspunten (paragraaf 3.1) de in 2030 gevraagde capaciteit van DNP uitkomt op ca. 27.000 voertuigbewegingen per etmaal: lager dan de eerdere berekeningen in 2019 lieten zien, ondanks het hogere aantal nieuwbouwwoningen. Dat wordt verklaard door de aannames over maatregelen die al in het model meegenomen zijn (zie par. 3.1) en door nauwkeuriger te kijken naar de verkeersproductie in de nieuwe woningen op grond van grootte en prijsklasse (voor zover nu in de plannen bekend). Enkele van die aannames zijn nog geen vastgesteld beleid. Als die maatregelen geen doorgang vinden heeft het ontbreken ervan effect op de gevraagde capaciteit en komen de oorspronkelijk in 2019 berekende 30.000 voertuigen per etmaal weer in beeld.

■ Tussenscenario

Doorrekening van het tussenscenario geeft aan, dat zo'n scenario, dat alleen gericht is op mobiliteitsbeleid in LEeS en Soesterkwartier, een beperkt effect heeft van 10% op de capaciteit. Vanuit de externe stakeholders wordt wel gewezen op het feit, dat het niet zo kan zijn dat Soesterkwartier de nadelen van de nieuwbouw moet oplossen. Lees in dit verband MaaS en gereguleerd parkeren alleen vanwege de toegenomen drukte als gevolg van de nieuwbouwplannen.

■ Eindscenario

In het eindscenario daalt de capaciteitsvraag wel aanzienlijk. De maatregelen rond de beheersing van automobiliteit uit het Verkeer&Vervoerplan moeten leiden tot een afname van de automobiliteitsvraag van 17% op stedelijk niveau. Op DNP betekent dat een vraag van 21.100 voertuigbewegingen per etmaal ondanks de toename van het aantal woningen. Deze capaciteitsvraag is voor kruispunt- en rotonde-oplossingen haalbaar. De uitkomsten van het beleid zijn onzeker: er is nog geen begin met de uitrol gemaakt. In andere gemeentes wordt al wel van een effect uitgegaan. In het kader wordt een voorbeeld gegeven uit Utrecht, waar een substantiële vermindering van 10% wordt afgeleid bij een combinatie van MaaS en gereguleerd parkeren. Deze afleiding is weliswaar theoretisch, maar momenteel slaan meer gemeenten die richting in.

Ter illustratie voor de effectiviteit van MaaS in nieuwbouwplannen uit Utrecht. Daar wordt een rekenmodel gehanteerd (Nota parkeernormen fiets en auto) met een standaard maatwerk, dat bestaat uit:

- Inzet van deelauto's. Bij een woningbouwontwikkeling kunnen in plaats van reguliere autoparkeerplaatsen parkeerplaatsen voor deelauto's gerealiseerd worden. Een openbare parkeerplaats voor een deelauto vervangt vier reguliere autoparkeerplaatsen. Deze substitutie is voor maximaal 20% van de parkeereis mogelijk. Gebruikers van de ontwikkeling komen in geen geval in aanmerking voor een parkeervergunning.
- In het A1-, A2- en B1-gebied geldt dat bij een ontwikkeling kan worden afgeweken van de parkeereis als extra fietsparkeerplaatsen (dus meer plaatsen dan normatief) worden gerealiseerd. Hierbij geldt dat voor elke autoparkeerplaats minder anderhalve fietsparkeerplaats meer gerealiseerd dient te worden. Deze substitutie is voor 10% van de parkeereis mogelijk.

De kentallen voor verkeersgeneratie per type woning worden omgerekend naar generatie-kentallen per parkeerplaats. De generatie wordt vervolgens aan de hand van het aantal parkeerplaatsen bepaald.

	Verkeersgeneratie
Maximale reductie op parkeereis	-20%
Verkeersgeneratie pp deelauto's	+5%
Ophoogfactor deelautogebruik per etmaal = 2	+5%
Resultaat verkeersgeneratie bij 20% reductie parkeereis	-10%

Bij aanleg van 10% minder parkeerplaatsen als gevolg van extra fietsparkeerplaatsen komt daar nog eens een reductie van ong. 10% op de verkeersbewegingen bovenop.

- **De effecten van infrastructurele ingrepen uit de 3 maatregelenpakketten** in de auto-verkeersstructuur in LEeS en Soesterkwartier op DNP blijven afgezien van de afkoppeling van de Groningerstraat beperkt, maar de negatieve effecten van die afkoppeling vormden juist de aanleiding van dit onderzoek. Uit alle studies en berekeningen in 2020 en 2021 halen we een maximaal effect van 2.000 voertuigen per etmaal voor het smalle pakket en maximaal 2.000 voertuigen per etmaal voor het brede pakket. En zelfs dat beperkte effect per pakket zal moeite kosten, terwijl er toch een fors prijskaartje aan kan hangen:
 - Met het intact laten van de Groningerstraat zou de verandering van de ontsluiting van het Oppidium tot een reductie van ca. 1.500 voertuigbewegingen per etmaal kunnen leiden.

- Verleggen van de knip in Wagenwerkplaats leidt tot een vergelijkbare vermindering van de druk op DNP van ca. 1500 voertuigen per etmaal.
- De 10% extra afwikkeling van verkeer uit DNS via de Brabantsestraat leidt tot een beperkte vermindering van de druk op DNP.

De maatregelenpakketten hebben niet alleen invloed op de capaciteitsvraag op DNP, maar werken ook door in de kwaliteit van de plannen en de leefbaarheid van het Soesterkwartier. Zo heeft het afkoppelen van de Groningerstraat op de rotonde wél een groot effect. Er vallen dan 7.500 voertuigbewegingen op DNP weg, maar deze leiden elders in Soesterkwartier tot ongewenste gevolgen. De conclusie uit de berekeningen van de effecten van de maatregelenpakketten is dan ook, dat het effect beperkt is. Om die reden is voorgesteld om in de berekeningen van de door de alternatieve oplossingsvarianten in hoofdstuk 4 uit te gaan van een benodigde capaciteit van gemiddeld 25.000 voertuigen per etmaal, afname in van 2.000 voertuigen per etmaal als gevolg van de uitvoering van fysieke maatregelen in de omgeving van DNP.

De stakeholders hebben nog talloze ideeën naar voren gebracht om de positie van het langzaam verkeer te verbeteren en om de leefbaarheid in de wijk en rond DNP te verminderen. Omdat het effect op de capaciteitsvraag beperkt is en niet goed onderscheiden kan worden, zijn de effecten van deze kleine maatregelen niet in de berekeningen opgenomen. Hun bijdrage kan voor zaken als leefbaarheid, duurzaamheid e.d. natuurlijk wel van belang zijn. Al die ideeën zijn opgenomen in het Ideeënboek (bijlage 4).

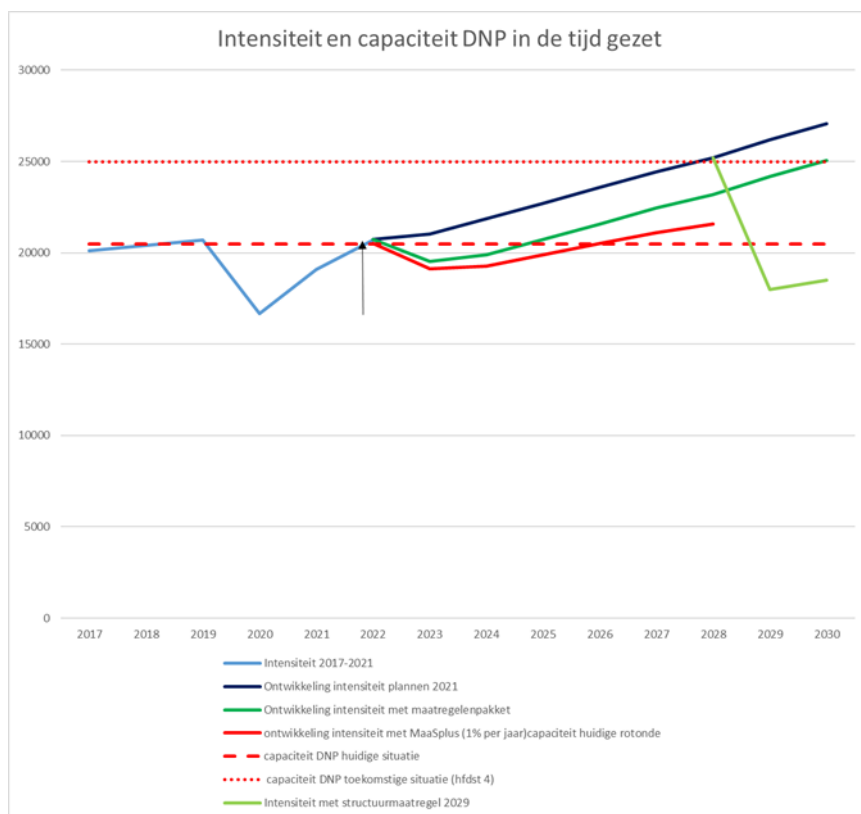
- Ook het aantal fietsers en voetgangers zal toenemen met de aankomende nieuwbouwpakketten en als gevolg van autonome groei. Nu bewegen zich er zo'n 10.000 fietsers en 7.000 voetgangers per etmaal over de rotonde. De RHDHV-modellen bevatten geen langzaam verkeersonderdeel, die zijn dus niet meegenomen in de RHDHV-doorrekeningen. Wel heeft de gemeente in 2020 een droneonderzoek uitgevoerd, om zicht te krijgen op voetgangers- en fietsstromen. Negatief gesteld kunnen fietsers en voetgangers de autocapaciteit verder omlaag brengen, maar punt is zeker, dat de veiligheid voor langzaam verkeer, zowel objectief als subjectief, verhoogd moet worden, los van de op autoverkeer toegesneden capaciteitsdiscussies. In paragraaf 3.5 daarom meer over fiets- en voetgangersverkeer.

3.4 **Samenvattend: effecten scenario's en maatregelenpakketten in toekomst**

- De tijdlijn voor de berekeningen van effecten richt zich op 2030. Op dat moment zijn de 5.500 woningen gerealiseerd en is het Verkeer&Vervoerplan incl. MaaS en gereguleerd parkeren in werking getreden. In de praktijk zullen woningen over de hele periode tot aan 2030 uitgesmeerd gebouwd worden en worden verschillende beleidsmaatregelen op verschillende momenten ingevoerd en de effecten ervan duidelijker zichtbaar. Daarom is het verstandig te kijken, wat de capaciteitsvraag van de nieuwbouwonontwikkelingen en die van de introductie van het Verkeer&Vervoerplan in de tijd doet. Daarvoor worden de volgende aannames gehanteerd:
 - Er worden tot 2030 5.500 woningen gerealiseerd.
 - Bij ongewijzigd beleid loopt de groei van het autoverkeer op DNP op tot 27.000 mvt¹⁴/etmaal als gevolg van de combinatie van autonome groei en de verkeersproductie van de nieuwbouw.
 - De effecten van kleine maatregelen in Soesterkwartier zijn beperkt en in de berekening van afbeelding 3.2. wordt die beperkt tot 2000 voertuigen per etmaal. Die verlaging van de gevraagde capaciteit wordt al in de eerste jaren gerealiseerd.

¹⁴ Zie begrippenlijst in bijlage

- Door rekening te houden met een oplopend effect van het Verkeer&Vervoerplan met 1% jaarlijkse vermindering van het autoverkeer in Amersfoort kan de groei van het autoverkeer op DNP beperkt blijven tot gemiddeld 22.500 voertuigen per etmaal in 2030 en daarna bij verdere uitrol van het beleid zelfs kan afnemen. De inschatting van de afname van het autogebruik met 1% is gebaseerd op de vaststelling, dat de introductie van MaaS in andere gemeenten in Nederland laat zien dat de verandering bij de burgers om hun mobiliteitsgewoontes aan te passen langzaam op gang komt. Vandaar een halvering van de snelheid van de effectiviteit (van 17% in 10 jaar naar 8% tot 2030).
- Na 2030 werken de effecten van het Verkeer&Vervoerplan op DNP sterker door dan de autonome groei van het autoverkeer, waardoor de gevraagde capaciteit op DNP daarna verder terugloopt.



Afb. 3.2. Ontwikkeling autoverkeer DNP in de komende jaren (mvt=motorvoertuigen)

- In de grafiek (afbeelding 3.2) zien we, dat zonder beleidsmatige ingrepen de capaciteitsvraag in 2030 op gemiddeld 27.000 voertuigen per etmaal uitkomt. Die capaciteitsvraag zal daarna verder stijgen als er niets gebeurt. Door fysieke maatregelen in de omgeving van DNP te nemen, kan de capaciteitsvraag met ca. 2.000 voertuigen per etmaal afnemen tot ca. 25.000 voertuigen per etmaal. Door MaaS en de maatregelen uit het Verkeer&Vervoerplan uit te voeren neemt de vraag in zijn algemeenheid verder af en blijft zich dan bewegen tussen de huidige ca. 20.000 voertuigen en de 25.000 voertuigen (de capaciteitsvraag die we bereiken door het fysieke maatregelenpakket). De aanvullende beleidsmaatregelen worden pas in de toekomst effectief, maar met welk effect en op

welk moment blijft onzeker. Om in de toekomst voldoende zekerheid aan te houden is het daarom verstandig om uit te gaan van een minimaal noodzakelijke capaciteit op DNP van 25.000 voertuigen. De grafiek laat ook zien, dat de problematiek op DNP de komende jaren in het ritme van de nieuwbouwrealisaties steeds nadrukkelijker zichtbaar wordt. Er is dus tijd om uit de verschillende mogelijkheden de beste toekomstgerichte oplossing te kiezen en er is zelfs een oplossing die kan meegroeien met de capaciteitsvraag. Dat biedt een goede Ausgangssituation om dure maatregelen, die achteraf weer ongedaan gemaakt moeten worden te vermijden.

3.5 Bij elk scenario: aandacht voor langzaam verkeersnetwerk

- De capaciteit van DNP wordt in de huidige situatie maar ook in de toekomstige oplossing niet alleen door het autoverkeer bepaald, maar ook door het grote aantal fietsers en voetgangers. Het aantal fietsers en voetgangers zal de komende jaren onder meer als gevolg van het Amersfoortse mobiliteitsbeleid alleen maar toenemen. Omdat de huidige situatie al onveilig is voor langzaam verkeer, is het belangrijk die op korte termijn al te verbeteren. Welke veiligheidsmaatregelen de voorkeur hebben, is afhankelijk van de uiteindelijk te selecteren variant voor DNP.
- Een parallelle mogelijkheid is om fietsers en voetgangers vanuit en naar Soesterkwartier om DNP te leiden en zo niet alleen de druk op DNP te verminderen, maar ook de fiets- en voetgangersveiligheid te vergroten. In dat kader kan ingezet worden op verbetering van het fiets- en voetnetwerk in en rond DNP en Soesterkwartier, bv met de snelfietsverbinding langs de Amsterdamseweg, de verbinding door nieuw groen vanuit de Puntenburgerlaan naar de Eem en door een fietsverbinding te onderzoeken via de Gaslaan naar de binnenstad en Amersfoort-noord (zie afbeelding 3.4, volgende bladzijde). De gemeente onderzoekt momenteel deze verbinding (geel) op potenties op de korte termijn.
- In de vervolgfase, bij de verdere selectie en uitwerkingen van de voorkeursvariant, dient de veiligheid van langzaam verkeer een belangrijk punt van aandacht te zijn. Dit aspect vormt ook een van de 6 gezamenlijk benoemde problemen. Het is raadzaam om het eerder uitgevoerde droneonderzoek van de gemeente hierbij te betrekken.



Afb. 3.4. Mogelijke verbeteringen in fiets- en voetgangersnetwerken rond DNP en Soesterkwartier: basis voor een langzaam verkeersplan naar aanleiding van alle nieuwbouwontwikkelingen

- Stakeholders wijzen op het belang van het aanbieden van een fijnmazige langzaam verkeersnetwerk dat hoort bij het implementeren van het MaaS-concept. Het Amersfoortse Verkeer&Vervoerplan omschrijft goede aanknopingspunten hiervoor, die al voor de ideeënontwikkeling van MaaS vigerend waren voor de gebiedsontwikkeling rond het Soesterkwartier. Zo geeft dit mobiliteitsbeleid aan, dat in de oudere stad de fiets en de voetganger gefaciliteerd worden om binnen Amersfoort te reizen. Met de fiets kan snel naar de binnenstad en het station worden gereisd. Voor verplaatsingen buiten Amersfoort worden zowel de auto, de trein en bus als de fiets gefaciliteerd.
 - Om het fietsnetwerk te versterken kunnen nu ontbrekende schakels over het emplacement ter hoogte van Wagenwerkplaats de druk van langzaam verkeer verdelen / afbuigen naar de zuidzijde van het station en kan de link versterkt worden met de (uit te breiden) P&R-/hubfaciliteiten rond het station in combinatie met de kantorenconcentratie.
 - Als het gaat om nieuwe gebiedsontwikkelingen, geeft het Verkeer&Vervoerplan aan, dat nieuwe gebiedsontwikkelingen (woningbouw, bedrijventerreinen) worden aangesloten op het hoofdfietsnetwerk en afhankelijk van de ligging aangesloten worden op het snelfietsnetwerk. Ook gebiedsontwikkelingen kunnen worden benut om ontbrekende schakels aan het netwerk toe te voegen en de fijnmazigheid van het fietsnetwerk te vergroten. Bij het ontwikkelen van de verkeersstructuur van nieuwe gebiedsontwikkelingen heeft optimale bereikbaarheid per fiets de eerste prioriteit. Het spoorwegemplacement en Kop van Isselt worden genoemd als voorbeelden van dergelijke grote toekomstige gebiedsontwikkelingen.
 - Mocht in de toekomst ondanks genomen maatregelen de veiligheid van fiets- en voetgangersverkeer niet verbeteren of mocht de autocapaciteit onvoldoende blijken, dan kan de gemeente besluiten om fiets- en voetgangersverkeer los te koppelen van de circulatie van het autoverkeer. In meer reacties van stakeholders (zie Ideeënboek, bijlage 4) is daarvoor de optie aangegeven om fiets- en voetgangersverkeer over de rotonde te leiden: met een fly-over (zoals de zogeheten AG NOVA variant) of met varianten daarop. Daarvoor wordt de Eindhovense Hovenring vaak als voorbeeld genoemd: deze fly-over is minder grootschalig dan de AG NOVA-variant en daarmee mogelijk kostengunstiger.
 - Het is verder - los van de te kiezen variant voor DNP - raadzaam een nadere studie van de verkeersafwikkeling van het langzaam verkeer voor het gebied rond DNP te maken, gelet op alle nieuwbouwontwikkelingen. Ook dat advies is door een aantal stakeholders aangereikt als idee en als zodanig opgenomen in het Ideeënboek.
 - Vooruitlopend op nadere studie van de verkeersafwikkeling voor langzaam verkeer in en rond DNP, Soesterkwartier en LEeS moeten op korte termijn, zoals de motie vraagt (zie hoofdstuk 1), ook korte termijn maatregelen ter verbetering van de veiligheid voor met name langzaam verkeer op DNP getroffen worden. Daarbij wordt vanuit de stakeholders gedacht aan:
 - op aantal aantakkingen van DNP het haakser maken van fiets-voetpaden t.o.v. autoverkeer (kwetsbare verkeersdeelnemers beter zichtbaar maken).
 - betere aanlichting van fiets- en voetpaden eventueel ondersteund door hightech: maakt met lichtsignalen aan automobilisten duidelijk, dat langzaam verkeer nadert.
 - Aanbrengen van drempels voor autoverkeer kort voor de kruising om snelheden af te remmen en conflictpunt te duiden.
 - Aanbrengen van duidelijker duiding met bebording en belijning voor autoverkeer, voordat het de tunnelbal inrijdt (voorkomen dat men ongewild of onbedoeld boven op NP belandt)
- Niet al deze maatregelen passen binnen het reguliere Amersfoortse beleid, waarin met name huiwer bestaat op rotondes éénrichtingverkeer voor fietsers in te voeren.

4 OPLOSSINGSVARIANTEN EN WEGING

- In de voorgaande hoofdstukken is duidelijk geworden, hoe vanuit de betrokken stakeholders gedacht wordt over een afwegingskader voor de mogelijke oplossingsvarianten voor DNP. Nadrukkelijk geven stakeholders daarbij aan, dat de problematiek van de nieuwbouweffecten op Soesterkwartier breder is dan alleen de verkeerskundige oplossing van de knelpunten op DNP, maar dat ze instemmen met breder afgewogen varianten als die bredere afweging gevolgd wordt en het begin inluit van een gesprek met de gemeente over de verdere integratie van nieuwbouw en de bestaande wijk.
- De stakeholders hebben vanuit verschillend perspectief en verschillende achtergronden voorstellen voor een alternatieve inrichting van DNP aangedragen. Ook voorbeelden uit andere gemeenten in Nederland hebben model gestaan voor alternatieve varianten (zie Ideeënboek, bijlage 4). In dit hoofdstuk worden de verschillende nader beoordeelde oplossingsvarianten bekeken. Dat zijn overigens niet alle door de stakeholders en derden aangedragen mogelijkheden.
- Bij de beperking van de nader te beoordelen varianten zijn die varianten, die de basis vormden voor een verdiepte afwikkeling van de verkeersstromen (in tunnels), die nu nog op maaiveldniveau plaatsvinden, buiten beschouwing gebleven. Die oplossingen zijn in september in gesprekken met stakeholders aan de orde gekomen en bleken op veel aarzeling te stuiten. Bovendien zijn die oplossingen over het algemeen vrij kostbaar en zijn ze – zoals verderop in dit hoofdstuk zal blijken – wellicht niet noodzakelijk binnen het huidige perspectief. Om diezelfde reden is een volledige ondertunneling van de Amsterdamse weg en een deel van de ontsluitingswegen buiten beschouwing gebleven. Die ideeën zijn wel in het Ideeënboek (bijlage 4) opgenomen. Als de beleidsvoornemens, die nu in het Amersfoortse Verkeer&Vervoerplan zijn opgenomen niet blijken te werken en de automobiliteit niet afneemt, kunnen ze alsnog interessant worden.
- Een andere ingediende variant is die, waarin de DNP op maaiveldniveau wordt afgesloten voor verkeer vanaf de Stadsring. Die variant brengt veel andere onvoorspelbare verkeersstromen op gang (net als de verkeersafwikkeling als gevolg van de kruispuntvariant door Soesterkwartier), waar veel huiver voor bestaat. Die stromen kunnen beheersbaar worden gehouden door de toekomstige beleidsmaatregelen als een verkeersluwe Stadsring en maatregelen op stedelijk structuurniveau, maar ook die maatregelen zijn nog geen onderwerp van besluitvorming. Bovendien is ook die variant niet nodig als het vigerende Verkeer&Vervoerplan wordt uitgevoerd.
- Er is vanuit verschillende stakeholders gewezen op het feit, dat bij de selectie uitgegaan is van het verleggen van de Brabantsestraat, waarvoor nog geen besluit is genomen. In de recente discussies in de rondes is daarop ingegaan. Voor de oplossing van DNP is de verlegging onderdeel van een pakket maatregelen in de nieuwbouwplannen, waardoor de capaciteitsvraag op DNP met 10% afneemt. Zonder dat pakket wordt een oplossing moeilijker. De vraag is of de bezwaren van de verlegging ook op een andere manier tegemoet gekomen kunnen worden; dat onderzoek moet onderdeel uitmaken van het vervolg. Bovendien was die verlegging onderdeel van de berekeningen van de basisvariant en kon niet meer aangepast worden zonder de hele planning nog verder op te schuiven.
- Voor de uiteindelijke selectie van kansrijke oplossingsvarianten is in de eerste plaats gekeken naar de ruimtelijke inpasbaarheid en de capaciteit: als een oplossing qua maatvoering al niet op de ruimte van DNP past, is die variant immers niet uitvoerbaar. En als de capaciteit onvoldoende is, kan de variant niet functioneren. Daarom vormen deze twee voorwaarden de eerste stap in de selectie. Het vergroten van de verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer is een randvoorwaarde bij welke variant dan ook en

wordt als zodanig meegenomen bij de verdere uitwerking van beide voorkeursvariantenvariant.

- Natuurlijk zijn er ander randvoorwaarden die in de beoordeling een belangrijke rol spelen: duurzaamheid, circulariteit, milieu-effecten, klimaatadaptatie en kosten horen daarbij. Bij de beoordeelde varianten is daar in die zin al naar gekeken dat het behoud van de tunnelbak en de mogelijke aanpassing van de oplossing aan toekomstige groei van de verkeersstroom (no regret) ook een rol hebben gespeeld. Bij de verdere uitwerking van de geselecteerde varianten komen deze aspecten nadrukkelijk aan de orde. Door ook te kijken naar zoveel mogelijk behoud van de bestaande tunnelbak en de op- en afritstructuur kunnen kosten zoveel mogelijk beperkt worden en hoeft er minder materiaal verspild te worden.
- Uiteindelijk wordt met een afwegingskader getoetst of de varianten een oplossing bieden voor de zes problemen (hoofdstuk 2). Naast inpasbaarheid en voldoende capaciteit komen dan aspecten als mogelijkheden voor fasering, rekening houden met no regret-maatregelen, duurzaamheidsweging en circulariteit aan de orde, zoals gebruik maken van wat aanwezig is, weinig vernietiging van materialen en grondstoffen en modulaire/flexibele (no-regret) aanleg. Daarbij is als aanvullende voorwaarde gesteld, dat ten minste de capaciteit van de nieuwe variant moet passen in het beeld van de ontwikkeling van de capaciteitsvraag in de loop van de jaren zoals aangegeven aan het slot van hoofdstuk 3.

4.1 **Stap 7: de zeven varianten**

- Zowel interne als externe stakeholders hebben oplossingsrichtingen voorgesteld die in verschillende vormen zijn aangeleverd. Van losse mailtjes met korte suggesties en ideeën bij de veldbijeenkomsten tot en met uitgewerkte schetsvoorstellen met een filmpje. In het Ideeënboek DNP in bijlage 4 is een overzicht uitgewerkt. Sommige ideeën zijn in een eerder stadium al doorgerekend door RHDHV om alternatieven voor de verkeersafwikkeling in Soesterkwartier te kunnen doorrekenen, maar in het participatieproces zijn opnieuw veel nieuwe ideeën aan de lijst toegevoegd. Opmerkelijk is, dat veel van de nieuw toegevoegde ideeën betrekking hebben op verbetering van de situatie van langzaam verkeer, zowel in Soesterkwartier als op DNP.
- De door de stakeholders ingediende voorstellen zijn erg verschillend van aard. Veel van de ideeën en voorstellen zijn te karakteriseren als 'losse maatregelen' en kunnen aan (bijna) elke variant toegevoegd worden. Deze categorie maatregelen heeft bv. betrekking op het invoeren van eenrichtingsverkeer voor fietsers op de rotonde of over verkeersveiligere oplossingen in Soesterkwartier zelf. Andere voorstellen zijn meer beleidsmatig of betreffen grootschaliger ingrepen zoals het ontmoedigen van autoverkeer door bv. het beïnvloeden van de stedelijke verkeerscirculatie (met een autoluwe Stadsring, het afkoppelen van DNP van de tunnel onder het spoor of segmentering).
- De verschillende voorstellen en ideeën zijn in het Ideeënboek gecategoriseerd naar soort maatregel: De meer structurele of beleidsmatiger voorstellen zijn samengevat in 7 oplossingsvarianten (zie bijlage 5). Ze variëren vooral op de volgende punten en zo zijn ze ook gekarakteriseerd.
 - een rotondevorm dan wel kruispunt;
 - met 4 of 5 takken;
 - met of zonder VRI (VerkeersRegelInstallatie).
 In onderstaand kader zijn de varianten weergegeven:

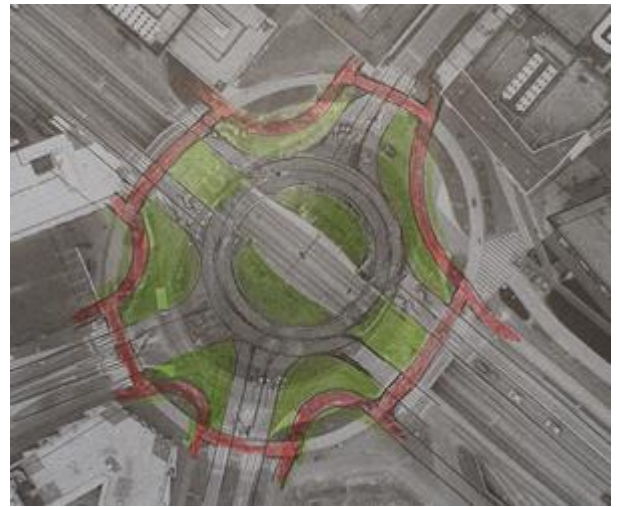
Dit zijn de 7 oplossingsvarianten:

0. Huidige rotonde DNP	rotonde	5 taks	geen VRI
1. Schiedamse turborotonde	turborotonde	5 taks	geen VRI
2. Eindhovense rotonde	rotonde	5 taks	wel VRI
3. Variant De Wit	kruispunt	5 taks	geen VRI
4. Variant De Wit met VRI	kruispunt	5 taks	wel VRI
5. Voorrangsp plein	aangepaste rotonde	5 taks	deels VRI
6. Voorkeursvariant 2020	kruispunt	4 taks	wel VRI
7. Variant AG NOVA	fly-over/turborotonde	5 taks	geen VRI

De eerste inpassingsschetsen van de varianten geven we hieronder weer:



0 De Nieuwe Poort, huidige situatie
Capaciteit: 20.500,
Ruimtelijk fysiek Inpasbaar



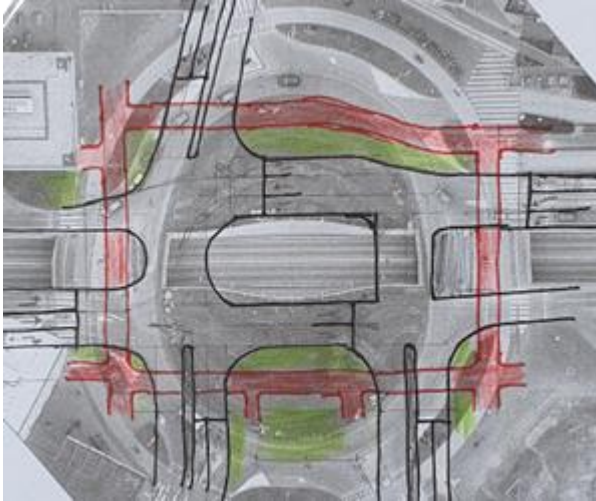
1 Schiedamse turborotonde
Capaciteit 23.000,
Ruimtelijk fysiek inpasbaar



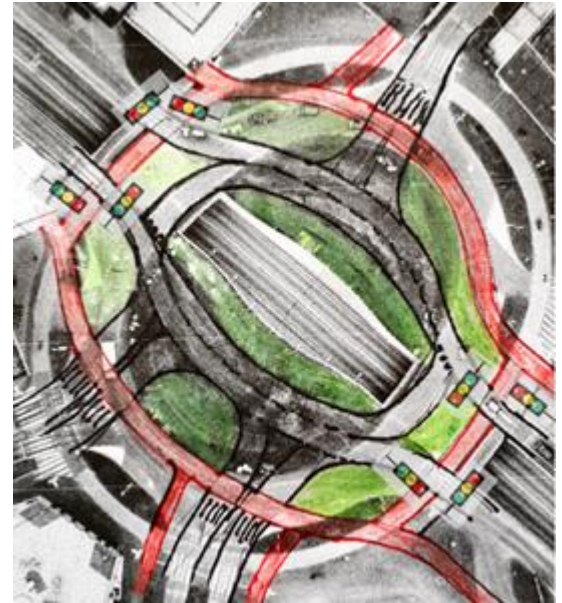
3 5-taks rotonde Eindhoven
Capaciteit 24.000
Ruimtelijk fysiek niet inpasbaar



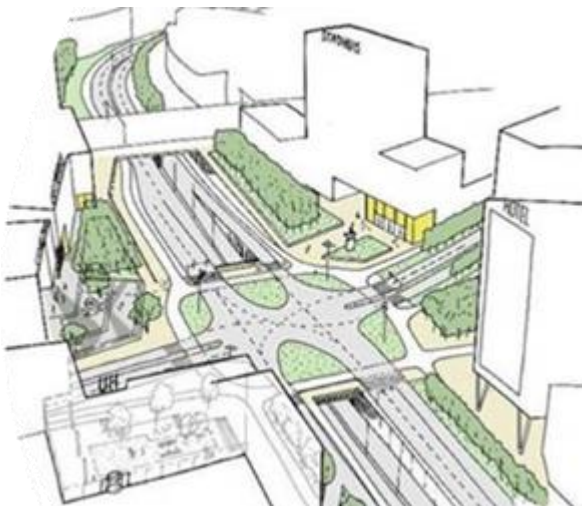
4 Variant de Wit zonder VRI
Capaciteit 21.000,
Ruimtelijk fysiek inpasbaar



5 Variant de Wit met VRI
Capaciteit tot 27.000,
Ruimtelijk fysiek Inpasbaar



6 Voorrangspolein
Capaciteit 25.000,
Ruimtelijk fysiek inpasbaar



7 4-taks kruispunt
Capaciteit 23.000 bij vraag van 19.500
Ruimtelijk fysiek Inpasbaar



8 AG NOVA variant met turborotonde
Capaciteit 27.000,
Ruimtelijk fysiek (op- en afrit-
ten) niet duidelijk

4.2 Stap 8: weging van de varianten

Van zeven naar vier

- De varianten moeten worden afgezet tegen de zesledige probleemstelling, die in paragraaf 2.2 is omschreven. In het vervolgtraject zal bij de verdere uitwerking met belanghebbenden een discussie gevoerd moeten worden over het oplossend vermogen voor de genoemde 6 problemen en over ook belangrijke toetsingsaspecten als circulariteit, een gefaseerde, modulaire aanleg, flexibiliteit en of er sprake is van no-regretmaatregelen.
- Maar voor een eerste selectie zijn de volgende voorwaarden van extra belang: de oplossing moet minimaal voldoen aan de capaciteitsvraag die is afgeleid in hoofdstuk 3 (nl. een antwoord op een capaciteitsvraag van ca 25.000 voertuigen per etmaal) én de oplossing moet fysiek ruimtelijk inpasbaar zijn. Als die laatste voorwaarden worden toegepast, blijven er 4 varianten over.
- Het gaat dan om de variant de Wit met VRI, het voorrangsplein, de oorspronkelijke 4-taks kruispuntvariant en een combinatievariant van een turborotonde en de AG NOVA-variant. Deze varianten voldoen zowel aan de eis van de capaciteit als aan de fysieke inpasbaarheid. De discussie tussen stakeholders en hun achterban daarover moet de komende maanden nog plaats vinden. Enkele opmerkingen kunnen nu al gemaakt worden.

De Wit + VRI

De Wit + VRI valt zo uit te werken, zodat de capaciteit (incl. buffers tussen de kruisingen) voldoende groot is. Verkeersveiligheid voor langzaam verkeer wordt sterk verbeterd door de VRI. In de eerste schetsen is globaal gekeken of de huidige tunnelbak uit kosten- en uit circulariteitsoverwegingen intact kan blijven. Dat lijkt haalbaar, maar er zal verder moeten worden uitgezocht of dit vertaald kan worden naar een ontwerp met minimaal extra materiaal en zo min mogelijk vernietiging van grondstoffen. De ruimtelijke inpasbaarheid is beoordeeld en voldoet, zij het krap. De stedenbouwkundige inpasbaarheid is beoordeeld, maar vanwege het relatief grote oppervlak dat de oplossing vraagt, niet optimaal. De toename van fietsverkeer lijkt weinig impact te hebben op de capaciteit.

Het voorrangsplein

Het voorrangsplein heeft een duidelijke hoofdrichting, waar autoverkeer geregeld wordt (VRI). Vanuit de zijrichtingen wordt voorrang verleend. De combinatie tussen regeling, n goede zichtlijnen en een haakse opstelling van het autoverkeer t.o.v. fietsverkeer maakt de oplossing voor langzaam verkeer veel veiliger. Het voorrangsplein kan ook meegroeien met de ontwikkeling van de gewenste capaciteit en bovendien kan de tunnelbak intact blijven (zie eerder genoemd circulair argument). De capaciteit van het voorrangsplein voldoet, maar houdt t.o.v. de minimaal benodigde 25.000 voertuigen niet over. Het is belangrijk dat toekomstige beleid effectief ingezet wordt. Het plein is fysiek goed inpasbaar en heeft volgens de supervisor voldoende stedenbouwkundige kwaliteit.

Het 4-taks kruispunt

Het kruispunt met de afgekoppelde Groningerstraat voldoet vanuit oogpunt van capaciteit en veiligheid voor langzaam verkeer. Weliswaar is de capaciteit van het kruispunt in het voorgestelde ontwerp slechts gemiddeld 23.000 voertuigen per etmaal, maar de vraag is ook beduidend afgenomen met 7.500 voertuigen tot gemiddeld 19.500 voertuigen per etmaal. Een deel van de capaciteitsvraag moet dan wel in Soesterkwartier worden opgelost en tast ook een aanzienlijk deel van de Groengordel aan en leidt daar tot onaantvaardbare knelpunten inzake leefbaarheid. Maatregelen om de nadelen van die afwikkeling in de wijk geheel of gedeeltelijk te voorkomen zijn ondanks intensieve

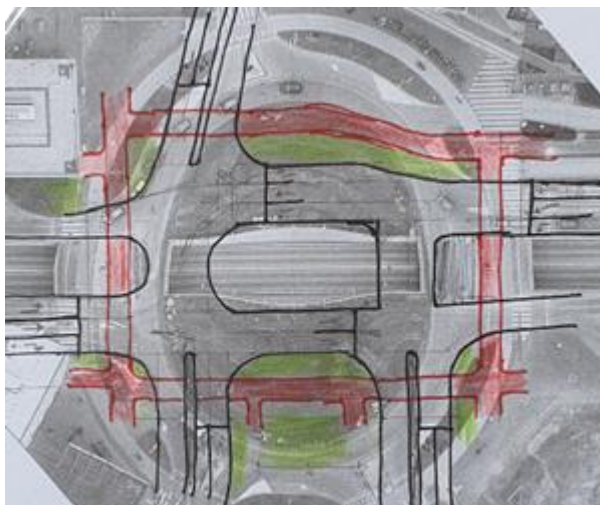
pogingen vorig jaar en ook nu niet gevonden. Dat maakt deze variant in het verdere proces kwetsbaar. Bovendien moet de tunnelbak in deze variant aangepast worden. Dat maakt de variant duur en scoort het op circulariteit lager.

De combinatievariant met turborotonde en AG NOVA

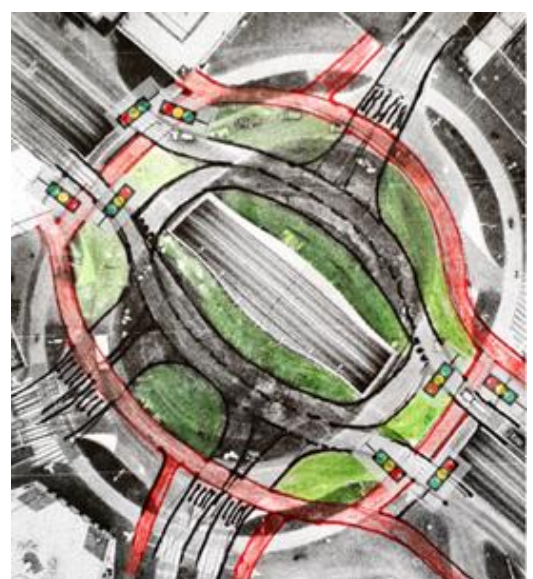
De combinatie met turborotonde is nodig omdat de AG NOVA variant (i.c. het optillen van de afwikkeling van langzaam verkeer) op zichzelf onvoldoende effect heeft om de capaciteit van de huidige rotonde voor autoverkeer voldoende te vergroten. In eerdere beoordelingen (zie het Ideeënboek, bijlage 4) is de AG NOVA variant ook afgefallen vanwege de stijgingspercentages van de op- en afritten en vanwege het negatieve effect op de kwaliteit op maaiveldniveau. De uitwerking van de combinatievariant laat wel zien, dat een goede afwikkeling van vooral fietsverkeer boven maaiveld in combinatie met andere oplossingen qua capaciteit en veiligheid effectief kan zijn en daarom het onderzoeken waard is. De veiligheid voor langzaam verkeer is juist vanwege de scheiding van het autoverkeer erg gunstig en wordt daarom door de stakeholders erg gewaardeerd. De AG NOVA variant is op zichzelf een dure variant, zonder groot effect op de capaciteit. Wel is de gedachte interessant om een deel van het langzaam verkeer boven maaiveld af te wikkelen. Het is daarom nuttig een verdere studie naar ingediende ideeën als aanvulling of vereenvoudiging van de oorspronkelijke AG NOVA variant uit te voeren (bv. de Eindhovense Hovenring of een eenvoudiger fly-over).

Advies: van vier naar twee nader uit te werken voorkeursvarianten

- Bij de betrokken stakeholders is vertrouwen in twee voorkeursvarianten, die in de toekomstige situatie als oplossing voor DNP kunnen dienen. Deze lijken op het eerste gezicht bij te dragen aan de zes met stakeholders benoemde problemen, verkeerskundig voldoende oplossend vermogen te hebben voor de gevraagde intensiteiten en beide varianten kunnen rekenen op steun van een groot deel van de tot dusver betrokken stakeholders. Deze varianten zijn zeker de moeite van een verdere analyse en ontwerpstudie waard. Stakeholders willen met de gemeente samen verder werken naar een gedragen voorkeursvariant voor DNP.
- Voorgesteld wordt daarom de volgende twee 'voorkeursvarianten' nader uit te werken:



Voorkeursvariant De Wit + VRI



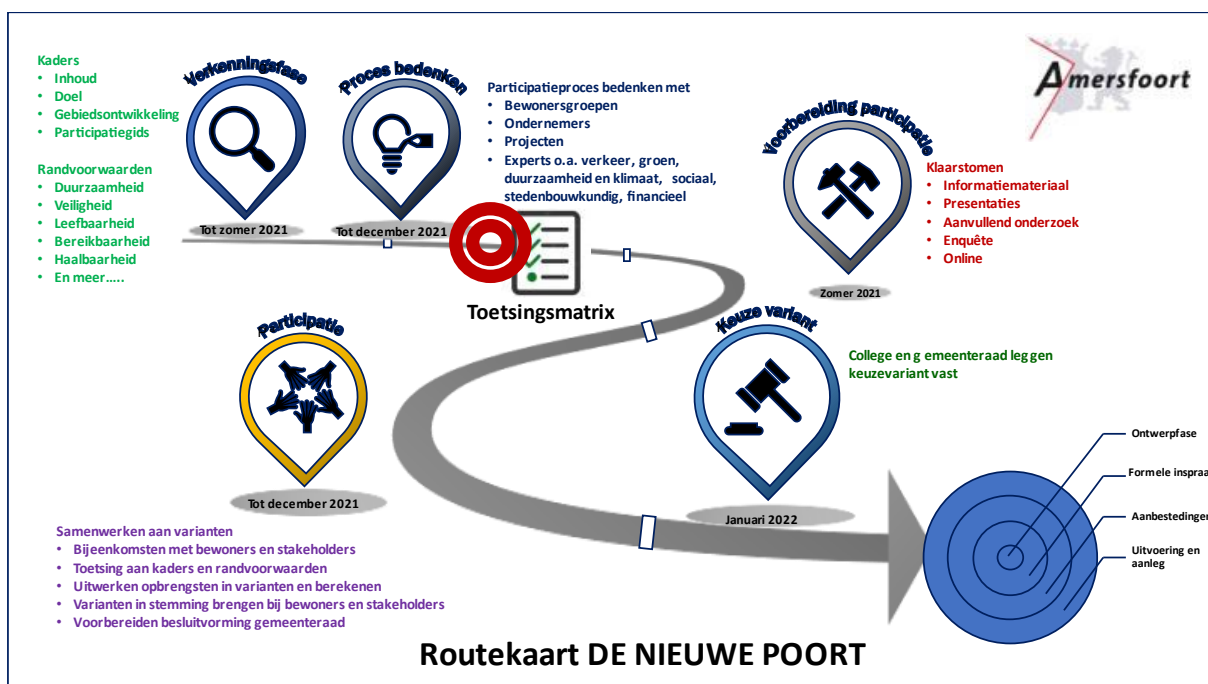
Voorkeursvariant het Voorrangsp plein

- De twee andere varianten (het kruispunt en de combivariant op AG NOVA), die om verschillende redenen bij de verschillende stakeholders erg tegengesteld scoren, moeten aan de voorkant niet uitgesloten worden, omdat de inzichten vanuit een nadere ontwerpstudie (b.v. op het vlak van de diverse duurzaamheidsaspecten, inpasbaarheid of kosten) erg kunnen veranderen. In het eerste deel van het vervolgtraject zouden ook die beide varianten meegenomen moeten worden, totdat meer zekerheid over de beide nu al op meer draagvlak steunende varianten bereikt is.

5 HOE VERDER EN WINSTWAARSCHUWINGEN

5.1 Stap 9: hoe verder: het spoorboekje

- Samen met gemeente en de vertegenwoordigers van de stakeholders in het *Drieboeks*-overleg is een proces doorlopen. De belangrijkste conclusie uit het tot nu gevolgde proces is, dat er oplossingen zijn voor DNP, die zowel de capaciteit aan kunnen als de leefbaarheid in Soesterkwartier op het eerste gezicht niet lijken te bedreigen.
- In de Roadmap (zie afbeelding 5.1) bevindt het proces zich, na afronding van deze studiefase, op de aangeduide plaats: een flink deel van het keuzeproces moet nog doorlopen, juist ook om meningen van de achterbannen van stakeholders te weten te komen en mee te nemen. De huidige vertegenwoordigers van de stakeholders hebben immers geen tijd en gelegenheid gehad de verschillende oplossingsvarianten te bespreken met en toe te lichten aan hun achterbannen. Daarom is het verstandig de ingeslagen en zorgvuldig opgebouwde relatie met tenminste een deel van de stakeholders verder te volgen om te komen tot een door een bredere groep stakeholders en hun achterbannen gedragen voorkeursvariant. Dat zal vanaf januari 2022 gaan lopen. De rol van externe procesbegeleiding in 2022 is dan ruimte te bieden voor een goede keuze op basis van dialogen en discussie.



Afb 5.1 Roadmap en huidige positie (in rood) op de routekaart

- Hoe gaat het concreet verder? Welke oplossingsvariant voor de DNP en Soesterkwartier het beste perspectief biedt, ook voor Amersfoort en de aankomende nieuwbouwwontwikkelingen, is immers datgene dat de stakeholders met hun achterbannen gaan bespreken, de komende maanden. Om betrokken burgers, organisaties, bedrijven en gemeentelijke projectleiders tijd en informatie te bieden om de te presenteren voorstellen te begrijpen en te beoordelen, zullen na januari 2022 enkele DNP-academiëbijeenkomsten en bijeenkomsten met bedrijven en bewoners worden georganiseerd. Concreet staan in overleg met enkele stakeholders voor 2022 de volgende werkzaamheden op de rol (zie volgende bladzijde):

Planning participatie- en consultatietraject De Nieuwe Poort vanaf januari 2022

Maand	Burgers Bedrijven	Gemeentelijk apparaat Projectgroep gem.	Gemeenteraad	Externe procesbegeleider(s)
Januari 2022	- Vaststellen wegingsformulier en scoren alternatieven 10-1-2022: digitale veldbijeenkomst Leefplezier 3812 en anderen 12-1-2022: bespreking in Driehoeksoverleg: Leefplezier 3812 en aangesloten personen van concept-eindrapport studiefase en vervolgproces	- Projectleiders reageren op concepteindrapport studiefase - Bespreking in driehoeksoverleg - Overleg over concept-eindrapport met SOAB - Vaststellen wegingsformulier en scoren alternatieven - Begeleidend schrijven naar de gemeenteraad 24-1-2022: bespreking in Staf Groeiende Stad - Voorbereiding bespreking in de gemeenteraad	- Lezen eindrapport studiefase DNP - Eind januari: bespreking in college	11-1-2022: gesprek Vahstal 12-1-2022: Driehoek januari organiseren: bespreken concept inclusief wegingsformulier en verwerken resultaten - Laatste reacties verzamelen 20-1-2022: afronden eindrapport voor raad
Februari 2022	Verder informeren participanten en achterban	Maken populaire samenvatting/ publieksversie voor verdere verspreiding	Bespreking eindrapport in Ronde Vaststelling verdere besluitvorming	- Presentatie eindproduct (proces en advies) in Ronde - Afronden opdracht studiefase - Opleveren eindrapport studiefase
Vanaf februari 2022	Verder informeren participanten en achterban	- Organiseren verdere officiële participatie, uitnodigen zoals in juni 2020 samen met bewonersgroepen en bedrijven - Uitnodigen van burgers en bedrijven voor bijeenkomsten - Registreren aanmeldingen	Wordt geïnformeerd over verdere uitkomsten van het vervolg	- Overleg over eindrapport met bredere kring bewoners, bedrijven en gemeente 3 verdiepende DNP-academies voor burgers en liefhebbers en 2 informerende wijkbrede bijeenkomsten rond 1-3 oplossingsvarianten 1 bijeenkomst voor bedrijven rond oplossingsvarianten

- Omdat de woningbouwplannen over een aantal jaren uitgesmeerd zullen worden, is de tijdsdruk op realisatie van DNP de eerste jaren beperkt. Woningbouw gaat stap voor stap en de verkeersdruk zal ook stapsgewijs toenemen. Er is dus tijd om een degelijke aanpak te ontwikkelen. De eerste bestemmingsplanprocedures (Wagenwerkplaats) kunnen de eerste jaren nog gebruik maken van de beperkte capaciteitsruimte die DNP nog heeft. Mogelijk zijn daarna al beperkte fysieke ingrepen nodig om de druk op DNP te verminderen voordat met grootschalige aanpassingen van DNP moet worden gestart.
- Het is volgens betrokken stakeholders wel van belang om op korte termijn (kleinere) verkeersveiligheidsmaatregelen voor langzaam verkeer op de rotonde uit te voeren. Stakeholders denken daarbij vooral aan het invoeren van eenrichtingsverkeer voor fietsverkeer (eerder al door de gemeente afgewezen), extra bebording en belijning om doorgaand autoverkeer de tunnel te laten gebruiken (en daarmee onnodige bewegingen op het maaiveld te voorkomen), het aanbrengen van belijning en de mogelijkheden om meer haakse zichtlijnen te creëren.
- Om te werken aan een structurele oplossing is het van belang, dat de gekozen en nader uit te werken varianten zoveel mogelijk tegemoet komen aan de oplossing van de zesledige probleemstelling, zoals eerder benoemd:

 - 1) **Capaciteit van de rotonde dreigt onvoldoende te worden bij nieuwbouw:** daarom zijn verschillende varianten getoetst op hun capaciteit voor vooral autoverkeer, omdat die de bestemmingsplanprocedure kunnen beïnvloeden. Daarnaast is bepalend hoe de gemeente belangrijke bepalende beleidskeuzes maakt rondom MaaS

en parkeerbeleid op stedelijk niveau en rond de stedelijke hoofdwegenstructuur. In de beoordeling van de noodzaak om tot een oplossing te komen, hebben we een tijdlijn toegevoegd. Als het beleid slaagt of tenminste gedeeltelijk effectief is, hoeft de capaciteit van 27.000 voertuigen per etmaal niet geboden te worden en is een capaciteit van 25.000 voertuigen voldoende. Om effecten te volgen, is monitoring van de resultaten van het mobiliteitsbeleid noodzakelijk, liefst om de twee jaar.

- 2) **Verkeersonveiligheid van de rotonde is groot, met name voor langzaam verkeer:** los van welke oplossing dan ook: een belangrijke voorwaarde voor die oplossing is de verdere uitwerking in invoering van stedelijk beleid en van het toevoegen van veiligheidsverhogende maatregelen voor langzaam verkeer. Fiets- en voetgangersverkeer, dat ook zal toenemen vanwege de nieuwbouwontwikkeling en autonome groei, moet in bredere context gezien worden en moet veiliger afgewikkeld worden: liefst om DNP heen (want dat is vaker korter), maar in ieder geval ook via DNP. De omvang van fiets- en voetgangersverkeer heeft ook invloed op de autocapaciteit van DNP. Monitoring van het langzaam verkeer is ook van belang om effecten te volgen.
- 3) **Leefbaarheid van Soesterkwartier staat onder druk:** binnen de voorliggende opdracht voor DNP beperkten we (vanwege tijdsdruk) noodgedwongen het begrip 'leefbaarheid' tot aantasting ruimte, verkeersdrukke en verkeers(on)veiligheid voor langzaam verkeer in het Soesterkwartier en op de rotonde als gevolg van de toegenomen verkeersbelasting die het Soesterkwartier en de nieuwbouwplannen veroorzaken. In het parallelle traject van het Wijkperspectief wordt leefbaarheid en bv groen (Soesterpark, het belang van het behoud of uitbreiding van de Groengordel) in een veel breder perspectief benaderd. De kwaliteit van de woon- en leefomgeving in de nieuwbouwplannen vormt onderdeel van de betreffende masterplannen en de daaropvolgende uitwerking en valt ook buiten de scope van de opdracht m.b.t. DNP. Voor leefbaarheidsverhogende ingrepen en projecten is vooral Wijkperspectief aan zet. Bewoners hebben daarin ook een belangrijke inbreng.
- 4) **Ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte in en rond DNP is onvoldoende:** in de komende maanden worden de varianten door en met interne en externe stakeholders gewogen en beoordeeld. Er is vanuit stedenbouwkundig perspectief door de supervisor een voorkeur uitgesproken voor variant 4 en 5.
- 5) **Planning realisatie nieuwbouw kan tot vertraging leiden:** de aanpak tot dusver biedt de zekerheid van een oplossing en daarmee komen bestemmingsplantechnisch de woningbouwplannen niet in gevaar door het proces rond DNP. De verkeerskundige paragraaf kan geschreven worden. Vertraging van de nieuwbouwplannen kan wel optreden door de afhankelijkheid van MaaS en het gebiedsgewijze georganiseerde parkeerbeleid: die zijn nog niet besloten. De weerstand kan hoog zijn. Soesterkwartierders hebben al aangegeven, dat zij niet als enige en niet als eerste geconfronteerd willen worden met verplicht MaaS en betaald parkeren. Dat kan op korte termijn weerstand tegen de plannen opleveren en tot vertraging leiden.
- 6) **Integraliteit van planvorming rond LEeS, DNP en Soesterkwartier ontbreekt:** het blijft nadrukkelijk wens vanuit de stakeholders, om de ontwikkelingen rond DNP en de nieuwbouw integraler aan te pakken en meer te werken vanuit een visie op wonen, voorzieningen, leefbaarheid, vergroening en bereikbaarheid. Zo zien bewoners weinig aandacht voor bovenwijkse infrastructuur, voorzieningen, groen etc in de plannen voor LEeS terug. Bewonersstakeholders en de gemeente hebben als het ware ook een duidelijk verschillende definitie en beeld van 'integraliteit'. Gelet op het belang van DNP in stedelijk opzicht moet de discussie over oplossingsvarianten ook breder gevoerd worden. De SGLA heeft aangeboden hierin een rol te

willen en kunnen spelen om de discussie en dialoog te voeren met relevante partijen. Het is belangrijk LEEs en Soesterkwartier verder te integreren, om zorgen rondom de consequenties van alle nieuwbouwplannen weg te nemen en bewoners meer inzicht te geven in de meerwaarden, die er vanuit LEEs zijn voor de Soesterkwartierders.

5.2 Stap 10: winstwaarschuwingen

Procesmatig

1. **Dialoog is pas ingezet**

De gevoerde dialoog over problematiek, opgave en de mogelijke oplossingsvarianten voor De Nieuwe Poort heeft geleid tot een gedeelde probleem(h)erkenning, betrokken stakeholders (n.a.v. gedeelde stakeholdersanalyse) en nog definitief te kiezen voorkeursvariant. Er zijn zorgen over de verdere invulling van het proces bij de uiteindelijke keuze: een vervolg van de dialoog is nodig om binnen de gezamenlijk vastgestelde uitgangssituatie verdere stappen te kunnen zetten om het fragile vertrouwen verder te versterken. Nog niet iedereen van de stakeholders is (voldoende) gesproken, met name stakeholders in het westelijk deel van Soesterkwartier zijn beperkt aan het woord geweest. De positie van het westelijk deel van Soesterkwartier kan alleen deels uit de onderzoeken in het kader van Wijkperspectief Soesterkwartier worden gehaald. Er is bovendien nog onvoldoende contact geweest met niet-georganiseerde bewoners (met name in west), bedrijven- en belangenvertegenwoordigers, met organisaties als KVVA en stedelijke belangengroepen. Enkel van hen hebben via andere kanalen al aangegeven, dat er weinig vertrouwen is in een westelijke ontsluiting en parkeerregulering. De gesprekken met deze stakeholders zullen de komende tijd accent moeten krijgen, met een proces-op-maat. In die gesprekken zal het niet alleen moeten gaan over de oplossingen voor DNP, maar ook om een wijkbrede discussie aan te gaan over wat het Soesterkwartier nodig heeft en wat de wijk daarbij kan verwachten van de omliggende wijken: in positief en in negatief opzicht. Dit zal ingebracht worden bij de plannen en het proces rond het Wijkperspectief Soesterkwartier.

2. **Ruimte blijven geven voor de inbreng van ideeën van belanghebbenden**

Meerdere malen hebben stakeholders richting gemeente aangegeven dat de in de wijk aanwezige experts willen meedenken om tot een goede oplossing te komen. Het college waardeerde deze handreiking en wilde die zoveel mogelijk benut zien. Meerdere elementen van deze 'meedenkkracht' zijn opgenomen in de oplossingsrichtingen en later deels teruggekomen in de oplossingsvarianten. Daarnaast zijn elementen vanuit de buurt opgenomen als randvoorwaardelijk, bv vanuit de veldbijeenkomsten en gevoerde gesprekken, vanuit aan ons gestuurde mails. Zie bijlage 4, het Ideeënboek. Het blijft ook bij de definitieve keuze en uitwerking van de voorkeursvariant wenselijk en nodig ruimte te blijven bieden voor de inbreng en de creativiteit en kennis van de bewoners bij het bedenken van een integrale oplossing voor De Nieuwe Poort. In 2022 zullen enkele varianten verder uitgewerkt worden. Daarin kunnen zich nog spanningen tussen gemeente en stakeholders in de buurt voordoen. Niet alleen over het verkeer, maar ook over de integrale afweging als geheel.

3. **Blijven informeren van de stakeholders**

Verbreding van de participatie is nodig: meer bewoners hadden de gelegenheid moeten krijgen om mee te denken en te praten over oplossingsvarianten, lang niet alle groepen en deelgebieden zijn betrokken geweest. De materie blijft behoorlijk complex, de schaal niet altijd even duidelijk en gemeentelijke ontwikkelingen waren niet altijd helder of eenduidig. Bv de oplopende aantallen woningen en onduidelijkheden in de status van

diverse beleidsmaatregelen maken dat de effecten ervan op de modelberekeningen veel tijd hebben geveerd, waardoor de discussie met de stakeholders bij herhaling in het gedrang kwam. Bij de stakeholders blijft de wens aanwezig om tijdig en volledig geïnformeerd te worden. Tegelijkertijd bestaat de angst, dat dat niet of onvoldoende gebeurt. Het integraal blijven informeren over ontwikkelingen in dit deel van de stad blijft noodzakelijk. Daarom wordt voorgesteld (zoals eerder gemeld en vanwege overweldigende belangstelling bij de 1e bijeenkomst) om nog enkele bijeenkomsten onder de noemer De Nieuwe PoortAkademie te organiseren, bij voorbeeld over de grondslag van de modellen en de interpretatie van verkeerstellingen als basis voor de oplossingsvarianten voor DNP, om samen een beter inzicht te krijgen. Het blijft daarbij zaak ook bewoners van Soesterkwartier-west en betrokken stakeholders buiten het Soesterkwartier de kans te geven aan dit proces mee te doen.

4. **Integrale afweging nodig voor voorkeursvariant**

Met nadruk dient te worden opgemerkt dat de Nieuwe Poort geen project is dat op zichzelf staat. Juist voor wat betreft de woningbouw en transformatie blijft Amersfoort een inclusieve woonstad voor alle doelgroepen. Dit dient integraal doordacht en uitgevoerd te worden, Amersfoort-breed. Bewoners gaven aan dat de veranderingen in de omgeving van het Soesterkwartier veel impact hebben op hun wijk en de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte. De steeds veranderende bouwplannen zijn nog in wording en worden daardoor in de ontwikkeling en gesprekken steeds aangepast. 'Langs Eem en Spoor' maakt in de realisatie een eigen procesgang door. Dat maakt het speelveld complex. De woningbouwontwikkelingen worden daardoor in de wijk Soesterkwartier ervaren als de komst van problemen, waarvoor hun wijk maar een oplossing moet vinden (ofwel het kind van de rekening wordt). Modelberekeningen bieden niet altijd een goede inschatting van effecten, zeker niet omdat ze gebaseerd zijn op autoverkeer. Een monitoring op meer aspecten, mogelijk aan de hand van de voorgestelde effectenanalyse, is daarom onontbeerlijk.

5. **Communicatiestrategie parkeerregulering, MaaS en de Westelijke Ontsluiting van belang**

De bewonersstakeholdergroepen hebben aangegeven dat MaaS niet op steun kan rekenen in Soesterkwartier. Om ervoor te zorgen, dat stedelijk beleid als MaaS en geregeleerd parkeren ook goed 'landt' in de verschillende delen van Soesterkwartier (met elk een eigen probleemperceptie), is een goede communicatiestrategie en zorgvuldige procesbegeleiding nodig vanuit de gemeente. Daarbij is het niet verstandig de introductie te koppelen aan nieuwbouwplannen, omdat stakeholders dat zien als een signaal, dat zij de dupe worden van nieuwbouw. Het is daarom verstandig MaaS en parkeerregulering aan stedelijk beleid en stedelijke noodzaak te verbinden.

Inhoudelijk

1. **MaaS als doel of als middel?**

Tot dusver blijft het beeld hangen, dat projectontwikkelaars MaaS vooral zien als een kans om de woningaantallen op te plussen, zonder de uiteindelijke doelstelling van MaaS in acht te nemen: minder rijdend en parkerend autoverkeer op maaiveld en daardoor meer ruimte voor stedelijke kwaliteit in spelen, groen, water, verblijven, sporten en ontmoeten. Wat gebeurt er, als MaaS later ingevoerd wordt of het flankerende parkeerbeleid niet wordt ingevoerd?

2. **Structureel stedelijk beleid bepalend, maar nog niet vastgesteld**

Binnen de gemeente/stad speelt ook de vraag, hoe Amersfoortse ambities als de westelijke ontsluiting, water in de singels, een verkeersluwe binnenstad, invoering van parkeerregulering of MaaS (Mobility as a Service) voor een stadsuitbreiding van 5.500 woningen in Soesterkwartier nu naar ca. 11.000 woningen in Amersfoort-west uitwerken

op de ontsluitingsfunctie van Soesterkwartier, De Nieuwe Poort en bv. de Amsterdamseweg. Daardoor ontstaat een gevoel van onzekerheid over de toekomst en daarmee voor de oplossing die voor De Nieuwe Poort bedacht was (terwijl het inzicht misschien ook wel groeiende is dat gedacht zou kunnen worden in termen van ‘nieuwe kansen’ voor de stad). In het aangenomen raadsvoorstel voor MaaS komen voor stakeholders belangrijke aspecten als leefbaarheid en meer ruimte voor groen, ontmoeten en spelen aan de orde: vastgesteld is, dat die per project als uitwerking van het Mobiliteitsconcept aan de gemeente moet worden voorgelegd. Aan zowel gemeente als stakeholders de taak goed te monitoren of deze aspecten voldoende geborgd worden. Meer woningen is een optie, maar dat zal per project in goede samenhang bekeken moeten worden. Hier geldt ook dat MaaS nodig is om de hoeveelheid autoverkeer op stadsniveau te beperken en congestie op drukke punten tegen te gaan. Daarnaast is het bevorderen van deelmobiliteit ook passend in de trend naar meer gezamenlijk gebruik van (vervoer)middelen en minder in het bezit daarvan.

3. Veiligheid voor langzaam verkeer moet snel worden aangepakt

Op DNP wordt in zijn algemeenheid aangenomen, dat de toename van het langzaam verkeer de autocapaciteit van het knooppunt verlaagt en bovendien de onveiligheid vergroot. In een aantal van de oplossingsvarianten blijkt wel ruimte te zijn voor de afwikkeling van een substantieel aandeel langzaam verkeer. Of dat in de toekomst voldoende is, is de vraag. Het model van RHDHV kan daar geen antwoord op geven en tellingen en observaties laten zien, dat in de pré-coronaperiode de grens al was bereikt. Nieuwe varianten zullen ook in beperkte mate bijdragen aan een grotere capaciteit voor langzaam verkeer. De stakeholders wijzen veelvuldig op de wenselijkheid meer en betere langzaam verkeersverbindingen naar de andere kant van het spoor en richting Eem aan te leggen. Alle betrokkenen geven aan, dat het zinvol is langzaam verkeer zo veel mogelijk via andere verbindingen van DNP af te halen. In de oplossingsvarianten moet dus voldoende ruimte zijn en in de toekomstige plannen voor LEeS en Soesterkwartier moet aanvullend aandacht besteed worden aan alternatieve langzaam verkeersverbindingen naar de stad, het station, de Eem en omliggende wijken.

4. Er komen meer woningen dan de 5.500 uit de berekeningen

In de afgelopen anderhalf jaar is het aantal woningen in de nieuwbouwprogrammering in LEeS bijna verdubbeld. Op dit moment zijn ook de in onze berekening gebruikte aantallen niet zeker. In de gesprekken is ook de vraag gesteld, of er nog ruimte is om verdere intensivering te faciliteren. Het antwoord op die vraag is ingewikkeld. Puur vanuit de capaciteit van de mogelijke oplossingen zou wellicht een grotere verdichting opvangen kunnen worden, maar we zien dat we langzaam maar zeker wel aan de rand van wat mogelijk is terecht komen. Bovendien legt verdere intensivering van de nieuwbouw niet alleen een druk op de benodigde capaciteit, maar ook op andere vormen van voorzieningen. In de afgelopen periode was de noodzaak van een verkeerskundige oplossing voorwaarde om verder te komen, in de nabije toekomst zouden elementen van leefbaarheid, milieu en voorzieningen wel eens de factoren kunnen worden, die verdere ontwikkelingen verhinderen. De aangekondigde effectrapportage zou daarvan een beeld moeten opleveren.

BEGRIPPENLIJST

- De Driehoek: tweewekelijks overleg tussen vertegenwoordigers van verschillende groepen stakeholders in Soesterkwartier, de gemeente Amersfoort en SOAB
- DNP: De Nieuwe Poort, een ondertunnelde rotonde in het hoofdwegennet van Amersfoort, vlakbij station Amersfoort centraal, Soesterkwartier en de binnenstad. Een belangrijke schakel in het hoofdwegennet
- DNS: De Nieuwe Stad. Een van de nieuwbouwgebieden in Amersfoort noord-west
- LEeS: Langs Eem en Spoor: een van de nieuwbouwontwikkelingen in Amersfoort-west, langs de Eem
- MaaS: Mobility as a Service: het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via één app. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, bus, of taxi. En vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is (bron: Raadsvoorstel MaaS)
- Mvt: motorvoertuigen, ofwel auto's, vaak uitgedrukt per etmaal
- Stakeholders: belanghebbenden in en rond DNP en Soesterkwartier. We onderscheiden 7 groepen (zie 1.3). Onder bewonersstakeholders verstaan we steeds: Leefplezier 3812, werkgroep Soesterweg e.o., Joke Sickmann, Bus Komt zo, VvE van de Plantage (Puntenburgerlaan), Noordewierweg Verbindt, Bewonerscollectief De Wagenwerkplaats en Vrienden van de Groengordel.
- Structuurmaatregelen: ingrijpende infrastructurele, beleidsbepalende maatregelen voor zowel auto- als fietsverkeer op het hoofdwegennet van de gemeente Amersfoort
- Verkeersmodel: een verkeersmodel is een computermodel dat inzicht geeft in huidige en/of toekomstige verkeers- en vervoerstromen. De berekeningen vinden vrijwel altijd plaats op basis van een netwerk van infrastructuur en verkeerstellingen (bron: <https://www.wegenwiki.nl/Verkeersmodel>)
- VRI is een VerkeersRegelInstallatie, in de volksmond een stoplicht

BIJLAGEN

1. Tekst van moties 135 en 136
2. Participatieplan en stakeholdersanalyse De Nieuwe Poort
3. Wat hebben we opgehaald? Output veldbijeenkomsten en gesprekken DNP (juni 2021) en wie hebben we (niet) gesproken?
4. Ideeënboek van ingestuurde ideeën DNP van stakeholders
5. Oplossingsvarianten DNP

BIJLAGEN

1. Tekst van moties 135 en 136
2. Participatieplan en stakeholdersanalyse De Nieuwe Poort
3. Wat hebben we opgehaald? Output veldbijeenkomsten en gesprekken DNP (juni 2021) en wie hebben we (niet) gesproken?
4. Ideeënboek van ingestuurde ideeën DNP van stakeholders
5. Oplossingsvarianten DNP en eerste afweging

BIJLAGE 1. TEKST VAN MOTIES 135 en 136

Motie 135

Amersfoort, 27 september 2020

De raad van de gemeente Amersfoort
constaterende dat

- a. In Raadsinformatiebrief 2020-054 voorstellen worden gedaan over en een voorkeursoplossing wordt gepresenteerd voor de aanpassing van de verkeersinfrastructuur in 'Langs Eem en Spoor (LEeS) en rondom de Nieuwe Poort';
- b. Deze voorkeursoplossing een grote onrust heeft veroorzaakt in het Soesterkwartier;
- c. Bij de aanpassing van de verkeersinfrastructuur, zoals gepresenteerd in RIB 2020-054, enkel is gekeken naar de verkeerskundige kant van de mogelijke varianten en de effecten op belangrijke criteria zoals leefklimaat, groen, geluid, verkeersveiligheid en woonkwaliteit onvoldoende zijn beschouwd;
- d. Mogelijke alternatieven en oplossingsrichtingen, zoals die zijn voorgedragen vanuit de stad en vanuit het Soesterkwartier, nog niet of nauwelijks zijn onderzocht;

overwegende dat

- e. De aanpassing van de verkeersinfrastructuur in 'Langs Eem en Spoor en de Nieuwe Poort' een directe impact heeft en ook kansen kan bieden voor het Soesterkwartier;
- f. Aanpassingen van de verkeersinfrastructuur kunnen leiden tot een verdere aantasting van de waardevolle en voor het Soesterkwartier belangrijke groengordel;
- g. De aanpassing van de verkeersinfrastructuur daarom integraal voor het gehele gebied van Langs Eem en Spoor en Soesterkwartier moet worden onderzocht om zodoende tot de beste oplossing te komen als het gaat om leefbaarheid, verkeersveiligheid en groen;
- h. Bij de presentaties van de plannen van Langs Eem en Spoor altijd als belangrijk punt is gepresenteerd dat het Soesterkwartier moet profiteren van deze ontwikkeling;
- i. Participatie vanaf het begin van het proces er toe zal leiden dat er een goed onderbouwd en breder gedragen plan op tafel komt in een open en transparant proces;
- j. Het belangrijk is dat alle belanghebbenden, van groepen inwoners tot grote marktpartijen voldoende ruimte krijgen voor een eigen inbreng (ongelijksoortige partijen krijgen een gelijkwaardige inbreng);

draagt het college op:

1. De voorstellen zoals in raadsinformatiebrief 2020-054 worden gedaan te beschouwen als een 'verkeerskundige voorstudie'.
2. Een integraal onderzoek te doen naar de verkeerskundige ontsluiting van het gehele gebied Langs Eem en Spoor, de Nieuwe Poort en het Soesterkwartier, waarbij naast de verkeerskundige effecten nadrukkelijk ook de effecten op het gebied van leefbaarheid, woonkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, groen en veiligheid voor fietsers en voetgangers als belangrijke uitgangspunten worden meegewogen in de mogelijke oplossingsrichtingen.
3. Hiertoe een participatietraject onder leiding van een onafhankelijk procesbegeleider op te starten en dit traject vorm te geven volgens de principes van de participatiegids (en Starten voor de Start) waarbij ervoor gezorgd moet worden dat:
 - a. Ongelijksoortige partijen op een gelijkwaardige manier hun inbreng kunnen hebben;
 - b. Alle mogelijke oplossingsrichtingen ter bespreking op tafel kunnen komen;
 - c. Er gedurende het proces evaluatiemomenten worden ingebouwd waarbij de aan tafel zittende partijen ervoor kunnen kiezen om informatie aan de raad voor te leggen, of tussentijds beslissingen aan de raad kunnen vragen voor zaken waar men ter tafel niet uit komt;
 - d. De procesbegeleider aanblijft tot het moment van besluit tot uitvoering, of tot het moment waarop alle partijen in het proces van mening zijn het zonder externe begeleider te kunnen af-ronden;
 - e. Er een rapportage wordt opgesteld over de wijze waarop het participatieproces is ingezet, in de praktijk is verlopen en welke lessen er ter verbetering uit kunnen worden getrokken.
4. De uitkomsten van dit onderzoek uiterlijk voor de zomer van 2021 te presenteren aan de raad.

Motie 136

Amersfoort, 10 november 2020

De raad van de gemeente Amersfoort
constaterende dat

- a. De Groengordel een belangrijk groen gebied is voor het Soesterkwartier en dat dit gebied nu al op meerdere plaatsen wordt doorsneden;
- b. Het college in juni 2020 een voorstel heeft gedaan om een weg aan te leggen door de Groengordel in het Soesterkwartier om zodoende het probleem van doorstroming en veiligheid op de Nieuwe Poort op te kunnen lossen;
- c. Dit voorstel niet op brede steun van de inwoners uit de wijk, de stad en anderen mag rekenen;
- d. Het college als gevolg van ontstane onrust het voorstel terzijde heeft geschoven;
- e. Het aan de Raad is om een uitspraak te doen van het wel of niet willen aantasten van groen voor (auto)mobiliteit in dichtbebouwde omgeving, zoals het Soesterkwartier ;

verzoekt het college:

- 1. Om in de plannen voor de oplossing van de doorstroming en veiligheid van de Nieuwe Poort een optie waarbij er een nieuwe doorsnijding van de Groengordel noodzakelijk is, uit te sluiten.

BIJLAGE 2. PARTICIPATIEPLAN EN STAKEHOLDERSANALYSE DE NIEUWE POORT

Bijlage 2.1 Participatieplan DNP en stakeholders: toelichting

- Op basis van het eerdergenoemde Participatieplan DNP zijn we op verschillende manieren in gesprek gegaan met aantallen groepen bewoners in de wijk: in onder andere ontmoetingen op straat, veldbijeenkomsten, onlinebijeenkomsten en mailwisselingen.
- Ook hebben wij, procesbegeleiders, gesprekken gevoerd met gemeentelijke projectmanagers van relevante projecten in het Soesterkwartier en Langs Eem en Spoor. Verder is gesproken met stakeholders als de Fietzersbond, SGLA, vertegenwoordigers van bedrijven in Soesterkwartier en Eemplein en met enkele projectontwikkelaars.
- Daarbij keken we naar de eerdere input van stakeholders: wat heeft men eerder ingebracht en is dat nog een reëel optie? Zo nemen we zowel de oplossing van de gemeente van 2020 mee, omdat de voorstudie destijds uitwees dat dit een kansrijke oplossing voor het probleem zou zijn. Daarbij houden we rekening met motie 136 (het raadsbesluit dat een doorsnijding van de groengordel géén optie meer is: zie bijlage 1), waarbij we nog in de voorkeursvarianten een optie hebben om de Groningerstraat af te koppelen uiteraard zonder leefbaarheidseffecten op Soesterkwartier. Anderzijds nemen we ook bv. de AG NOVA-oplossing mee als voorkeursvariant. Een weging van de verschillende varianten op basis van gezamenlijk bepaalde weegfactoren moet dan verder duidelijkheid verschaffen over de kansrijkheid van verschillende varianten. Daarover later meer.
- Er was in het proces onduidelijkheid bij de stakeholders over de mate van cocreatie. Wij gaan uit van de door het college genoemde en geroemde ‘meedenkkracht’ en gebruiken de door stakeholders aangereikte ideeën. In ieder geval geldt, dat de raad op basis van het advies over de voorkeursvariant uiteindelijk in het voorjaar van 2022 een besluit moet nemen en dat dat advies het resultaat is van de gemeenschappelijke inbreng van de stakeholders.
- Stakeholders en vertegenwoordigers van bewoners wezen en wijzen ons er steeds (te-recht) op, dat zij niet staan voor heel Soesterkwartier en dat er nog veel ongeorganiseerde bewoners benaderd moeten worden.

Bijlage 2.2 Participatieplan De Nieuwe Poort

Stappen Participatiegids Amersfoort op hoofdlijnen

- 1) **Stap 1 (Verkenning) conform Participatiegids:**
 - a. gemeentelijke kaders en kaders stakeholders
 - b. gezamenlijke probleemvaststelling (doelen, richting, ophalen randvoorwaarden en aandachtspunten) bestaand beleid en bepalen aandachtspunten)
- 2) **Stap 2: uitwerking kaders**
- 3) **Stap 3: uitwerking uitwerkingsvoorstel in omgevingsplan en ontwerp:** conform de participatiegids vindt daarna een uitwerking plaats en de voorbereiding om de maatregelen uit te voeren. De omgeving wordt daarover op de hoogte gehouden en waar mogelijk denken zij mee over de invulling en de uitvoering. Uiteraard is er ook hier de juridische route bij te nemen verkeersbesluiten en andere ingrepen.

In het tot dusver doorlopen proces hebben we stap 1 uit de Participatiegids doorlopen en in november (nadat alle cijfers bekend waren) pas een begin kunnen maken met stap 2. De stappen 2 en 3 zijn nog (verder door) te zetten en moeten in 2022 hun beslag krijgen.

Participatieplan DNP (stand eind november 2021)

1) Onderdeel van stap 1: stakeholdersanalyse (zie bijlage 2)

2) Onderdeel van stap 1: kaders

- Gemeentelijk kader is bekend voor zover het betrekking heeft op LEEs
- Verder zijn binnen de gemeente bij betrokken projectleiders kaders opgehaald op basis gesprekken projectleiders en overige betrokkenen. Bredere gemeentelijke kaders voor DNP zelf zijn nog niet vastgesteld.
 - Belangrijkste kaders en randvoorwaarden gemeente:
 - Behoeft aan nieuwbouw centraal: nut en noodzaak
 - Ambitieuze stadsuitbreiding in binnenstedelijk gebied met nadruk op hoogwaardige stedenbouwkundige kwaliteit, kwalitatieve hoogwaardige buitenruimte en minder nadruk op automobiliteit (MaaS)
 - De nieuwbouwplannen lopen geen vertraging op
 - Voorzieningenniveau Soesterkwartier staat centraal
 - Uitbreiding groenvoorzieningen in nieuwe wijken
 - Centrale ontsluitingsrol DNP
 - Voor DNP geldt voldoende capaciteit en verkeersveilige oplossing
- Kaders bij de overige stakeholders zijn vooral opgehaald uit de veldbijeenkomsten en gesprekken met ondernemers en bewoners (zie ook bijlage 4: output veldbijeenkomsten):
 - Belangrijkste kaders en randvoorwaarden voor niet-gemeentelijke stakeholders:
 - Er komt zicht op een integrale visie van de gemeente met een bredere scoop (verhouding lokaal, stadsdeel en wijk): op basis daarvan kunnen kaders bepaald worden
 - Er komt zicht op de noodzaak van het grote aantal (eerst ca. 3.500, later 5.500) kleine woningen (klein, hoogbouw, beperkt auto): waarom zoveel? Waarom is er geen woonvisie?
 - Er komt zicht op de feitelijke nieuwbouwaantallen: inzicht is nodig om verkeerseffecten in en rond Soesterkwartier en DNP te kunnen bepalen
 - Men is bereid tot samenwerking maar niet ten koste van alles
 - Groenbehoud in Soesterkwartier is uitgangspunt, liefst komt er door de hele wijk meer groen en niet alleen Groengordel.
 - Geen of beperkte verhoging autoverkeersdruk door Soesterkwartier, geen afkoppeling van de Groningerstraat, want die leidt tot meer autoverkeer door Soesterkwartier
 - Er is een duidelijke meerwaarde voor de Soesterkwartierders vanuit de nieuwbouwplannen, nu lijkt die alleen maar tot meer problemen te leiden.
 - Het voorzieningenniveau van Soesterkwartier blijft gewaarborgd en profiteert mee van de nieuwbouwplannen

3) Onderdeel van stap 1: gedeelde probleem(h)erkenning

- Gedeelde probleem(h)erkenning: we hebben gezamenlijk met de stakeholders-vertegenwoordiging 6 problemen benoemd:
 - 1 Capaciteit van de rotonde dreigt onvoldoende te worden bij nieuwbouw
 - 2 Verkeersonveiligheid van de rotonde is groot, met name voor fietsverkeer
 - 3 Leefbaarheid van de buurt staat onder druk
 - 4 Ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte is onvoldoende

- 5 Planning realisatie nieuwbouw kan tot vertraging leiden
- 6 Integraliteit planvorming ontbreekt
- Kanttekening bij de probleemerkenning:
 - Die gezamenlijkheid van de oplossing zoeken we niet in unanimititeit, maar wel in gezamenlijke probleem(h)erkenning: een probleem hoeft niet voor alle partijen als probleem ervaren te worden of even zwaar te wegen, maar moet wel door alle partijen als een op te lossen probleem erkend worden.
 - Niet alle stakeholders hebben hetzelfde beeld bij de zes onderdelen of hechten daar dezelfde prioriteit aan.
 - Het is wel belangrijk, dat alle stakeholders onderschrijven, dat in meer of mindere mate de problematiek op DNP met de zesledige probleemstelling afdoende wordt omschreven
 - Gedeelde problemen hanteren we pragmatisch als toetskader: hieraan moet in ieder geval een goede voorkeursvariant voldoen

4) **Stap 2: uitwerken kaders**

- In stap 2 hebben we het volgende gedaan en kunnen bespreken met de vertegenwoordigers van de stakeholders:
 - 28 september 2021 hebben we mede op basis van de Amersfoortse woningmonitor met de raad in de Ronde vast kunnen stellen om welke woningaantallen het gaat voor DNP en Soesterkwartier. Het aantal fluctueert, maar is voor verdere doorrekening vastgelegd op 5.500 woningen.
 - Op basis hiervan is de capaciteit van de DNP en de effecten ervan voor Soesterkwartier doorgerekend door RHDHV op basis van berekeningen door Peter Reffeltrath en op basis van gezamenlijk met stakeholders besproken scenario's en pakketten.
 - De verkeersproductie van de belangrijkste in- en uitgangen van en naar Soesterkwartier zijn bekend (huidig en nieuw)
 - De verkeersonveiligheidsproblematiek voor de hele situatie rond DNP is bekend
 - De inbedding toekomstige verkeersontwikkeling Amersfoort zijn meegenomen in de scenario's
 - De inbedding van de bredere, integralere kaders (ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit, woningbouw, onderwijs) worden meegenomen in het kader van de zogeheten effectenanalyse, door wethouder Astrid Janssen

Bijlage 2.3 De Stakeholdersanalyse DNP



Stakeholderanalyse De Nieuwe Poort

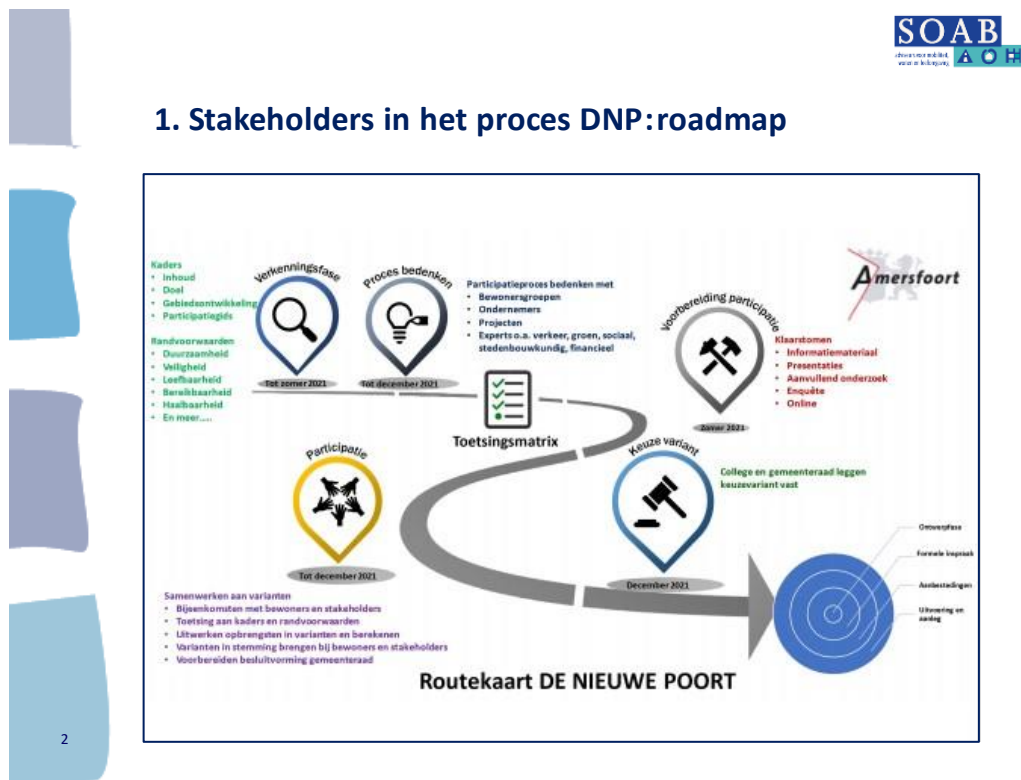
We horen graag jullie
reacties....

Als onderdeel van de Verkenningfase uit de Participatiegids:

- Welke stakeholders?
- Welke rol/ verantwoordelijkheid?
- Wie gesproken? Wie nog te spreken?

Ineke Spapé en Egbert Kalle, proces begeleiders De Nieuwe Poort,
SOAB Adviseurs (NL)
oktober 2021

info@soab.nl



2. Welke stakeholdergroepen?

We onderscheiden 7 groepen stakeholders:

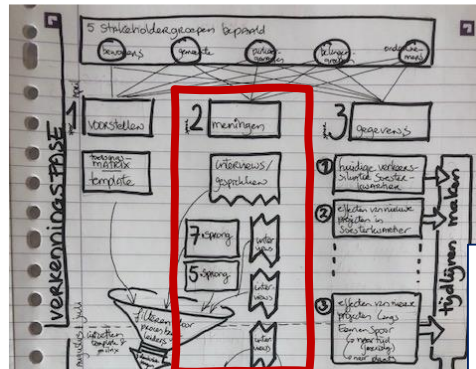
1. Gemeente: raad, projectleiders
2. Bewonersorganisaties in het Soesterkwartier, zoals Leefplezier 3812, Werkgroep Kaat (Soesterweg e.o), Noordewierweg Verbindt, VvE Plantage, Joke Sickmann, Busje Komt Zo....
Nog geen contact met andere bewonersorganisaties en niet-georganiseerde bewoners (met name in west)
3. Overige organisaties en belangenverenigingen in Soesterkwartier (Vrienden van de groengordel, Voetbalclub, Speeltuin etc.)
4. Exploitanten van de parkeergarages
5. Ondernemers Noorderwierweg en Eemplein
6. Belanghebbenden en projectontwikkelaars buiten het Soesterkwartier, bv in Langs Eem en Spoor
7. Belangenorganisaties als Fietzersbond en SGLA

3

3. Hoe stakeholders 'gesproken'?

- | | |
|--|---|
| 1. Gemeente | 1. RaadsinformatieBrief, Rondes |
| 2. Bewonersorganisaties | 2. Driehoek, overleggen |
| 3. Overige organisaties en belangenverenigingen in Soesterkwartier | 3. 5- en 7-sprong, interviews, Buurtboks Wijkperspectief, kennisbijeenkomst met Wijkperspectief (5 oktober) |
| 4. Exploitanten parkeergarages | 4. Gesprekken |
| 5. Ondernemers Noorderwierweg en Eemplein | 5. Gesprekken |
| 6. Belanghebbenden en projectontwikkelaars buiten SK | 6. Gesprekken |
| 7. Belangenorganisaties als Fietzersbond en SGLA | 7. Gesprekken |

4

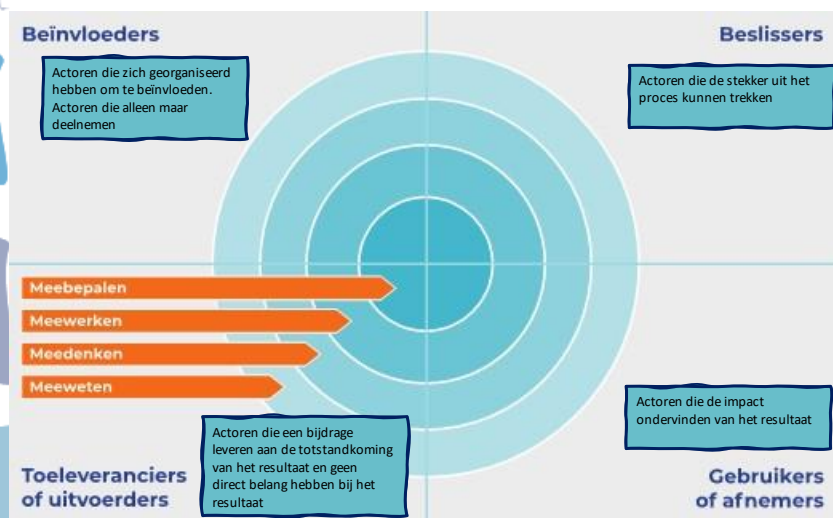


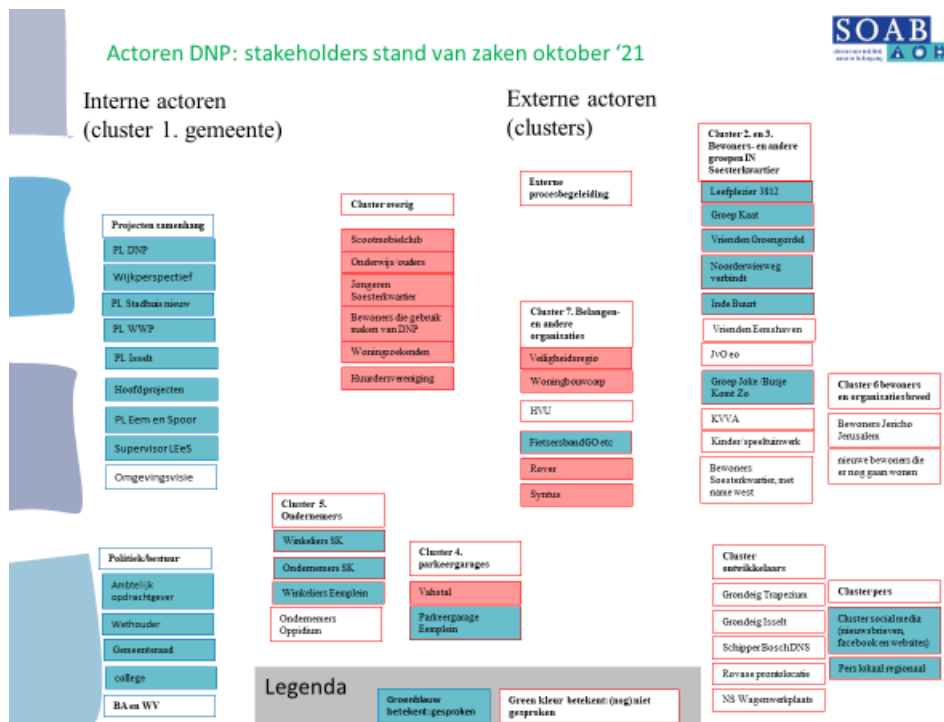
Stakeholders in participatieplan: belangrijk.
 → veel stakeholders
 gesproken, nog steeds
 aantal te gaan....

5

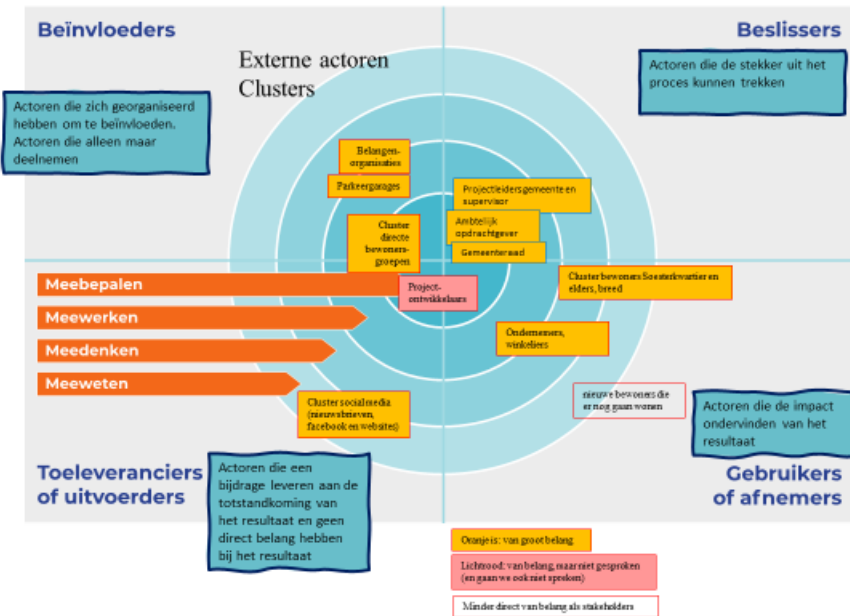
Actoren DNP: stakeholdersanalyse algemeen

4. Stakeholdersanalyse: welke stakeholders? Welke rol?





5. Actoren DNP, stand van zaken oktober 2021



Output stakeholders

Leefplezier 3812 Primaire: Geen verkeer door de groengordel. Geen overlast nieuwe ontwikkelingen. Verbazing gebrek afstemming, integraliteit en fasering nieuwbouwplannen. Later: Inbrengen toekomstige verkeerscirculatieontwikkelingen. Groener beleid. Leefbaarheidsbeleid mist. Verbazing aantallen woningen en ontbreken woonvisie. Waar is meerwaarde nieuwbouw voor SK? Nut en noodzaak.	Gemeente Primaire problemen: Verkeersonveiligheid Doorstroming (op of onder DNP?) en terugslag op A'damseweg en garage Eemplein Later: Snelheid procedures nieuwbouwplannen (fasering en paragraaf verkeer bestemmingsplan). Ambities nieuwbouwplannen (kruispunt). Beperkingen in afspraken ontwikkelaars (b.v. ontsluiting Eemplein-garage). Gegevensanalyse Peter Reffeltrath	Bewoners Soesterweg e/o Primaire problemen: Zorgen om drukte als gevolg nieuwbouwplannen Verbazing over gebrek aan visie in communicatie Verschillende belangen in de wijk Zorgen over bereikbaarheid wijk Geen actueel zicht op nieuwbouwplannen Later: Meer verkeer a.g.v. WagenWerkplaats Wel of geen herstel knip Soesterweg - P. Mondriaanlaan Zorg verkeer westkant Soesterkwartier en zorg betrekken bewoners uit west	Andere bewonersgroepen Primaire problemen: Wijkperspectief: koppeling leefbaarheid, afstemming diverse grote plannen in en rond SK Busje komt zo: Angst doorgaand verkeer, routing busje bij station, bereikbaarheid dagelijkse voorzieningen Noorderwlerweg Sluipverkeer, verkeersveiligheid, ondernemersklimaat VvE Plantage Verschillende verkeerskundige oplossingen, zorgen aansluiting Amsterdamseweg, bouw Pronto, behoud groengordel Andere, losse bewoners via mail en aangereikt tijdens veldbijeenkomsten Tijdelijke bewoning en toekomstige bewoners: spreken we niet
Ondernemers - AG Nova: veiligheid DNP, meer kwaliteit openbare ruimte DNP, waarom AG NOVA-voorstel zwevende langzaamverkeersplein afgewezen? - Ondernemersvereniging Noorderwlerweg: blij met herinrichting NWW, belang behoud winkels voor Soesterkwartier - Ondernemersvereniging Eemplein: rotonde belangrijk	Parkeergarages - Garage Eemplein: terugslag garage Eemplein op piekdagen probleem (feestdagen, acties Mediamarkt, uitgaan cine), ziet gedeelde oplossing met Plantage met parallelle route over DNS - Afspraak Oppidium: nog te spreken	Belangenorganisaties - Fietzersbond: DNP objectief niet gevaarlijk (lage snelheid, onoverzichtelijk dus alert), Noorderwlerweg problematischer, optie via Gaslaan - Werkgroep van Ring naar Park: no regret en kansrijk - In de buurt 033: buurtparticipatie noodzakelijk om rust terug te brengen, positief veldbijeenkomsten - Vrienden Groengordel: handhaven groengordel, zorgen Puntenburgerlaan en respecteren beheerovereenkomst - KVVA en Speeltuinvereniging: nog te spreken	

Oktober: vaststellen gezamenlijke probleemErkenning

- 1) Capaciteit van de rotonde dreigt onvoldoende te worden bij nieuwbouw
 - 2) Verkeersonveiligheid van de rotonde is groot
 - 3) Leefbaarheid van de buurt staat onder druk
 - 4) Ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte is onvoldoende
 - 5) Planning realisatie nieuwbouw kan tot vertraging leiden
 - 6) Integraliteit planvorming ontbreekt
- Niet alle stakeholders hebben hetzelfde beeld bij de zes onderdelen of hechten daar dezelfde prioriteit aan.
 - Het is wel belangrijk, dat alle stakeholders onderschrijven, dat in meer of mindere mate de problematiek op DNP met de zesledige probleemstelling afdoende wordt omschreven

Oktober/november: iteratief proces samen met bewoners:

- Op basis van berekeningen scenario's en maatregelpakketten bepalen

November: toetsing, selectie en voorstel

- Toetsen aan hand van eenvoudiger toetsingsmatrix
- Geselecteerde voorstel vooroplossingsrichting gekozen
- Procesvoorstel hoe verder

11

Beeld zeven- en vijfsprong en kennisbijeenkomst Verkeer



12

Wat bereikt? → Stand van zaken Stakeholders, 22-11-2021 (in oktober in Driehoek besproken)(zie legenda onder)



Interne actoren
(gemeente, cluster 1)

Externe actoren (meer
clusters)

Externe
procesbegeleiding

Cluster 1. Projecten/ samenhang	
PL DNP	
Wijkperspectief	
PL Stadhuis nieuw	
PL WWP	
PL Iselt	
Hoofd projecten	
PL Eem en Spoor	
SupervisorLees	
Omgevingsvisie	
Cluster 1. Politiek/bestuur	
Amptelijk opdrachtgever	
Wethouder	
Gemeenteraad	
college	
BA en WV	

Cluster 2. en 3. Bewoners-
en andere groepen IN
Soesterkwartier

Leefplezier3812	
Groep Kaat (Soesterweg)	
Vrienden Groengordel	
Noordervierweg verbindt	
In de Buurt 033	
VvE Plantage	
Vrienden Eemshaven	
Groep Joke /Busje Komi Zo	
Bewoners SK, met name westzijde	
KVVA	
Cluster 6 bewoners en organisaties breed	
Bewoners Jericho Jerusalem	
Nieuwe bewoners die er nog gaan wonen	

Cluster 7. Belangen- en andere organisaties	
SGLA	
Rover	
Veiligheidsregio	
Woningbouwcoörp	
HVU	
Fietserbond GO etc	
Syntus	

Cluster overig	
Scootmobielclub	
Onderwijs/ouders	
Jongeren/kinderwerk Soesterkwartier	
Bewoners die gebruik maken van DNP	
Woningzoekenden	
Huurlersvereniging	

Cluster 5. Ondernemers	
Winkeliers SK	
Ondernemers SK	
Winkeliers Eemplein	
Ondernemers Opdium	

Cluster 4. parkeergarages	
Vahstet	
Parkeergarage Eemplein	

Cluster ontwikkelaars	
Grondeig Trapezium	
Grondeig Iselt	
Schipper Bosch (DNS)	
Rovase prontolocatie	
NS (Wagenwerkplaats)	

Cluster pers	
Cluster social media (nieuwsbrieven, facebook en websites)	
Pers lokaal regionaal	

Legenda

Groenblauw
betekent: gesproken

Wit betekent: (nog) niet
gesproken

Rood betekent: spreken
we niet (meer)

Bijlage 2.5 Waar staan we in Participatieplan DNP?

- 1) Binnen het tijdsbestek is het proces tot dusver naar ons idee in lijn met het door ons opgestelde Participatieplan en wat we met een aantal vertegenwoordigers van de stakeholders besproken hebben. Nog lang niet alle stakeholders zijn voor dit tussenrapport gesproken, kansrijke voorkeursvarianten zijn nog niet met de achterbannen besproken of gedeeld. Het participatietraject is nog niet klaar. In hoofdstuk 5 geven we aan, hoe we denken hier een verdere invulling aan te geven.
- 2) Dit vormt na januari 2021 de basis van een verdere discussie in 2022 met aandacht voor de correctheid van de weergave van ieders inbreng enerzijds en de concrete uitwerking van de ideeën anderzijds. Daarin kunnen zich overigens nog behoorlijk wat spanningen tussen gemeente en stakeholders in de buurt voordoen. Niet alleen over het verkeer, maar ook over de integrale afweging als geheel.
- 3) In de eerdergenoemde Roadmap staan we op de aangeduide plaats: een flink deel van het keuzeproces moet nog doorlopen, om ook meningen van de achterbannen van stakeholders te weten te komen.



Afb 2.1. Roadmap en huidige positie (in rood) op de routekaart

BIJLAGE 3 WAT HEBBEN WE OPGEHAALD?

Bijlage 3.1 Wat hebben we opgehaald, gezien en gehoord?

- DNP is een belangrijke schakel in de stad. Daarmee is de hele stad stakeholder. Omdat het in deze fase onmogelijk is om een dialoog voor het zoeken van een oplossing te voeren met de hele stad hebben we ons in eerste instantie op de 7 onderscheiden groepen stakeholders gericht met de volgende conclusies:

1. **De gemeente:** Met voor DNP relevante projectleiders, opdrachtgever, supervisor, inhoudelijke experts, bestuursadviseurs, wethouder en raad hebben we gesproken. Verder is de raad tussentijds via een raadsinformatiebrief (juni) en tijdens een twee Rondes en een presentatie in een Ronde (september) geïnformeerd over de stand van zaken.

Opgehaald: we hebben bij gemeentelijke projectleiders vooral informatie opgehaald die van belang was voor DNP. Verder is vooral duidelijk geworden, dat de woningbouwopgave verruimd is en dat onze opgave weliswaar integraler kijkt en breder is dan alleen DNP, maar dat leefbaarheid en bereikbaarheid binnen deze opdracht verkeerskundig worden ingevuld en dus niet integraal naar andere aspecten als duurzaamheid, woonvisies en afstemming binnen LEEs.

2. **De bewonersorganisaties in het Soesterkwartier**, zoals Leefplezier 3812, werkgroep Soesterweg e.o., Joke Sickmann, Busje Komt zo, VvE van de Plantage (Puntburgerlaan), Noordewierweg Verbindt, Bewonerscollectief De Wagenwerkplaats en Vrienden van de Groengordel. Met de vertegenwoordigers van deze organisaties is meerdere malen gesproken, gemaild, gebeld. Life en online. Met bewonersvertegenwoordigers hadden we tweewekelijks overleg met de zogeheten 'Driehoek'. We voerden meerdere online-overleggen, meerdere huiskameroverleggen en organiseerden met de Driehoeksleden twee veldbijeenkomsten. Ook van belang is de rondreizende 'BuurtBoks' die in het kader van het leefbaarheidsproject 'Wijkperspectief Soesterkwartier' op verschillende locaties in Soesterkwartier heeft gestaan om met bewoners in gesprek te raken.

Opgehaald:

- *De vertegenwoordigers van de stakeholders staan elk voor een bredere vertegenwoordiging van de wijk, maar kunnen uitdrukkelijk naar eigen zeggen lang niet voor alle bewoners en gebruikers van de wijk (op)staan. Zij hebben grote behoefte aan zorgvuldigheid en een terugkoppeling in meer rust naar hun eigen achterbannen, om hen ook de gelegenheid te geven mee te denken, te reageren en hun vertegenwoordigers te steunen bij vervolg. Daarvoor organiseerden samen met hen twee veldbijeenkomsten en enkele life-overleggen. Daarnaast hadden we in het begin van het proces de zogeheten DNP-academie als vorm in gedachten om met meerdere Soesterkwartierders in contact te komen, maar dat is maar deels gelukt met de gezamenlijke invulling met Wijkperspectief met de kennisbijeenkomst verkeer van 5 oktober. Voor resultaten: zie hierna.*
- *Verder is het is ons niet gelukt om met de rondreizende Buurtboks een beter beeld en meer contact te krijgen met de west en zuidwestkant van Soesterkwartier. Wij hebben door de voorbereidingen van de beide Rondes maar aan één buurtboks kunnen bijdragen. Wel is tijdens de gezamenlijke kennisbijeenkomst van Wijkperspectief en DNP wel met een aantal andere stakeholders vanuit Soesterkwartier opgehaald wat zij van belang vinden en hoe ze tegen verkeer en overlast aankijken.*
- *In een later stadium moet daarom in het kader van Wijkperspectief, maar ook met meer kennisbijeenkomsten of veldbijeenkomsten (in voorjaar en zomer) meer, vaker en breder contact gelegd worden met andere*

bewonersorganisaties en niet-georganiseerde bewoners, om ook van hen een beter beeld te krijgen. Later (zie hoofdrapport hoofdstuk 5) gaan we daar verderop in, de Driehoeksleden leverden input voor dit vervolgproces.

3. **Overige organisaties, bedrijven en belangenverenigingen in het Soesterkwartier:** met de voorzitter van de ondernemersvereniging Noorderwierweg is online en met de voorzitter van de ondernemersvereniging van het Eemplein is op locatie gesproken. AG NOVA hebben we kunnen spreken tijdens een bijeenkomst in hun gebouw. Met voetbalvereniging KVVA is nog niet gesproken.
Opgehaald: belangrijk vindt men te werken aan meer veiligheid en meer kwaliteit van de openbare ruimte op en rond DNP. Daarvoor is een voorstel ingediend door AG NOVA. Ondernemersvereniging Noorderwierweg is blij met de komende herinrichting van de Noordewierweg, maar wijst ook op het belang van het behoud van de winkelveorzieningen voor Soesterkwartier (ook voor Soesterkwartier, niet alleen voor Langs Eem en Spoor). Ondernemersvereniging Eemplein wijst op het grote belang van een optimale bereikbaarheid van DNP van de garage.
4. **Exploitanten van de parkeergarages:** gesproken is met de exploitant van de Eempleingarage, op locatie. Met de eigenaar van Oppidium is in januari 2022 een afspraak.
Opgehaald: beide parkeergarages (Eempleingarage en Oppidium) zijn van groot belang voor DNP, omdat relatief veel autoverkeer van en naar de garages over De Nieuwe Poort gaat.
5. **Stad als totaal** (immers De Nieuwe Poort behoort tot de hoofdinfrastructuur van de stad). De stad is via de nieuwsbrief van De Nieuwe Poort uitgenodigd om met ideeën en wensen te komen.
Opgehaald: De actie om op stadsniveau reacties op te halen, was echter geen hele grote actie. Er zijn enkele mailreacties binnengekomen, met suggesties voor oplossingen. Deze zijn opgenomen in het Ideeënboek (bijlage 4). Ook deze groep stakeholders verdient in het vervolgproces aandacht, omdat immers maatregelen op en rond DNP en Soesterkwartier impact zullen hebben.
6. **Belanghebbenden buiten het Soesterkwartier**, bv. met partijen betrokken bij Langs Eem en Spoor: deze zijn, op de supervisor van LEeS na, vanwege tijdsbeperkingen als stakeholder nauwelijks gesproken in de periode tussen mei en november. In november hebben we online gesproken met twee projectontwikkelaars (NS voor de Wagenwerkplaats en Schipper Bos voor De Nieuwe Stad).
Opgehaald: de ontwikkelaars zien MaaS als een kans voor enerzijds een grotere bijdrage aan het ledigen van de woningnood (mits de raad besluit MaaS als stedelijk beleid in te zetten) en anderzijds als optie om met bv buurthubs deelmobiliteit aan te bieden.
7. **Lokale belangenorganisaties** als Fietzersbond, InDeBuurt033 en SGLA. Met de Fietzersbond is contact geweest tijdens een bijeenkomst op de locatie zelf, met InDeBuurt033 een aantal keer bij bv de Buurtboks en per mail. Met SGLA is online gesproken. Meer belangenorganisaties spelen een rol (bv Kindernetwerk), maar moeten in de periode na januari worden opgezocht.
Opgehaald: belang van fiets- en voetgangersverkeer niet vergeten. Bezien in breder kader, liefst geen verkeerslichtenregeling. Besteed budget aan veiligheid. In-DeBuurt pleit voor het aandacht besteden aan de bewoners van Soesterkwartier-west.

Voor het overzicht van gesproken en nog te spreken stakeholders: zie bijlage 2.4.

Wat, wie en hoeveel stakeholders?

We hebben van mei tot en met november 2021 gesproken met vertegenwoordigers van meerdere stakeholdergroepen en individuele burgers:

- tijdens een bijeenkomst met meerdere stakeholdersgroepen bij AG-Nova
 → ca. 20 uitgenodigde deelnemers
- tijdens de veldbijeenkomsten met Leefplezier, de Plantage, Bus komt Zo, Vrienden van de Groengordel en Soesterweg/Wagenwerkplaats (vijf- en zevensprongen)
 → ca. 70 deelnemers, uitgenodigd door genoemde partijen via nieuwsbrieven en sites
- via telefoongesprekken
 → ca. 20 unieke deelnemers, meerdere malen
- in mailwisselingen
 → ca. 30 unieke personen of groepen, meerdere mails
- met deelnemers aan de Buurtboks van Wijkperspectief (oktober '21)
 → ca. 15 deelnemers
- met de gesprekken met stakeholders als parkeergarages, ondernemersvereniging, gemeentelijke projectleiders, externe experts, raadsleden en andere partijen, in bijeenkomsten en gesprekken
 → ca. 100 personen
- en tijdens de gezamenlijke kennisbijeenkomst verkeer, die we samen met Wijkperspectief organiseerden (5 okt.)
 → ca. 50 deelnemers

Belangrijkste conclusie is, dat de geraadpleegde en betrokken stakeholders de gelegenheid vragen om in alle rust met hun achterbannen oplossingsvarianten te bespreken en te wegen. Verder ontbreekt zicht op Soesterkwartier-west.

Meer conclusies staan hierna genoemd.



Afb. 3.1. Impressie vijf- en zeven-sprong (veldbijeenkomsten)

Bijlage 3.2 Wat hebben we opgehaald bij de veldbijeenkomsten?

- In dit deel en in bijlage 3.3 en 3.4 volgt een uitgebreider overzicht van de output van veldbijeenkomsten en gesprekken. In het kader hierboven een samenvattend overzicht met het aantal meest genoemde begrippen.
- We hebben de gegeven antwoorden op de formulieren bij de veldbijeenkomsten gescoord op gebruikte woorden. Dat was een klus: meer dan 700 unieke antwoorden zijn gegeven op de vragen, die gingen over welke zorgen men heeft, welke no-go's, welke oplossingsrichtingen men ziet en meer.
- Een deel van de begrippen komt, logischerwijs, ook weer terug als wegingsfactor voor een goede oplossing, bv de 'zorgpunten' of no-go's. De aangereikte oplossingsrichtingen maakten duidelijk, dat de verkeersonveiligheid voor langzaam verkeer sterk verbeterd moest worden: daarvoor hebben veel mensen iets opgenomen als het scheiden van auto- en fietsverkeer of door eenrichtingsverkeer voor de fietsers te noemen. Een aantal van deze oplossingsrichtingen is ons ook per mail gestuurd, bv naar aanleiding van een van de nieuwsbrieven vanuit DNP, Leefplezier of Joke Sickmann haar nieuwbrief. In het Ideeënboek in bijlage 4 zijn ook die opgenomen.

Totaal meest genoemd bij veldbijeenkomsten				
1	doorstroming, bereikbaarheid		219	keer genoemd
2	groen		121	
3	integraliteit, beleid en visie		117	
4	drukte		96	
5	overig		91	
6	verkeersonveiligheid		87	
7	langzaam verkeer		69	
8	leefbaarheid		59	
9	scheiden verkeer op rotonde		29	
10	parkeren		24	
11	participatie		13	

Afb. 3.2. Samenvattend overzicht: meest genoemde begrippen bij veldbijeenkomsten

- Een betere bereikbaarheid en meer verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer werd door veel betrokken bewoners genoemd als aandachtspunt voor de uiteindelijke voorkeursvarianten. Vanwege de vele opmerkingen hebben we ook de fiets-voetstructuur van Soesterkwartier-DNP-de binnenstad-Langs Eem en Spoor gezien. Zie paragraaf 3.5.
- Ook tijdens onze voorstudie zijn we ingediende voorstellen tegengekomen (zie bijlage 4. Ideeënboek).

Bijlage 3.3 Belangrijke uitkomst: gedeelde probleem(h)erkenning

Probleem(h)erkenning

In de raadsnotie (motie135, zie bijlage 1) werden 3 doelen benoemd voor DNP:

- 1 In relatie tot de voorgenomen nieuwbouwplannen moest een oplossing voor de capaciteit en de verkeerveiligheid op de rotonde in samenwerking met de in- en externe stakeholders worden uitgewerkt.
- 2 Daarbij moesten zaken als leefbaarheid, duurzaamheid en integraliteit meegenomen worden voor zowel de rotonde als de omringende gebieden (Soesterkwartier en ontwikkelgebied Langs Eem en Spoor) en
- 3 Was draagvlak bij alle partijen een voorwaarde.

Deze doelen zijn in de loop van het proces met de stakeholdervertegenwoordigers vanuit de bewoners omgezet in een gezamenlijk vastgestelde probleem(h)erkenning (in willekeurige volgorde):

- 1 Capaciteit van de rotonde dreigt onvoldoende te worden bij nieuwbouw
- 2 Verkeersonveiligheid van de rotonde is groot, met name die voor langzaam verkeer
- 3 Leefbaarheid van Soesterkwartier staat onder druk
- 4 Ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte in en rond DNP is onvoldoende
- 5 Planning realisatie nieuwbouw kan tot vertraging leiden
- 6 Integraliteit van planvorming rond LEEs, DNP en Soesterkwartier ontbreekt

Kanttekening bij de probleem(h)erkenning

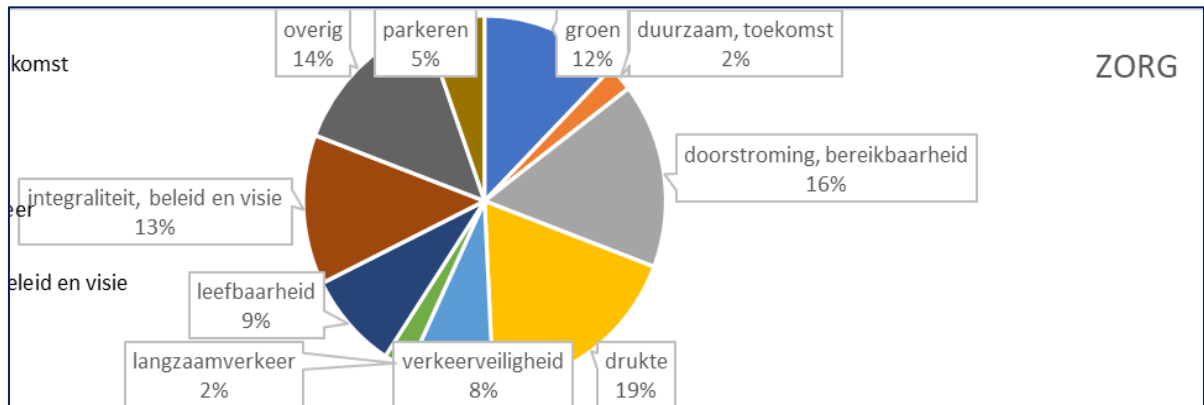
- Die gezamenlijkheid van de oplossing zoeken we niet in unanimiteit, maar wel in gezamenlijke probleem(h)erkenning: een probleem hoeft niet voor alle partijen als

probleem ervaren te worden of even zwaar te wegen, maar moet wel door alle partijen als een op te lossen probleem (h)erkend worden.

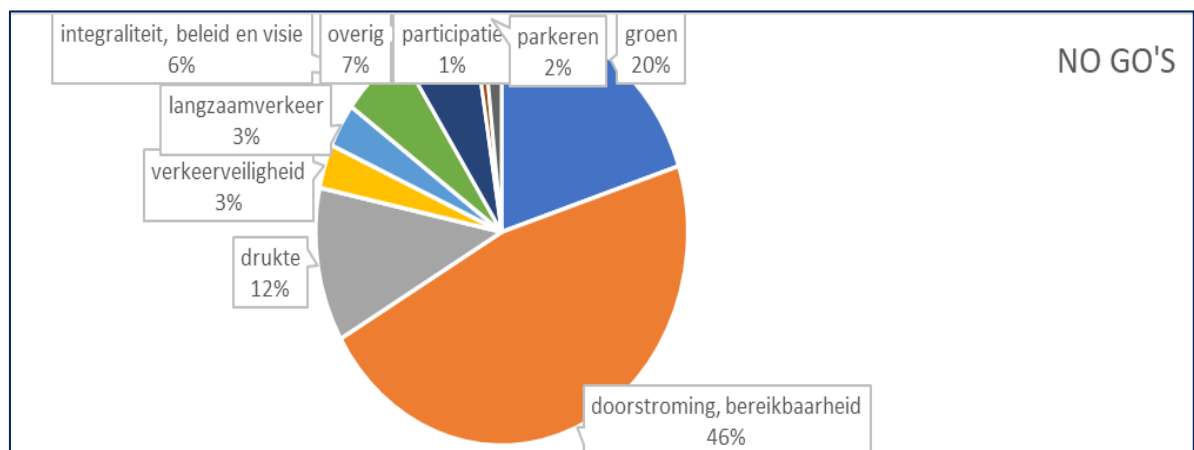
- Niet alle stakeholders hebben hetzelfde beeld bij de zes onderdelen of hechten daar dezelfde prioriteit aan.
- Het is wel belangrijk, dat alle stakeholders onderschrijven, dat de problematiek op en rond DNP meer of minder wordt afgedekt
- Gedeelde problemen hanteren we pragmatisch als wegingskader: een goede en door de meesten gedragen oplossingsrichting en zeker de voorkeursvariant moet in ieder geval voor deze problemen een oplossing bieden

Bijlage 3.4. Output veldbijeenkomsten en gesprekken DNP (juni 2021)

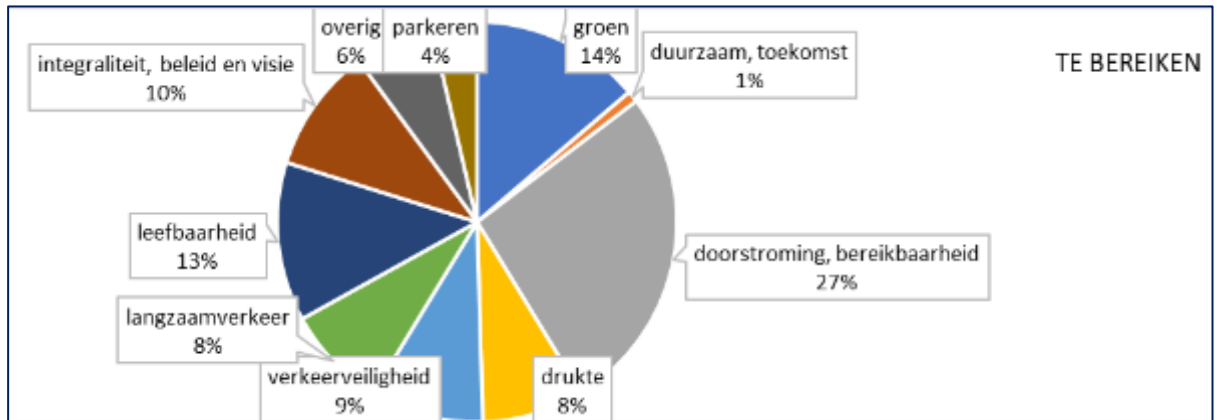
Grootste zorgpunten zijn 1) Toenemende drukte in Soesterkwartier 2) de bereikbaarheid van Soesterkwartier en 3) verschillende onderwerpen als gebrek aan integrale aanpak, de toenemende verkeersonveiligheid en de Groengordel.



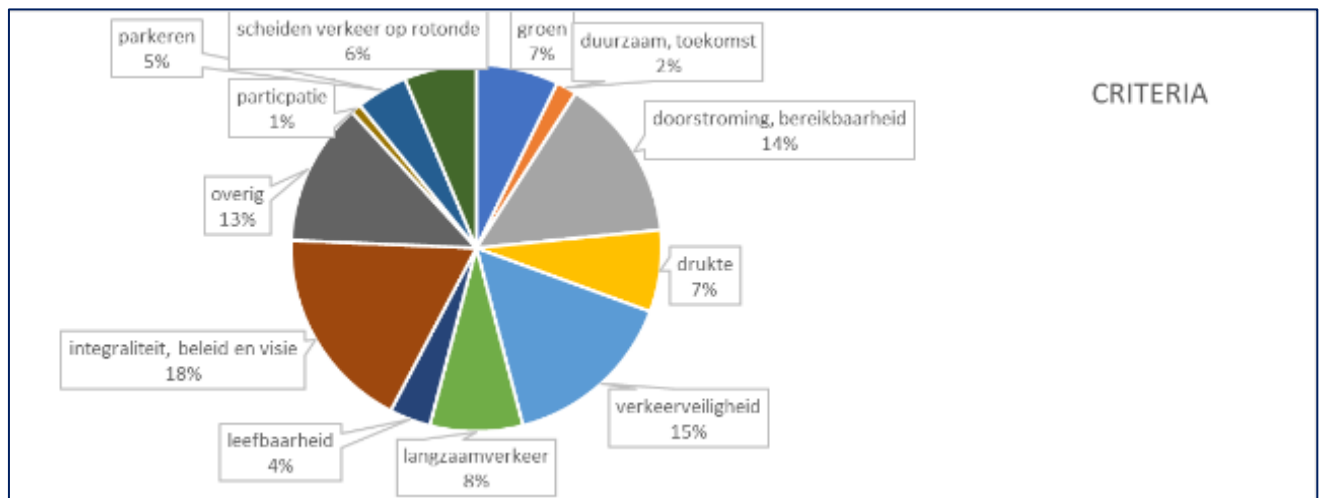
Meest genoemde NO-GO's zijn 1) een verslechtering van de bereikbaarheid van Soesterkwartier door het afkoppelen van de Groningerstraat, 2) doorsnijding van de Groengordel en en 3) de dreiging dat het drukker met autoverkeer wordt in Soesterkwartier.



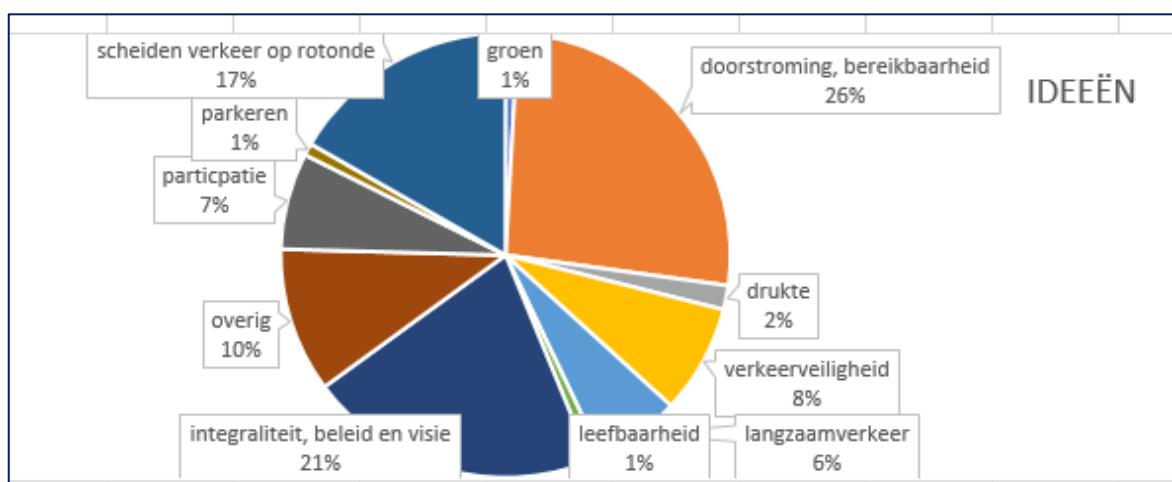
Meest genoemde doelen zijn 1) goede bereikbaarheid van de wijk 2) meer groen in de wijk en 3) een leefbaardere wijk.



Oplossingen moeten vooral voldoen aan de volgende meest genoemde criteria: 1) een meer integrale visie en onderdeel uitmaken van integraler beleid 2) fors bijdragen aan een verkeersveiligere situatie op DNP en in Soesterkwartier en 3) de wijk bereikbaar houden voor alle modaliteiten



De door de bewoners genoemde ideeën zijn 1) maatregelen gericht op minstens behoud van de bereikbaarheid van Soesterkwartier 2) het belang van een integrale benadering en een beleidsbasis en 3) het scheiden van fiets- en autoverkeer op DNP of het invoeren van eenrichtingsverkeer voor fietsers rond de rotonde. De meeste ideeën en voorstellen van de deelnemers aan de veldbijeenkomsten in Soesterkwartier gingen over oplossingen in Soesterkwartier om de bereikbaarheid en doorstroming te borgen. Voorbeelden daarvan zijn het niet afsluiten van de Groningerstraat, de knip van de Soesterweg-Mondriaanlaan wel (of juist niet) behouden en snelheidsoverlast in verschillende straten en delen van Soesterkwartier. Zie hiervoor ook bijlage 4. Het Ideeënboek.



BIJLAGE 4. IDEEËNBOEK van ingestuurde ideeën DNP van stakeholders

Vanwege het formaat (liggend) en de digitale omvang (vanwege afbeeldingen) is het Ideeënboek SEPARAAT als BIJLAGE 4 toegevoegd.

Het Ideeënboek bevat:

1. Ingebrachte ideeën DNP, door stakeholders en geïnteresseerden
2. Gevisualiseerde ingediende ideeën 2021
3. De 7 oplossingsvarianten voor DNP
4. Eerder overzicht van gemeente van ingediende voorstellen (27-8-2020)

Toelichting

De gemeente Amersfoort riep bewoners, organisaties en andere geïnteresseerden op om ideeën en voorstellen voor oplossingen voor de rotonde De Nieuwe Poort in te dienen. Dat is gebeurd in 2021 en eerder gebeurd in 2020.

In het kader van de procesbegeleiding rond de planvorming De Nieuwe Poort heeft SOAB in opdracht van de gemeente in de periode mei 2021 tot en met eind december 2021 ideeën verzameld, tijdens gesprekken, de veldbijeenkomsten van Leefplezier 3812 en andere overlegmomenten. Ook via de mail bereikten ons plannen, schetsen, tekstjes en andere invullingen van ideeën voor De Nieuwe Poort. Zie hoofdstuk 1 en 2 van bijlage 4.

Voor de herkenbaarheid zijn de in 2021 ingediende ideeën op dezelfde manier geclusterd als in de eerdere ronde van 2020.

Er zijn ruim 700 opmerkingen, ideeën, mailtjes, voorstellen en suggesties binnen gekomen, die we geclusterd hebben in 52 ideeën en die we gebruikten als basis voor de oplossingsvarianten. We hebben in dit Ideeënboek de bewoordingen van de indieners ingekort, maar zoveel mogelijk letterlijk overgenomen, zonder er ons oordeel te laten doorklinken:

- A: maatregelen langzaam verkeer: 21 ideeën, door 78 personen en organisaties
- B: infrastructurele maatregelen DNP: 9 ideeën, door 25 personen en organisaties
- C: doorstroming verbeteren door minder verkeer op DNP (auto- en fietsverkeer afleiden van DNP): 9 ideeën, door 98 personen en organisaties
- D: maatregelen in de wijk Soesterkwartier i.c.m. afkoppelen Groningerstraat op rotonde: 2 ideeën, door 44 personen en organisaties
- E: overige maatregelen: 11 ideeën, door 71 personen en organisaties.

We hebben alle ideeën bekeken en geclusterd en een schifting gemaakt in die ideeën, die als oplossingsvariant bestempeld kunnen worden: we hebben 7 oplossingsvarianten benoemd. Die zijn uniek en onderscheidend ten opzichte van de ideeën en kleinschaligere, losse maatregelen, die aan meerdere oplossingsvarianten kunnen worden toegevoegd (zie hoofdstuk 1 van bijlage 4, de gele kolom) en bv vanwege de vorm (rotonde, kruispunt of fly-over) vanwege het aantal 'armen' of 'takken' (4 of 5) of vanwege het aan- of afwezig zijn van verkeerslichten. Zie hoofdstuk 3 van bijlage 4.

De in 2020 verzamelde ideeën en voorstellen zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van bijlage 4. Deze indeling diende als template voor de in 2021 ingebrachte ideeën.

BIJLAGE 5. OPLOSSINGSVARIANTEN DNP EN EERSTE AFWEGING

Gedurende het proces zijn door de procesbegeleiders en de afdeling verkeer van de gemeente de volgende oplossingsvarianten verzameld en daarna door de afdeling verkeer samengevat in deze bijlage. Daarnaast zijn er nog verschillende maatregelen, die aanvullend op de voorkeursvarianten genomen kunnen worden. Die zijn opgenomen in het Ideeënboek, bijlage 4.

Oplossingsrichtingen De Nieuwe Poort

Concept
vs 19-11-2021

Huidige rotonde

Kenmerk	Handhaven huidige situatie
Capaciteit	20.500
Verkeersveiligheid	slecht
Toekomstvast	Nee
Impact / kosten ombouw	laag
Pluspunten	
Knelpunten	Veiligheid, afwikkeling



Schiedamse turborotonde

Kenmerk	Fietsoversteken op afstand (bij voorkeur 20 meter) in de voorrang. Rotonde ombouw naar turborotonde. Pas na de oversteek rijstoken dubbel.
Capaciteit	23.000 – 25.000
Verkeersveiligheid	middel
Toekomstvast	Nee / -10%
Impact / kosten ombouw	Groot
Pluspunten	Ongeregeld, haaks conflict auto-fiets, fietsers in de voorrang
Knelpunten	Alleen ervaring in Schiedam, in Amersfoort 5 takken ipv 4. Waarschijnlijk te weinig ruimte beschikbaar om voldoende opstelruimte tussen fietspad en rotonde te realiseren. Niet alle afslagbewegingen mogelijk.



EHVse rotonde met VRI

Kenmerk	Huidige rotonde van VRI voorzien. Rotonde uitbreiden met rijstrook. Opstelstroken op zijwegen.
Capaciteit	24.000 – 26.000
Verkeersveiligheid	middel
Toekomstvast	Nee /-10%
Kosten ombouw	Middel/hoog
Pluspunten	Conflicten worden geregeld. Hoge capaciteit.
Knelpunten	Complexe verkeersregeling met veel koppelingen nodig. Fietsers geen voorrang.



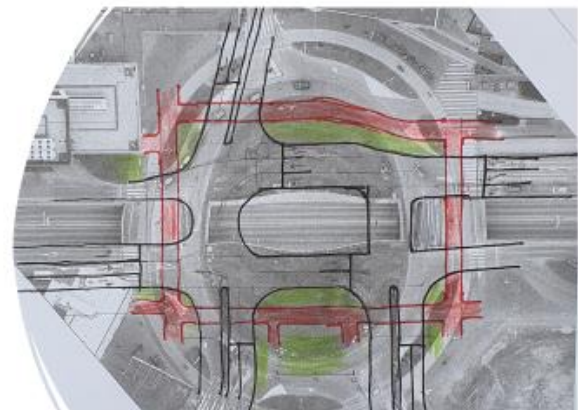
Variant de Wit

Kenmerk	Rotonde ombouwen naar twee voorrangskruispunten. De conflicten fiets en auto hebben duidelijker positie.
Capaciteit	21.000 – 23.000
Verkeersveiligheid	Goed? Veel conflictpunten / overzichtelijkheid?
Toekomstvast	Nee / -15%
Impact / kosten ombouw	Uitbreiding bruggdelen, hoge kosten
Pluspunten	Fietzers in een richting, stromen van naar Mondriaanlaan op T kruispunt
Knelpunten	Fietzers geen voorrang op oversteken Stadsring en Amsterdamseweg



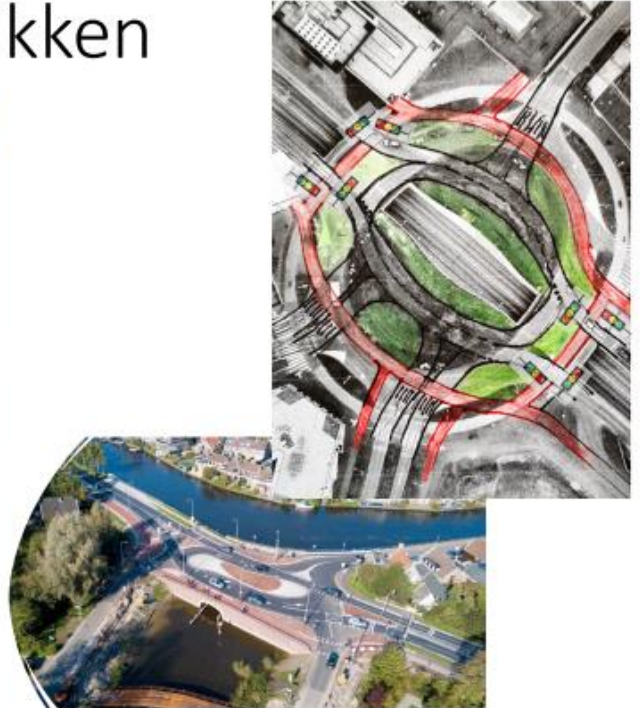
Variant De Wit+VRI

Kenmerk	Principe variant de Wit (2 kruispunten) met toepassing verkeersregeling.
Capaciteit	27.000 – 29.000
Verkeersveiligheid	middel
Toekomstvast	Ja / +10%
Impact / kosten ombouw	Hoog, complete reconstructie nodig
Pluspunten	Toename fietsverkeer heeft weinig impact
Knelpunten	Opstelruimte krap, 3 opstelstroken nodig, fietsers geen voorrang meer



Vorrangsplein 5 takken

Kenmerk	LARGAS-principe. Hoofdrichting voorrang, oversteken fietsers en voetgangers bij op- en afritten tunnel met VRI geregeld. Overige fietsoversteken in voorrang. Inzet verkeermanagement ter beheersing wachtrijen en -tijden. Kan met VRI maar mogelijk ook met doseerlichten.
Capaciteit	23.000 – 25.000 (uitbreidbaar tot 27.000)
Verkeersveiligheid	Groot, haakse conflicten.
Toekomstvast	
Impact / kosten ombouw	middel
Pluspunten	Groeimodel, capaciteit kan (tijdelijk) verhoogd worden met uitbreiding van opstelstroken bij VRI. Gebruik huidige brugdekken. Minder ruimte nodig.
Knelpunten	Linksaf vanaf Mondriaanlaan mogelijk knelpunt in toekomst, dicht op VRI.



Voorkeursvariant 2020

Kenmerk	Laten vervallen 1 tak waardoor 4-taks kruispunt met VRI mogelijk wordt. Voorkeursvariant 2020.
Capaciteit	21.000 – 23.000 (capaciteitsvraag is 19.400)
Verkeersveiligheid	middel
Toekomstvastheid	Ja / +25%
Impact / kosten ombouw	hoog
Pluspunten	Compacte oplossing, veel openbare ruimte
Knelpunten	Afsluiting Groningerstraat waardoor ingreep in Soesterkwartier nodig.



AG NOVA

Kenmerk	Fietsers en voetgangers op ander niveau afwikkelen. Mogelijk op maaiveld turbotonde toepasbaar
Capaciteit	23.000 – 25.000 (enkelstrooks) / 27.000 – 29.000 (turboronde zonder fietsers)
Verkeersveiligheid	hoog
Toekomstvast	Nee bij huidige vormgeving Ja bij toepassing turbo
Impact / kosten ombouw	hoog
Pluspunten	Geen conflicten auto-iv meer.
Knelpunten	Hellingbanen, leefbaarheid onder dek



BIJLAGE 4. Ideeënboek DNP



IDEËËNBOEK De Nieuwe Poort (DNP)

Ingebrachte ideeën voor DNP, door stakeholders en geïnteresseerden
18 januari 2022



Identificatie

Titel

Bronzen beeld "Meeuw" op de Amsterdamseweg, bij het viaduct
over het spoor.

Inhoud van dit Ideeënboek De Nieuwe Poort (DNP):	blz.
1. Ingebrachte ideeën DNP, door stakeholders en geïnteresseerden	3
2. Gevisualiseerde ingediende ideeën 2021 (als beschikbaar)	15
3. De 7 oplossingsvarianten voor DNP	34
4. Eerder overzicht van gemeente van ingediende voorstellen (27-8-2020)	43

Toelichting

De gemeente Amersfoort riep bewoners, organisaties en andere geïnteresseerden op om ideeën en voorstellen voor oplossingen voor de rotonde De Nieuwe Poort in te dienen. Dat is gebeurd in 2021 en eerder gebeurd in 2020.

In het kader van de procesbegeleiding rond de planvorming De Nieuwe Poort heeft SOAB in opdracht van de gemeente in de periode mei 2021 tot en met eind december 2021 ideeën verzameld, tijdens gesprekken, de veldbijeenkomsten van Leefplezier 3812 en andere overlegmomenten. Ook via de mail bereikten ons plannen, schetsen, tekstjes en andere invullingen van ideeën voor De Nieuwe Poort. *Zie hoofdstuk 1 en 2.*

Voor de herkenbaarheid zijn de in 2021 ingediende ideeën op dezelfde manier geclusterd als in de eerdere ronde van 2020. Er zijn ruim 700 opmerkingen, ideeën, mailtjes, voorstellen en suggesties binnen gekomen, die we geclusterd hebben in 52 ideeën en die we gebruikten als basis voor de oplossingsvarianten. We hebben in dit Ideeënboek de bewoordingen van de indieners ingekort, maar zoveel mogelijk letterlijk overgenomen, zonder er ons oordeel te laten doorklinken:

A: maatregelen langzaam verkeer: 21 ideeën, door 78 personen en organisaties

B: infrastructurele maatregelen DNP: 9 ideeën, door 25 personen en organisaties

C: doorstroming verbeteren door minder verkeer op DNP (auto- en fietsverkeer afleiden van DNP): 9 ideeën, door 98 personen en organisaties

D: maatregelen in de wijk Soesterkwartier i.c.m. afkoppelen Groningerstraat op rotonde: 2 ideeën, door 44 personen en organisaties

E: overige maatregelen: 11 ideeën, door 71 personen en organisaties.

We hebben alle ideeën bekeken en geclusterd en eerst een schifting gemaakt in die ideeën, die als oplossingsvariant bestempeld kunnen worden: we hebben 7 oplossingsvarianten benoemd. Die zijn uniek en onderscheidend ten opzichte van de ideeën en kleinschaligere, losse maatregelen, die aan meerdere oplossingsvarianten kunnen worden toegevoegd. Bv vanwege de vorm (rotonde, kruispunt of fly-over) vanwege het aantal 'armen' of 'takken' (4 of 5) of vanwege het aan- of afwezig zijn van verkeerslichten. *Zie hoofdstuk 3.*

De in 2020 verzamelde ideeën en voorstellen zijn opgenomen in *hoofdstuk 4*. Deze indeling diende als template voor de in 2021 ingebrachte ideeën.

1. Ingebrachte ideeën DNP, door stakeholders en geïnteresseerden

Ingebrachte ideeën DNP Stand van zaken 7 januari 2022, aanvullend op overzicht onderzochte en aangedragen bouwstenen voor verbetering en doorstroming op DNP (27-8-2020)(zie hoofdstuk 4).

Veel van deze bouwstenen kunnen, gecombineerd én los, worden ingezet bij de 7 oplossingsvarianten (zie hoofdstuk 3)

	Omschrijving bouwsteen	Variatie op bouwsteen/ aanvullende maatregel	Bedoeld voor	Neveneffecten en opmerkingen	Wel/niet onderzocht	Wel/geen visualisatie ingestuurd (zie hfdst. 2)	Hoe meegenomen? Als variant, als maatregel of anders	Van wie? Te verwijderen
A	Maatregelen langzaam verkeer							
1	Voetgangers en fietsers door de westelijke tunnel/busbak van en naar Stadsring		Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	De Westelijke tunnelbuis onder het spoor, zoals het vroeger was, weer terugbouwen naar tunnel voor fietsers en voetgangers. Oostelijke tunnelbuis voor fietsers en voetgangers van DNP naar Stadsring is te smal. Kan op hele korte termijn: 'morgen' (2022/2023). Is oplossing voor knelpunt: te smal fietspad. Voordelen: Fietsers en voetgangers kunnen onoverzichtelijke auto-oversteek omzeilen met deze westelijke tunnelbuis en bij VRI van het kruispunt met Molenstraat oversteken. Deze poot van de rotonde is de meest lastige voor de automobilist, met helling en busbaan ernaast	Nee	Ja, zie Idee A1	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEES-Soesterkwartier	Fietsersbond Amersfoort
2	Graag een fysieke scheiding van de verkeersstromen. Géén gelijkvloerse kruising met VRI's: die geeft geen optimale veiligheid en zal bij toenemende verkeersstromen (5.500 woningen in LEES) slechts congestie opleveren		Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Niet duidelijk is, of hiermee een fly-over wordt bedoeld → nagaan	Nee	Nee	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEES-Soesterkwartier	Hans Huls
3	Goedkoop voorbeeld van fly-overs: Snelbinder (Naaldwijk, 3 miljoen)	Fly-over a la AG Nova, net als A4, A6, A7, A8, A9,	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP		Nee, deze niet. De AGNova-variant is	Ja, zie Idee A3	Als variant op AG NOVA	Jeroen Koedijk

		A16, A17 en A21			destijds onderzocht			
4	Goedkoop voorbeeld van fly-overs: in Rosmalen	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A6, A7, A8, A9, A16, A17 en A21	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP		Nee, deze niet. De AGNova-variant is destijds onderzocht	Ja, zie Idee A4	Als variant op AG NOVA	Jeroen Koedijk
5	Verwijderen rechtsaffer, verbreden berm tussen fietspad en rijbaan en aanleggen rammelstrook		Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer	Referentie: Blackspot maatregel gemeente Amsterdam	Nee, deze niet. De AGNova-variant is destijds onderzocht	Ja, zie Idee A5	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEES-Soesterkwartier	Mark van Weers
6	Voetgangers/fietsbrug vanaf het Smalle Pad direct naar de Gaslaan. Zo zorg je dat die voetgangerstroom niet via de Nieuwe Poort moet..	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A4, A7, A8, A9, A16, A17 en A21	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Ingebracht tijdens Inloopbijeenkomst Blok 5 door bewoner. Dat heeft gevolgen voor plintinvulling van blok 5	Nee, deze niet. De AGNova-variant is destijds onderzocht	Nee	Als variant op AG NOVA	Geertjan Cronenberg via Theo van Rijn
7	Fly-over over rotonde a la Hovenring Eindhoven/Veldhoven	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A4, A6, A8, A9, A16, A17 en A21	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Fly-over voor fiets- en voetverkeer over rotonde. Handhaven bestaande rotonde voor het wegverkeer. Op niveau 1 komt een nieuw fiets – en voetgangersviaduct	Nee, deze niet. De AGNova-variant is destijds onderzocht	Ja, zie Idee A7	Als variant op AG NOVA	Mark van Weers, Nico Janssen
8	Fly-over over kruispunt a la Hovenring Eindhoven/Veldhoven	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A4, A6, A7, A9, A16, A17 en A21	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Fly-over voor fiets- en voetverkeer over toekomstig kruispunt. Het open deel van de onderdoorgang tussen de 2 dekplaten wordt gedicht. De wegverharding van de rotonde wordt gereconstrueerd tot een kruispunt met VRI's;	Nee, deze niet. De AGNova-variant is destijds onderzocht	Ja, zie Idee A8	Als variant op AG NOVA	Mark van Weers, Nico Janssen
9	Fly-over zoals De Hovenring	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A4, A6, A7, A8, A16, A17 en A21	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	In het ANWBblad De Kampioen nr 9/september staat op pag .17 een mooie verkeersoplossing voor de Nw. Poort: een hangende fiets annex voetgangersbrug. Een suggestie ????	Nee, deze niet. De AGNova-variant is destijds onderzocht	Nee, hij verwijst naar Hovenring Eindhoven/ Veldhoven	Als variant op AG NOVA	Joop Drost
10	Van tweerichtingenfietspad een éénrichtingsverkeerfietspad maken op DNP	Zelfde idee als Idee A12, A13 en A14	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Het tweerichtingenfietspad wordt omgezet in een éénrichtingen-fietspad.Fietsverkeer rijdt met de klok mee De situatie wordt veiliger, omdat je het fietsverkeer aan ziet komen. Er ontstaat meer ruimte, die benut kan worden om drie autostroken te maken.	Nee	Ja, zie Idee A10	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEES-Soesterkwartier	Wim Den Hartog

11	Wandel/fietsverbinding tussen Soesterkwartier en Eemplein	Hoort bij Idee B6	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Door het afwaarderen van de Groningerstraat richting de Rotonde (zie Idee B6), kan er een betere/leukere wandel-fiets verbinding worden gemaakt tussen het Caspar van Wittelplantsoen en Eemplein: een win-win situatie dus om de verbinding tussen de Soesterkwartier en het Eemplein te verbeteren. Het zou erg mooi zijn als een oplossing kan worden gevonden voor deze wandel en fietsverbinding over/onder DNP.	Nee	Nee	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEEs-Soesterkwartier	Sido Grin
12	Van tweerichtingenfietspad een éénrichtingsverkeerfietspad maken op DNP	Zelfde idee als Idee A10, A13, A14 en A15	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Bijdrage als gebruiker van de Eemplein rotonde, als fietser of automobilist: 1. Als automobilist is de situatie erg onoverzichtelijk doordat van twee kanten fietsers kunnen komen; dit ervaar ik als extreem onoverzichtelijk. 2. Als fietser het zelfde: onoverzichtelijk doordat ook fietsers, brommers in tegengestelde richting komen	Nee	Nee	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEEs-Soesterkwartier	Robbert van Leerdam
13	Van tweerichtingenfietspad een éénrichtingsverkeerfietspad maken op DNP	Zelfde idee als Idee A10, A12, A14 en A15	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Waarom niet 1 richting verkeer voor fiets en voetganger en dan met de klok mee zodat de auto bestuurder deze het beste kan zien?	Nee	Nee	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEEs-Soesterkwartier	Fred Zwakman
14	Van tweerichtingenfietspad een éénrichtingsverkeerfietspad maken op DNP	Zelfde idee als Idee A10, A12, A13 en A15	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Uitgebreide toelichting later. Om DNP veilig te maken is 23 miljoen Euro begroot. (Brom)fietsers tegen de autorichting in laten rijden is een prima oplossing. Het moet toch mogelijk zijn om het huidige fietspad zo in te richten dat dit een slim fietspad wordt? Het is niet te geloven dat er 23 miljoen euro moet worden uitgegeven omdat bepaalde individuen zich dan niet aan die regels willen houden en toch de andere kant op rijdt. Met handhaving zijn de kosten lager. Een slimmer fietspad zorgt voor minder verbouwen, minder overlast en een veiliger plein	Nee	Ja, zie Idee A14	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEEs-Soesterkwartier	Erwin van Schooten
15	Eénrichting fiets- en scooterverkeer over de rotonde	Zelfde idee als Idee A10, A12, A13 en A14	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP		Nee	Nee	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEEs-Soesterkwartier	9 deelnemers veldbijeenkomst juni en juli 2021

16	Fly-over zonder gebouw in het midden	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A4, A6, A7, A8, A9, A17 en A21 maar dan zonder gebouw in het midden	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Belangen voor burger: 1 - Veilig voor elke gebruiker (Voetganger, fietser, auto). 2 - Capaciteit voor elke gebruiker hetzelfde blijft of beter wordt. 3 - Geen hinder naar andere locatie. 4 – Esthetisch. Dit matcht niet met plannen, het plan van de heer Osandarp voldoet wel aan de 4 punten. Als dat te duur is, is een uitgekilde variant (zonder het gebouw in het midden) goedkoper uit te voeren.	Nee	Nee	Als variant op AG NOVA	Jeroen Koedijk
17	Fly-over, Plan van AG Nova of een variant daarvan	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A4, A6, A7, A8, A9, A16 en A21	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	In meer lagen over DNP met opgetilde fiets+wandelaansluiting op Eemplein + gemeentehuis, met tunnel of brug. Vanaf maaiveld voor D. van de Broek (Casper van Wittelplantsoen) tot maaiveld Eemplein. Voegt ook enorm veel kwaliteit toe (met ook extra bebouwing) op DNP. Scheiden snelverkeer en langzaam verkeer maakt het verkeersveiliger. In Leeuwarden werkt het wel en het was niet onbetaalbaar. Kosten ontwerp eerder geraamd. Hoogteverschil auto/fiets nader onderzoeken	Nee	Nee	Als variant op AG NOVA	27 deelnemers veldbijeenkomsten juni en juli 2021
18	Andersoortige fiets- en voetgangersvoorzieningen (naast meer algemeen: fiets/voetganger voorrang geven. Fietspaden verbreden. Veel aandacht voor fiets- en voetgangersverkeer)	Kan in combinatie met meerdere maatregelen	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Maak langzaam verkeersplan voor gebied rond LEeS, Soetserkwartier en DNP, vanwege alle nieuwbouwontwikkelingen. Leid fietsverkeer slim om (bv. andere fietsovergang/fietstunnel over de Amsterdamseweg, fietsers steken eerder over). Korte termijn: fietspad doortrekken van Soesterhof langs Gaslaan achter Eemplein langs. Fietspad langs P. Mondriaanlaan tweerichting maken. Maak van busbaan onder spoortunnel weer een fiets- en voetpad. En voor langere termijn: mooie route 'door' gemeentehuis naar station Noord, net als bv Rijksmuseum gebruiken als fiets-snelweg/knooppunt. P+fiets aan de rand v/d wijk dus elders parkeren	Nee	Nee	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEeS-Soesterkwartier	21 deelnemers veldbijeenkomsten, Fietzersbond en Arnoud Siemonsma
19	Voetgangers/fietsverbinding van Molenstraat naar Smallepad		Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer	Deze nieuwe voet/fietsverbinding van Molenstraat naar Smallepad maakt een kortere verkeerslichtvrije en autoluwe fietsroute richting het Station en verder aantrekkelijker. Kan mogelijk op korte termijn (2023-?), in samenhang met nieuwe Stadhuis en het afbreken van het oude, waardoor ruimte ontstaat. Voordelen: fietsers kunnen zonder VRI('s) de Stadsring oversteken door gebruik te maken van het Smallepad dat al ongelijkvloers over de Stadsring gaat. Minder	Nee	Ja, zie Idee A19	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEeS-Soesterkwartier	Fietzersbond Amersfoort

				conflicten, autoluw. N.b. aan de andere zijde van de Stadsring is al een soortgelijke verbinding, deze is niet zo goed te vinden.				
20	Voetgangers en fietsers over DNP via de Gaslaan		Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Fiets/voetgangersverbinding via Gaslaan	Nee	Nee	Langzaam verkeersmaatregel als onderdeel van langzaam verkeersplan DNP-LEES-Soesterkwartier	Pieter Tolboom
21	Fly-over of optillen van fietsverkeer boven autoverkeer	Fly-over a la AG Nova, net als A3, A4, A6, A7, A8, A9, A16 en A17	Verbeterd verkeersveiligheid voor langzaam verkeer en doorstroming DNP	Draagt bij aan problematiek rond DNP bij Eemplein: denk na over verwijderen van fietspaden op rotonde. Deze zorgen in grote mate voor het doorstromen van het verkeer door de grote verkeersbewegingen van het fietsverkeer. En dan ook nog een tweezijdig. Stelt voor om na te denken over maken van rotonde c.q. overgang voor fietsverkeer op niveau hoger dan rotonde voor autoverkeer. Een soort fly-over voor de fiets. Vermoedelijk zal dat een goedkopere oplossing zijn dan die er nu ligt. Kijk daarvoor naar Hovenring in Eindhoven	Nee, deze niet. De AGNova-variant is destijds onderzocht	Ja, zie Idee A21	Als variant op AG NOVA	Fred van den Broek
	Omschrijving bouwsteen	Variatie op bouwsteen/aanvullende maatregel	Bedoeld voor	Neveneffecten en opmerkingen	Wel/niet onderzocht	Wel/geen visualisatie ingestuurd (zie hfdst. 2)	Hoe meegenomen? Als variant, als maatregel of anders	Van wie? Te verwijderen
B Infrastructuurle maatregelen op DNP								
1	Korte termijnmaatregel "Toepassen van psycho bremsen markering": dwars op rijrichting geplaatste blokmarkering		Lagere snelheid en verbeteren verkeersveiligheid	De dwars op rijrichting geplaatste blokmarkering verbreedt zich richting het conflictpunt zo, dat automobilist het gevoel krijgt dat de weg smaller wordt dan die in werkelijkheid is. Beoogd effect hiervan is dat de automobilist langzamer gaat rijden en beter gaat opletten op kruisende fietsers en voetgangers Referentie: Blackspot maatregel gemeente Amsterdam.	Nee	Ja, zie Idee B1	Niet op korte termijn, afhankelijk van gekozen variant	Mark van Weers
2	Tunnelvariant: lange termijnmaatregel 'Reconstructie kruispunt Amsterdamseweg / Brabantsestraat'	Is variant op B3 en B4	Verbeteren verkeersveiligheid langzaam verkeer en doorstroming, , apart afwikkelen van parkerend verkeer	Eemlaan wordt boven afgekoppeld van DNP voor autoverkeer. Dat gaat ondergronds in tunnel naar de parkeergarage. Daarvoor moet oplossing komen voor autoverkeer van Soest via Amsterdamseweg naar parkeergarage.	Nee	Ja, zie Idee B2	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	Mark van Weers, Nico Janssen
3	Tunnelvariant: parkeergarage ondergronds ontsluiten via Blok 5,	Is variant op B2 en B4	Verbeteren verkeersveiligheid langzaam verkeer	Idee ingebracht bij Inloopbijeenkomst Blok5, als voorbeeld van gewenste, meer integrale benadering	Nee	Nee	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken	Persoon via Theo van Rijn

	als idee ingebracht bij Inloopbijeenkomst Blok5.		en doorstroming, , apart afwikkelen van parkerend verkeer				visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	
4	Tunnelvariant: De Nieuwste Poort: rotonde voor auto's verdiept + plein voor voetgangers/fietsers & OV	Is variant op B2 en B3	Verbeteren verkeersveiligheid langzaam verkeer en doorstroming, , apart afwikkelen van parkerend verkeer	Autoverkeer wikkelt af naar parkeergarages (stadhuis? station, WagenWerkPlaats) en naar Eemplein via tunnelbak, met nieuwe ondergrondse infrastructuur. Rotonde voor auto's ligt verdiept. Bovengronds ontstaat autoluw plein voor voetgangers/fietsers & OV. Autoverkeer van en naar Groningerstraat verloopt wel bovengronds		Ja, zie Idee B4	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	Marc Engels
5	Variaties op een vijfspiong			Voorbeelden van mogelijke oplossingen	Nee	Ja, foto's. Zie Idee B5		Dirk Holzer
6	Amsterdamseweg inrichten als 30 kmgebied		Verbeteren verkeersveiligheid langzaam verkeer en doorstroming, leefbaarheid Soesterkwartier	Rekening houden met historisch gegroeide verbindingsstructuren van voor de aanleg Amsterdamseweg	Nee	Nee	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid (functie Amsterdamseweg)	Joke Sickmann
7	Gebruik de Punterburgerlaan voor de functie die wordt vervuld door de Groningerstraat op DNP	Hoort bij Idee A11	Doorstroming DNP	De opwaardering van de Punterburgerlaan is mogelijk zonder dat dit ten koste gaat van de huidige groengordel en bestaande woningen. Het op een groene manier herinrichten van deze straat kan zelfs zorgen voor een betere ruimtelijke kwaliteit. De Punterburgerlaan is momenteel ook niet echt hoogstaand.	Nee	Nee	Past niet in varianten, noch in maatregelen	Sido Grin
8	Doorstromingsmaatregelen, diverse		Doorstroming	Doorstromingsmaatregelen: maak turborotonde, maak meer toegangswegen naar DNP, haal bussen van DNP af (laat ze halteren (voor)bij de afslag van de Brabantsestraat of bij het stadhuis) of voer eenrichtingsverkeer auto in op DNP (alleen richting stad). Voor korte termijn: verkeerslichten: proef met overal stoplichten op het verkeersplein (als oplossing) en betere dosering (vaker op rood) van verkeer, zodat de Poort minder aantrekkelijk wordt (ontmoediging). Behoud DNP inclusief toegang Soesterkwartier via Groningerstraat	Nee	Nee	Als maatregel, afhankelijk van toekomstig stedelijke beleidskeuzes	13 deelnemers veldbijeenkomsten
9	Snelheidsmaatregelen, diverse		Leefbaarheid Soesterkwartier	Voer verkeersremmende en/of 30 km/h gebied met prioriteit voor voetganger en fietser; Amsterdamseweg en tunnel is voor doorgaand verkeer (50 km/h)			Als maatregel, afhankelijk van toekomstig stedelijke beleidskeuzes (functie Amsterdamseweg)	4 deelnemers veldbijeenkomsten

	Omschrijving bouwsteen	Variatie op bouwsteen/ aanvullende maatregel	Bedoeld voor	Neveneffecten en opmerkingen	Wel/niet onderzocht	Wel/geen visualisatie ingestuurd (zie hfdst. 2)	Hoe meegenomen? Als variant, als maatregel of anders	Van wie? Te verwijderen
C	Doorstroming verbeteren door minder verkeer op DNP (auto- en fietsverkeer afleiden van DNP)							
1	Ontsluit DNS geheel via de Nieuwe Poort, maar dan alleen vanaf de Eemlaan noordwaarts. Oftewel geen verkeer richting de binnenstad faciliteren. Feitelijk worden DNS en Eemplein losgeknipt van de stadsring en krijgt de Geldersestraat een grotere rol voor Kvl		Verbetert verkeersveiligheid en doorstroming DNP en autoreducerende maatregel	Brabantsestraat hoeft dan niet verlegd.	Nee	Ja, zie idee C1	Verleggen Brabantsestraat was uitgangspunt, niet overgenomen	Jeroen Bulthuis
2	Lange termijn maatregel 'Realiseren van een nieuwe onderdoorgang Troostwijkstraat' (tunnelaansluiting). Gaat om combinatie met afsluiting van kruising Piet Mondriaanlaan – DNP en afname verkeersbewegingen op Groningerstraat		Doorstroming DNP, apart afwikkelen van parkerend verkeer	Combinatie met afsluiting van kruising Piet Mondriaanlaan – DNP: doordat alle gemotoriseerde verkeer op Piet Mondriaan via nieuwe onderdoorgang rijdt, kan fietspad aan zijde van toekomstige stadhuis vervallen. Er komt dan tweerichtingenfietspad over deel van Piet Mondriaanlaan, dat aansluit op Albert Fikspad. Verder: haakse aansluiting Soesterweg op Piet Mondriaan doet de verkeersbewegingen op Groningerstraat afnemen. Om het gemotoriseerd verkeer op DNP te reduceren kan een maatregel zijn om het verkeer dat via de Stadsring naar bv Groningerstraat wil via een nieuw te realiseren onderdoorgang te laten rijden. Optioneel: op – en afritten t.b.v. ontsluiting parkeergarage onder toekomstig stadhuis (deels over onderdoorgang gebouwd: dubbel grondgebruik). Eemplein en Oppidum niet meer via DNP bereiken. Wel ventweg langs de voorkant van de HU als ontsluiting naar Eemlaan, in te rijden via Brabantsestraat. Bezoekers van de AH hoeven zo niet meer over de rotonde, maar rijden door de tunnelbak. De afslag naar de Brabantsestraat moet dan dus bereikbaar worden vanuit de onderdoorgang onder de rotonde richting Amsterdamseweg.	Nee	Ja, zie Idee C2	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	Mark van Weers, Nico Janssen en 5 deelnemers veldbijeenkomsten

				Zie ook Ideeën B2, B2 en B4 rond tunnelbak				
3	Reconstructie kruispunt Amsterdamseweg/Brabantsestraat		Autoreducerende maatregel voor Stadsring	Realiseren van opstelstrook t.b.v. verkeer vanaf Amsterdamseweg richting Brabantsestraat (linksaffer): → Aanpassen VRI t.h.v kruispunt Ringweg Koppel / Brabantsestraat (zodat verkeer van/naar A28 niet via de Stadsring, maar via Ringweg Koppel wordt geleid). → Opstelstrook voor rechtdoor-gaand verkeer ook voor verkeer vanaf Amsterdamseweg richting Brabantsestraat realiseren (linksaffer). → Aanpassen VRI t.h.v kruispunt Ringweg Koppel / Brabantsestraat	Nee	Ja, zie Idee C3	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	Mark van Weers, Nico Janssen, ook genoemd door 3 deelnemers veldbijeenkomsten
4	Onderdoorgang onder het spoor vanuit DNP naar Stadsring afsluiten voor autoverkeer		Ontlasten DNP, autoluwe binnenstad en vergroening	Voer plan "van Ring naar Park" uit. Knijp, knip of filter, waardeer Stadsring af, zodat je van de Stadsring niet op DNP kunt komen. Maak 'm minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer, haal weer water in de Stadsring (gracht, net als Utrecht). Doorstroming stadsring is nu eigenlijk te goed/soepel: zorg voor meer doorgaand verkeer over ringweg Koppel. Breid autoluwe gedeelte uit			Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk ruimtelijk en mobiliteitsbeleid	16 deelnemers van veldbijeenkomsten
5	Structuurbepalende maatregelen, stadsbreed		Ontlasten DNP, leefbaar Soesterkwartier	Leid al het verkeer zsm de stad uit. Voltooiën Westelijke ontsluiting: houd Groningerstraat, en spreiden verkeer van/naar Stadsring via Westelijke ontsluiting en Stadsring noord eenrichtingsverkeer naar stadsring zuid. Laat auto's parkeren bij de afritten van de snelweg, buiten de wijk of buiten de stad bijvoorbeeld en laat ze parkeren bij Eemplein als ze binnenkomen. Leid verkeer Utrechtseweg -> Leusdenweg voor Mondriaanplein niet via DNP en Stadsring			Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	6 deelnemers van veldbijeenkomsten
6	Ontmoedig autoverkeer, op veel fronten		Ontlasten DNP, leefbaar Soesterkwartier	Ontmoedig autoverkeer: maak hele stad autoluw, auto te gast in nieuwe wijken. Minder autoverkeer is wel zo duurzaam. Verbeter fiets- en voetgangersvoorzieningen en OV ('Busje komt zo') Parkeren op afstand ontmoedigt, minder parkeerplaatsen en invoeren vergunningenparkeren autogebruik. Werk aan mooiere toegangsfunctie van Amsterdamseweg, maak die 30 km en tot een Greenzone	Nee	Nee	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	33 deelnemers van veldbijeenkomsten
7	Maak een integrale analyse/visie van de verkeers- en parkeerproblematiek in / rond Soesterkwartier, rekening houdend		Ontlasten onnodig autoverkeer DNP, leefbaar Soesterkwartier	Zo'n visie is nodig bij zo een omvangrijk gebiedsontwikkelingsprogramma. Kijk naar ontwikkelingen en andere voorbeelden van steden als Parijs, Barcelona, Scandinavische steden. Bekijk Groningerstraat integraal met alle mobiliteit	Nee	Nee	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	Nico Janssen en 7 deelnemers veldbijeenkomsten

	met de geplande uitbreidingen LEeS			binnen geheel LES met SK. Kan het spoor ondergronds, dan blijft heel veel ruimte over voor ontsluiting (parkeerplekken) en een mooi park. Onderzoek lage parkeernorm voor nieuwbouwwoningen. Onderzoek ook toegangen Oppidum (verplaatsen? Via de ventweg Amsterdamseweg?)				
8	Andere ontsluitingen of tunnels om autoverkeer DNP te laten mijden		Ontlasten DNP bovengronds, verbeteren doorstroming ondergronds	Stadsring minder aantrekkelijk maken voor niet-bestemmingsverkeer = minder druk op DNP, maar ook bv Friesestraat en Drentsestraat als toevoer tot het Soesterkwartier gaan gebruiken om de verkeersdruk op DNP te verminderen. Of maak Merwedestraat tweerichtingsverkeer. Sluit Piet Mondriaanlaan af van DNP en maak het toegankelijk voor bewoners via Soesterweg en Pieter Pijperstraat. Verbinding tussen de berg en Soesterkwartier tunnel of brug over spoor te hoogte van rijtuigstraat. Dat ontlast de NP. Zie ook Ideeën B2, B2 en B4 rond tunnelbak	Nee	Nee	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	12 deelnemers veldbijeenkomsten
9	Koppel parkeergarages en nieuwe stadhuis ondergronds, via DNP		Effectief benutten parkeercapaciteit, ontlasten DNP bovengronds	Koppel parkeergarage(s) aan doorgangen van tunnels, bv Puntenburgerlaan en Eempleingarbezoekers worden ondergronds gekoppeld aan resp. parkeergarage nieuw gemeentehuis of bestaande Eempleingarage. En met een nieuwe onderdoorgang onder het spoor vanaf de Piet Mondriaanlaan die aantakt op de Troostwijkstraat hebben bezoekers én werknemers van het nieuwe stadhuis ook toegang tot hun parkeergarage (vanaf de Asch van Wijkstraat). Dan geen nieuwe of kleinere parkeergarage nodig. Zie ook Ideeën B2, B2 en B4 rond tunnelbak	Nee	Nee	Lange termijn, afhankelijk van keuzes in te maken visie op stedelijk mobiliteitsbeleid	8 deelnemers veldbijeenkomsten
	Omschrijving bouwsteen	Variatie op bouwsteen/aanvullende maatregel	Bedoeld voor	Neveneffecten en opmerkingen	Wel/niet onderzocht	Wel/geen visualisatie ingestuurd (zie hfdst. 2)	Hoe meegenomen? Als variant, als maatregel of anders	Van wie? Te verwijderen
D	Maatregelen in de wijk Soesterkwartier i.c.m. afkoppelen Groningerstraat op rotonde							
1	Maak verkeers- en parkeerplan voor Soesterkwartier, met uiteenlopend soort maatregelen		Veilig Veilig Veilig. Leefbaar Leefbaar Leefbaar	Plan met aandacht voor verkeersoverlast, hoe Soesterkwartier fiets-, voetgangers- en OV-vriendelijker te maken. Heel Soesterkwartier (incl. invalswegen) 30km/u. Verdeel de wijk in compartimenten en ontsluit die apart. Maak smallere wegen. Kijk naar Mondriaanlaan/ Soesterweg (knip), WagenWerkPlaats,	Nee	Nee	Visie nodig op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEeS en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	35 deelnemers veldbijeenkomsten

				Merwedestraat, Berkelstraat. Weer doorgaand verkeer. Maak het Veilig Veilig Veilig. Leefbaar Leefbaar Leefbaar. Verplaats niet het probleem naar Dollardstraat of Puntenburgerlaan. En veel meer				
2	Bewustwordingsmaatregelen bewoners Soesterkwartier		Meedenken, bewustworden van eigen bijdrage	Soesterkwartier mag niet kind van rekening worden door alle bouwplannen. Zorg voor samenhang tussen alle projecten zodat Soesterkwartier niet teveel belast wordt. Betrek Soesterkwartierders. Maak Soesterkwartierders bewust dat de hele wijk drukker wordt. Wijk/bewoners zijn deel van de oplossing: minder de auto pakken en meer fietsen en lopen maken draconische maatregelen onnodig	Nee	Nee	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEEs en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	9 deelnemers veldbijeenkomsten
	Omschrijving bouwsteen	Variatie op bouwsteen/aanvullende maatregel	Bedoeld voor	Neveneffecten en opmerkingen	Wel/niet onderzocht	Wel/geen visualisatie ingestuurd (zie hfdst. 2)	Hoe meegenomen? Als variant, als maatregel of anders	Van wie? Te verwijderen
E	Overige maatregelen							
1	Onderzoek mogelijkheden van innovatief ontsluitingssysteem (ringlijn) voor het stadsgebied tussen Eem en Spoor: 'Trackless Tram'	Automobiliteitsreducerend	Reduceren autoverkeer in en rond LEEs	Als toekomstige beleidsmaatregel? Onderdeel van inspiratieboek Vanaf de Eem gezien. Bron: blz 75 rapport Vanaf De Eem Gezien, Stichting Vrienden van Eemhaven. https://www.siesta-amersfoort.nl/sve-en-siesta-reiken-inspiratieboek-uit/	Nee, mogelijk door Stichting Vrienden van Eemhaven zelf	Ja, zie Idee E1	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEEs en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	Joke, Stichting Vriend en vd Eem
2	Ontwikkel brede, integrale visie		Maken visie	Denk breder dan alleen verkeer. Denk breder dan alleen DNP! Gaat om Soesterkwartier: kansen liggen bij LEEs, binnenstad, Stadsring, nieuwe stadhuis. Zorg voor goede balans tussen groen, natuur, spelen, recreatie, veiligheid, verkeer en wonen. Denk vanuit mens, milieu, integraal. Meer betrokkenheid van de bewoners. Meer groen, maar ook voorzieningen voor jongeren	Nee	Nee	Dit wordt bedoeld met: visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEEs en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	Nico Janssen en 39 deelnemers veldbijeenkomsten
3	Ontwikkelen van toekomstvisie op Industrierrein Isselt voor 2059		Maken visie	Daarin opnemen de opgave om onder de Amsterdamseweg een Centrum-Westlijn richting Soest aan te leggen voor OV	Nee	Nee	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEEs en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	Joke Sickmann

4	Voldoende tijd en geld voor een toekomstvaste oplossing		Zorgvuldig proces	Zorg dat er nu voldoende tijd en geld wordt vrijgemaakt om een oplossing te vinden die over 30 jaar nog goed functioneert. Als er nu geen goede oplossing komt, wordt er een groot probleem naar de toekomst geschoven. Als straks al de geplande bebouwing er staat wordt een goede oplossing steeds moeilijker. Deelnemers vinden: doe geen grote ingrepen die over 10-30 jaar achterhaald zijn. Onderzoek goed hoe de veiligheid -zonder grote wijzigingen- ook verzekerd kan worden. Als het niet past, dan past het niet. Niet bang om de uitgangspunten te wijzigen	Nee	Nee	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEeS en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	Willem Hamels en 4 deelnemers veldbijeenkomsten
5	Zorg voor zorgvuldig proces, houd je koers en faseer		Zorgvuldig proces	Blijf strijden voor de goede zaak mbv de bewoners. Laat je niet ondersneeuwen door wethouders. Zorg dat de gemeente het proces niet overrulet of beperkt en laat je niet opjagen. Laat de besluitvorming niet gebeuren door projectontwikkelaars en wees niet bang om een conflict te krijgen met grote partners. Trek lering uit de besluitvorming rond de westelijke ontsluiting (bijv met betrekking tot fin. haalbaarheid en de mob cijfers). Doe het slim. Koop met kleinere maatregelen tijd: de korte termijn problematiek DNP wordt dan veel hanteerbaarder	Nee	Nee	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEeS en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	9 deelnemers veldbijeenkomsten
6	Zorg dat iedereen diens mening kan geven		Zorgvuldig proces	Ik vind dat iedereen zijn of haar idee/mening moet kunnen geven, ook degenen die niet in staat zijn bij die veldbijeenkomst aan te sluiten om welke reden dan ook. Wanneer bewoners naar hun idee gevraagd wordt zou je mensen ook in staat moeten stellen dit schriftelijk/mail te kunnen doen. Met mij zijn er nog tig anderen die nu hun idee/mening niet kunnen geven. Zwijgen is niet automatisch toegeven, velen zijn niet in de gelegenheid gesteld om hun zegje te doen! Deelnemers wezen op: denk vanuit de wijk en haar bewoners ipv uit de auto. Discussieer breder in de wijk. Gebruik juiste cijfers. Alle belanghebbenden horen is belangrijk: blijf de buurt actief betrekken. Communiceer op tijd !!	Nee	Nee	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEeS en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	Nel Hazelaar Zuidendorp en 8 deelnemers veldbijeenkomsten
7	Transformatie van ring naar gracht is dus noodzakelijk om de		Meegroeien	Aanpak Stadsring is nodig. De oppervlakte van de binnenstad is misschien al 200 jaar hetzelfde. De laatste 30 jaar is de stad enorm gegroeid	Nee	Nee, niet door indieneer. Er zijn wel beelden op	Is stedelijk ruimtelijk en mobiliteitsbeleid	Willem Hamels

	binnenstad mee te laten groeien met de toegenomen bevolking			(nieuwbouwwijken) en in de binnenstad wordt flink ingebreed. Binnenstad trekt steeds meer bezoekers (feestdagen, festivals). De smalle straatjes maakt dat gevaarlijk: geen vluchtmogelijkheid. Transformatie van ring naar gracht is dus noodzakelijk om de binnenstad mee te laten groeien met de toegenomen bevolking.		Van Ring naar Gracht		
8	Juridische procedure vanwege onvoldoende frisse lucht, hittestress, drukte en te veel auto's		Juridisch proces	Er komt veel te veel verkeer op DNP! En daar komen al die bouwplannen ook nog bij. Waarom geen juridische procedure omdat de raad haar burgers onvoldoende beschermt: gezondheid burgers: onvoldoende frisse lucht- hittestress- drukte- te veel auto's	Nee	Nee	Is aan de stakeholders zelf	Willem Hamels
9	Reken kosten verbetering DNP door aan nieuwbouwwoningen		Financiële maatregel	Qua kosten: de huidige rotonde voldoet voor de huidige situatie (net). Maar met meer woningen in LEeS (4000 huizen bij + kantoor ruimte) wordt probleem groter. Beknibbel niet op kosten: reken de kosten voor DNP door op de nieuwe wijken. Bv. bij 40 miljoen: reken dan 10.000 extra per woning. Deze rotonde is zometeen de toegangspoort tussen het station en het nieuwe centrum. Investeer voor iets goeds en moois.	Nee	Nee	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEeS en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief	Jeroen Koedijk
10	Standbeeld De Meeuw moet terug		Ontwerpelement	Dit beeld stond oorspronkelijk op de locatie DNP. Vraag is, of het opnieuw ingepast kan worden. Zie afbeelding op voorpagina	Nee	Ja, zie voorpagina en Idee E10	Mee te nemen als ontwerpuitgangspunt bij verdere uitwerking	Desiree Steenbeek
11	Maken van een integrale visie en inzetten van een passende ontwerpmethodiek voor een meer integraal ontwerpproces voor LEeS en Soesterkwartier		Integrale visie en ontwerpproces	Stichting Woonkwaliteit Eemkwartier wil graag de ontwerpmethodiek "Verkeer in de stad" en/of andere soortgelijke methodieken inbrengen bij de 'mooie plannen en ambities' van Amersfoort. Stichting ziet zo'n ontwerpmethodiek als onmisbare schakel bij het integraal werken aan en zo oplossen van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in het gehele gebied rondom DNP. Visie moet gemaakt worden: barcodedocument of visie op de stad Amersfoort lijkt erg inspirerend uitgangspunt (kapstok). Liefst deze maken voordat er overhaaste beslissingen genomen worden. Dan kunnen plannen DNP en Eemkwartier hierop aansluiten. Stichting Woonklimaat Eemkwartier wil graag betrokken worden bij de invulling of uitwerken van de visie	Nee	Nee	Kan meegenomen worden in visie op integraal beleid voor Soesterkwartier in relatie tot LEeS en binnenstad, ook onderdeel van Agenda Wijkperspectief. Stichting Woonklimaat Eemkwartier en Leefplezier 3812 willen graag betrokken worden bij de invulling of uitwerken van de visie	Stichting Woonkwaliteit Eemkwartier en Leefplezier 3812

2. Gevisualiseerde ingediende ideeën 2021 (als beschikbaar)

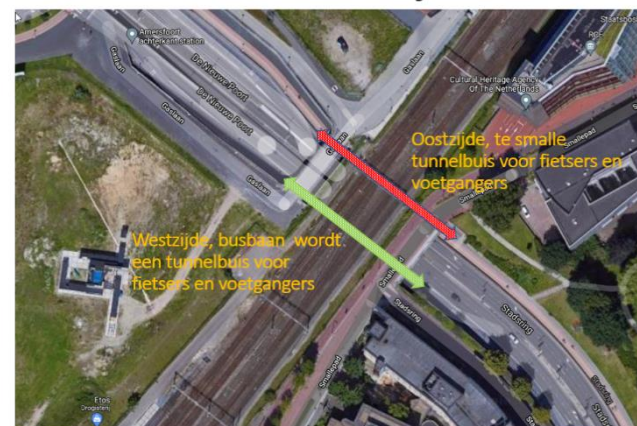
Letters en nummers verwijzen naar overzicht in hoofdstuk 1.

Idee A1.

Westelijke tunnelbuis voor fietsers en voetgangers

- De Westelijke buis weer ombouwen naar een tunnel voor fietsers en voetgangers. De Oostelijke tunnelbuis voor fietsers en voetgangers van Nieuwe Poort naar de Stadsring is te smal. De Westelijke tunnelbuis is nu een busbaan, maar was vroeger een buis voor fietsers en voetgangers.
- Locatie: Spoortunnel Amsterdamseweg - Stadsring
- Wie: de gemeente Amersfoort
- In samenwerking met Fietzersbond, Voetgangers vereniging, Busvervoerder.
- Kan op hele korte termijn: 'morgen' (2022/2023)
- Oplossing voor een knelpunt, te smal fietspad
- Voordelen: Fietzers en voetgangers kunnen een onoverzichtelijke auto oversteek omzeilen door de westelijke tunnelbuis te pakken en bij de VRI van het kruispunt met de Molenstraat over te steken. Deze poot van de rotonde is de meest lastige voor de automobilist, helling en busbaan ernaast

Foto voorstel tunnel Westzijde voor fietsers

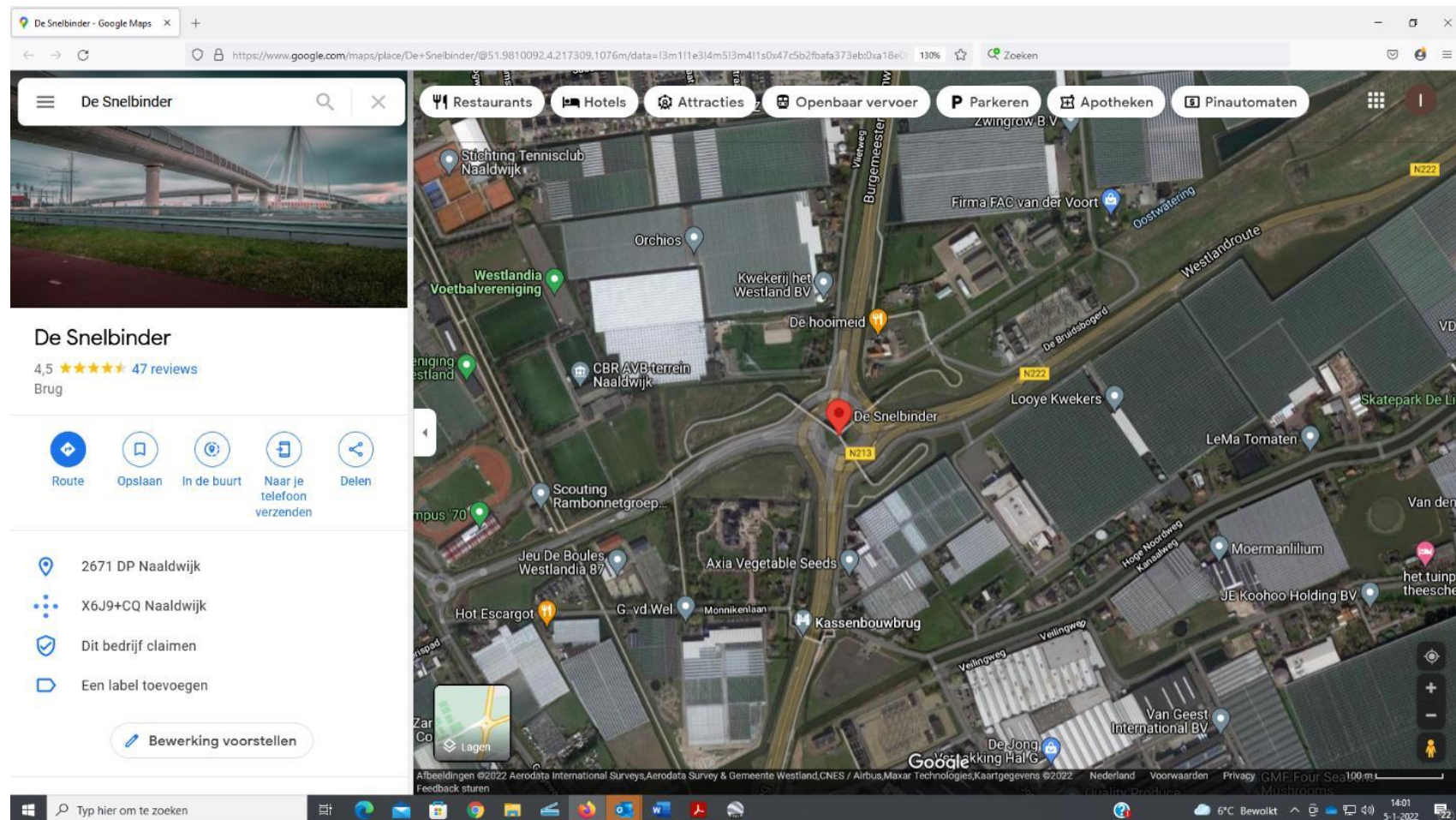


Westelijke tunnelbuis vanaf de rotonde



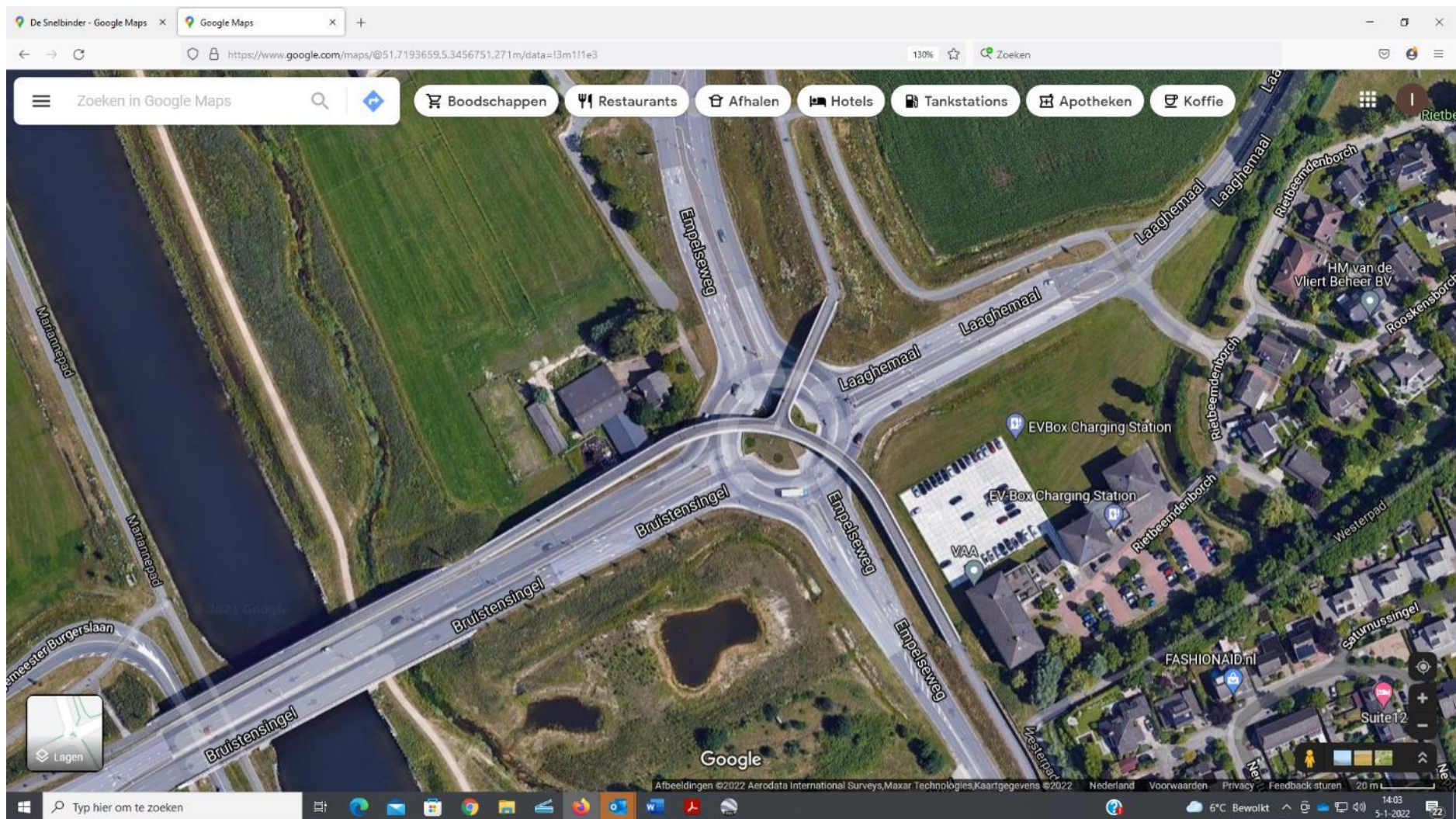
Idee A3.

a. Fly-over Snelbinder in Naaldwijk



Idee A4.

b. Fly-over Rosmalen (bij Den Bosch)



Idee A5.

Korte termijn maatregel “Eén rijstrook op de rotonde met rammelstrook”:

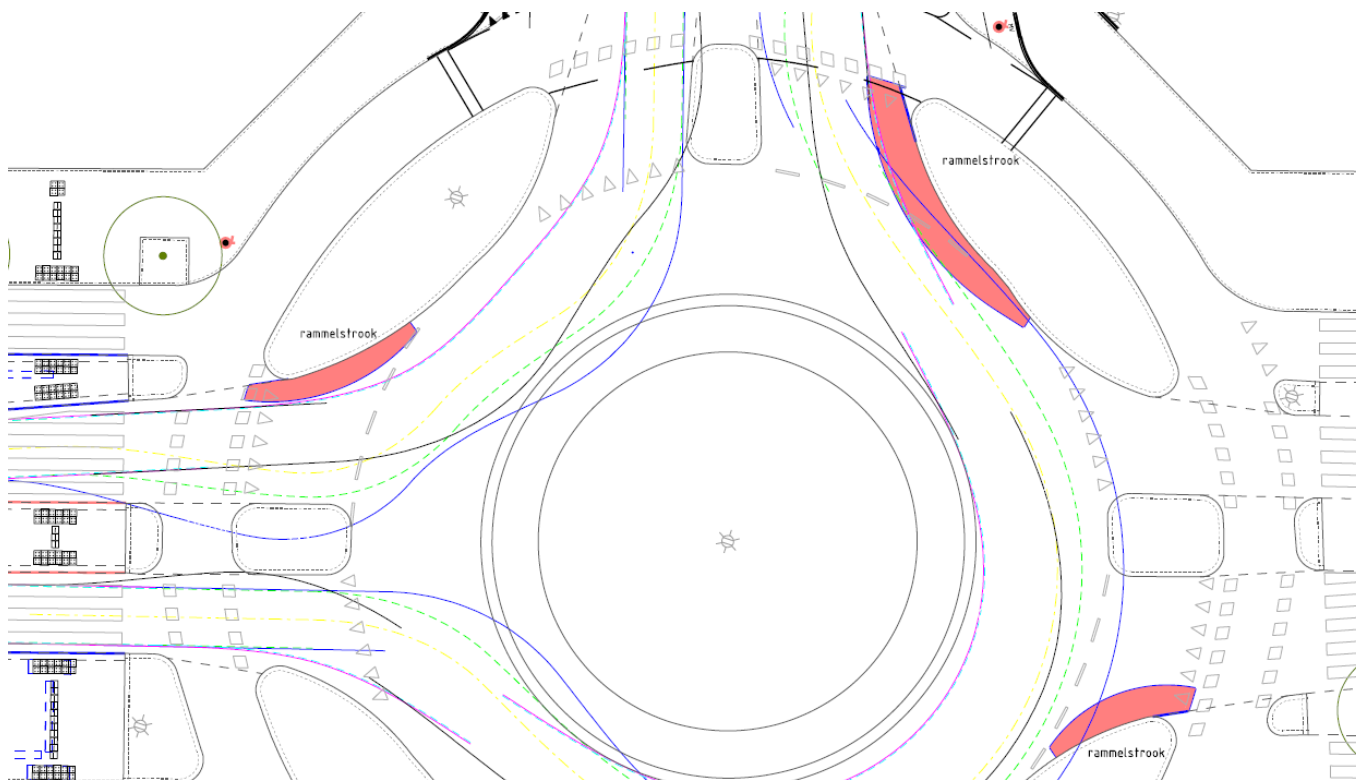
- Verwijderen van de rechtsaffers op de rotonde
- Verbreden van de berm tussen fietspad en verkeersweg
- Toepassen rammelstrook

Door het verwijderen van de rechtsaffers en het verbreden van de verhoogde berm tussen het fietspad en de verkeersweg op de rotonde ontstaan één rijstrook.

Hierdoor ontstaat de situatie dat het gemotoriseerd verkeer enigszins haaks de fietsverkeer kruist.

Door toepassing van een rammelstrook (bv basalttonkeien) zal het vrachtverkeer en bussen deze haakse kruising ook eenvoudig kunnen nemen.

Referentie: Blackspot maatregel gemeente Amsterdam



Idee A7.

Fly-over a la Hovenring Eindhoven/Veldhoven

ALTERNATIEF 1 - ROTONDE TBV FIETS – EN VOETGANGERS BOVEN DE HUIDIGE ROTONDE:

- Zie afbeeldingen
- Handhaven bestaande rotonde voor het wegverkeer;
- Op niveau 1 een nieuwe fiets – en voetgangersviaduct:
 - o Breedte: ca. 5,50m
 - o Diameter uitw.: ca. 50m
- 1. Door dat het maaiveld van de huidige rotonde lager is dan het maaiveld van de Piet Mondriaanlaan en de Groningerstraat zullen de hellingbanen ca. 110 m lang worden hetgeen mogelijk is.
- 2. De hellingbaan van de rotonde naar het centrum Stadsring zal niet onder de bestaande spooronderdoorgang kunnen komen waardoor de hellingbaan over het spoor komt en eindigt ter hoogte van het huidige stadhuis (Lg. 260m);
- 3. D.m.v. een trap vanaf de rotonde kan de Hogeschool Utrecht toegang krijgen;
- 4. D.m.v. een trap vanaf de rotonde kan het Eemplein toegang krijgen;

Bron: https://www.youtube.com/watch?v=LwyV9o5ILF0&ab_channel=ipvDelft



Idee A8.

ALTERNATIEF 2 - ROTONDE TBV FIETS – EN VOETGANGERS BOVEN HET TOEKOMSTIG KRUISPUNT:

- Zie afbeeldingen bij Idee A7.
- Het open deel van de onderdoorgang tussen de 2 – tal dekplaten wordt gedicht;
- De wegverharding van de rotonde wordt gereconstrueerd tot een kruispunt met VRI's;

Op het kruispunt sluiten aan:

- o Stadsring
- o Eemlaan
- o Groningerstraat
- o Piet Mondriaanlaan
- o Amsterdamseweg
- Op niveau 1 een nieuwe fiets – en voetgangersviaduct:
 - o Breedte: ca. 5,50m
 - o Diameter uitw.:ca. 35m

1. Door dat het maaiveld van de huidige rotonde lager is dan het maaiveld van de Piet Mondriaanlaan en de Groningerstraat zullen de hellingbanen ca. 110 m lang worden hetgeen mogelijk is;
2. De hellingbaan van de rotonde naar het centrum Stadsring zal onder het bestaande spooronderdoorgang komen;
3. D.m.v. een trap vanaf de rotonde kan de Hogeschool Utrecht toegang krijgen;
4. D.m.v. een trap vanaf de rotonde kan het Eemplein toegang krijgen;
5. Doordat het nieuwe fiets – en voetgangersviaduct een kleinere diameter heeft wordt er ruimte gecreëerd voor groenvoorzieningen in de bredere berm rondom het kruispunt

Varianten op dit alternatief:

1. Het realiseren van een doorsteek (T- splitsing) Soesterweg / Piet Mondriaanlaan met een by-pass Piet Mondriaanlaan / Stadsring – dit verkeer maakt dan geen deel uit van het kruispunt met VRI's waardoor er een ontlasting van het verkeer dat gebruik maakt van het kruispunt plaatsvindt.
2. Het realiseren van een by-pass voor het verkeer vanaf de Stadsring richting het Eemplein – dit verkeer maakt dan geen deel uit van het kruispunt met VRI's waardoor er een ontlasting van het verkeer dat gebruik maakt van het kruispunt plaatsvindt.

Idee A10.

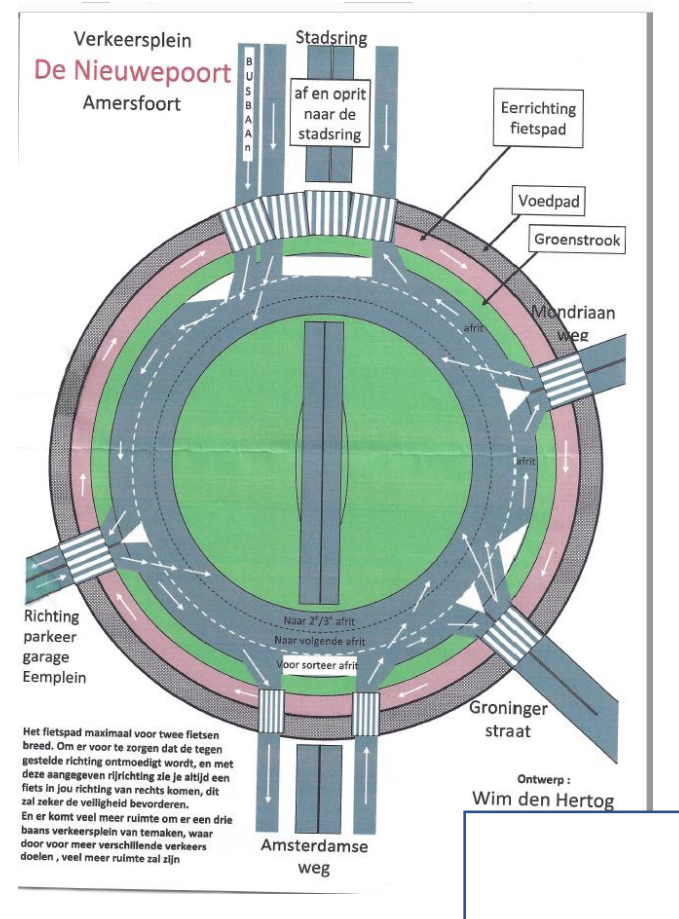
Van twee- naar éénrichtingfietspad op DNP

Het tweerichtingenfietspad wordt omgezet in een éénrichtingenfietspad.

Fietsverkeer rijdt met de klok mee.

De situatie wordt veiliger, omdat je het fietsverkeer aan ziet komen.

Er ontstaat meer ruimte, die benut kan worden om drie autostroken te maken.



Idee A14.

Voorstel (brom)fietzers hoofdzakelijk linksom op de nieuwe poort

Probleemstelling:

Als je als bestuurder van een auto/vrachtauto de rotonde wilt verlaten ontstaat een onoverzichtelijke situatie. Ik vermoed dat hierdoor de meeste ongelukken ontstaan. Volgens mij wordt die situatie veroorzaakt door een aantal aspecten die bij het verlaten van de rotonde tegelijk optreden.

Gevaren:

Let in dit geval even op het DHL busje. De chauffeur staat niet haaks op het fietspad. Daardoor is zijn zicht naar rechts of schuin achter de auto volledig geblokkeerd. Bij personenauto's kan de rijder ook het zicht naar die kant hinderen.

In de situatie dat de auto op de rotonde rijdt en wil afslaan is alles goed overzichtelijk. Immers hij/zij heeft zicht op het gehele fietspad alvorens af te slaan. De bestuurder weet dus wat er aan komt op de kruising. De bestuurder schat dus in dat hij/wel of niet direct kan doorrijden. Dit levert de minste problemen op. Echter is er ook een zebrapad direct achter het fietspad geplaatst. Dit is een complicatie! Nu moet de bestuurder wachten tot voetgangers en fietsers zijn overgestoken. Er is geen plek om eerst het fietspad over te steken en vervolgens te wachten voor het zebrapad.

Hierdoor ontstaat vaak de volgende situatie. De bestuurder komt aanrijden en ziet dat hij/zij niet direct kan afbuigen omdat er één of meerdere voetgangers/fietsers moeten oversteken. De bestuurder moet dus wachten. In die tijd is het verkeersbeeld op het fietspad anders geworden. Het overzicht is er niet meer. Het nadeel van deze tijd is ook dat de snorfietzers, scooters en elektrische fietsen een zeer hoge snelheid kunnen ontwikkelen want het fietspad is er perfect voor. De bestuurder ziet dus wel wat er links van hem/haar aankomt, maar niet meer rechts. Dit geeft de bestuurder een gevoel dat er gegokt moet worden bij het oversteken.



Wat is een kortstondige oplossing om de rotonde met beperkte middelen direct veiliger te maken.

Fietsers (scooters, snorfietzers) mogen alleen de straat oversteken aan de kant waar de bestuurder vol zicht heeft.

Dus de binnenste ring van de fietsstrook blijft volledig zoals deze is. De buitenste ring wordt rechtsom indien mogelijk, maar nooit voorbij een oversteekzone.

Dus sla je rechtsaf dan is het fietspad gesperd bij eerste komende oversteekzone. Voorbeeld kom je uit de stad met de fiets, dan kun je rechtsaf naar het Eemplein. Wil je naar de HU dan linksom met de fiets. Of tot aan de kruising met de Eemlaan en dan met de hand aan de fiets van het zebrapad gebruikmaken.

Om visueel de situatie wat overzichtelijk te maken zou de binnenste fietsstrook een andere kleur kunnen krijgen (bijvoorbeeld groen). Dat is een positieve kleur voor snel door fietsen.

Als ik iets meer moet uitleggen over mijn ideeën dan kunnen we natuurlijk ook eens onder RIVM richtlijnen ter plaatse gaan kijken.

Overigens kom ik regelmatig op de rotonde en ben binnenkort woonachtig op een zijstraat van de rotonde.

Idee A19.

Voetgangers/fietsverbinding van Molenstraat naar Smallepad

Van Molenstraat naar Smallepad

- De Stadsring vormt (voorlopig) een barrière voor fietsers. Een nieuwe fietsverbinding van Molenstraat naar Smallepad maakt een kortere verkeerslichtvrije en autoluwe fietsroute richting het Station en verder aantrekkelijker.
- Locatie: fietsverbinding aan de Oostzijde van de spoortunnel Stadsring van Molenstraat naar het Smallepad
- Wie: Gemeente Amersfoort
- Wie erbij betrokken: Fietsersbond, Voetgangersvereniging.
- Kan mogelijk voor de korte termijn (2023-?), in samenhang met het nieuwe Stadhuis en het afbreken van het oude, waardoor ruimte ontstaat.
- Voordelen: fietsers kunnen zonder VRI('s) de Stadsring oversteken door gebruik te maken van het Smallepad dat al ongelijkvloers over de Stadsring gaat. Minder conflicten, autoluw.

N.b. aan de andere zijde van de Stadsring is al een soortgelijke verbinding, deze is niet zo goed te vinden.

Foto voorstel verbinding Molenstraat - Smallepad



Nieuwe fietsdoorsteek Molenstraat - Smallepad



Idee A21.

Draagt bij aan problematiek rond DNP bij Eemplein: denk na over verwijderen van fietspaden op rotonde.

Deze zorgen in grote mate voor het doorstromen van het verkeer door de grote verkeersbewegingen van het fietsverkeer. En dan ook nog een tweezijdig.

Stelt voor om na te denken over maken van rotonde c.q. overgang voor fietsverkeer op niveau hoger dan rotonde voor autoverkeer. Een soort fly-over voor de fiets. Vermoedelijk zal dat een goedkopere oplossing zijn dan die er nu ligt.

Kijk daarvoor naar de Hovenring in Eindhoven.



Idee B1.

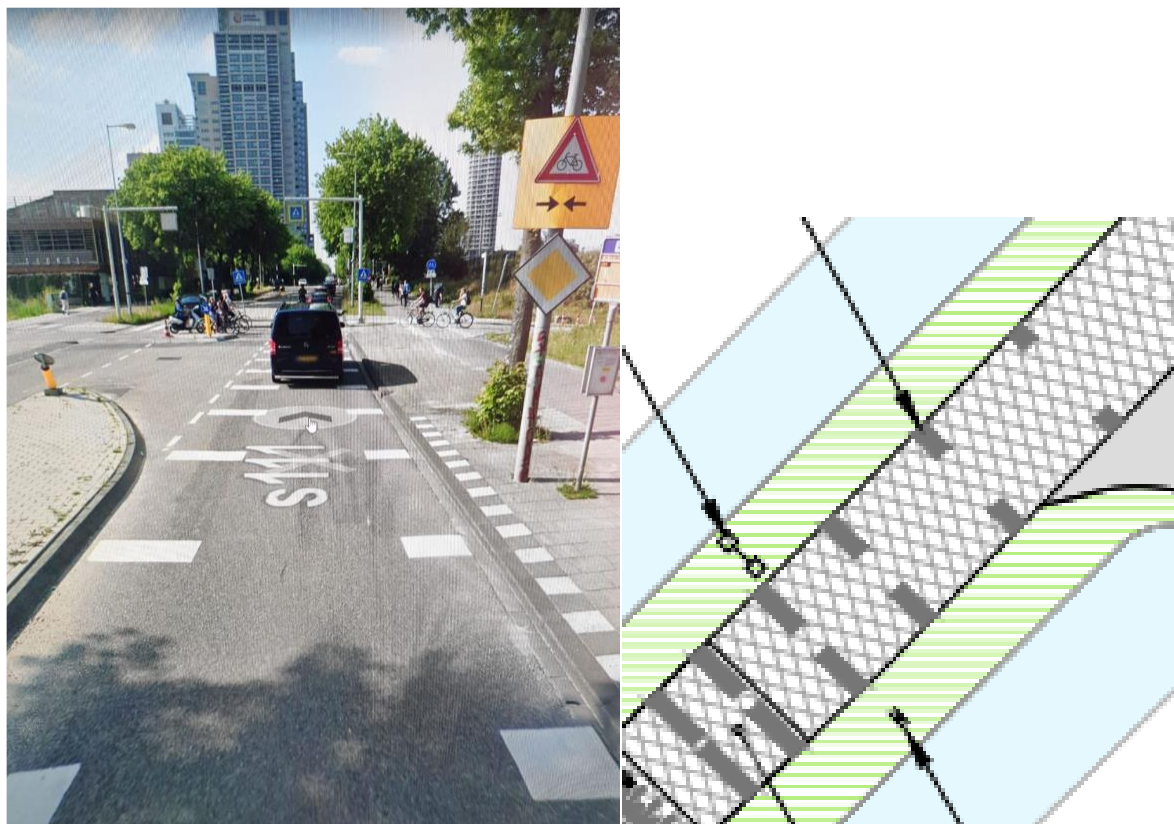
Korte termijn maatregel “Toepassen van psycho bremsen markering”:

Psycho bremsen - markering is een blok markering dwars op de rijrichting geplaatste markering.

De blokken markering die zich aan weerszijden van de verkeersweg bevindt zal richting het conflictpunt breder worden zodat de automobilist het gevoel krijgt dat de weg smaller wordt hetgeen in werkelijkheid niet het geval is.

Het beoogd effect hiervan is dat de automobilist langzamer gaat rijden en beter gaat opletten op kruisende fietsers en voetgangers.

Referentie: Blackspot maatregel gemeente Amsterdam



Idee B2.

Lange termijnmaatregel 'Reconstructie kruispunt Amsterdamseweg / Brabantsestraat'.

Eemlaan wordt boven afgekoppeld van DNP voor autoverkeer. Dat gaat ondergronds in tunnel naar de parkeergarage. Daarvoor moet oplossing komen voor autoverkeer van Soest via Amsterdamseweg naar parkeergarage.



Abbeelding: Principe dwarsdoortraverse



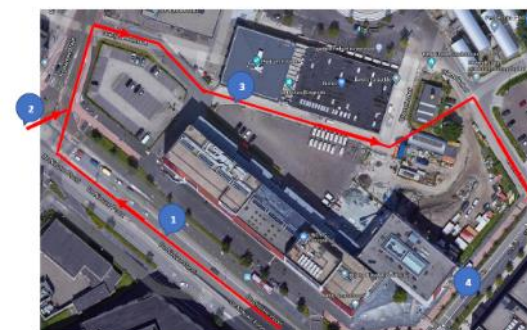
Abbeelding: dwarsdoortraverse "dft" naar parkeergarage" (optioneel 6)

Hiervoor dient het kruispunt Amsterdamseweg / Brabantstraat gewijzigd te worden:

1. Verkeer vanuit de onderdoorgang dat het kruispunt bereikt door middel van een VRI (VerkeersRegel Installatie) om het verkeer rechtdoor EN rechtsaf te laten gaan;
 2. Verkeer dat vanaf de rotonde komt en het kruispunt bereikt door middel van een VRI om het verkeer rechtdoor EN rechtsaf te laten gaan
- Om te voorkomen dat verkeer ruim voor het kruispunt van rijstrook wisselt dient tussen beide rijstroken een verhoogde berm toegepast te worden;
- De beide masten en verkeerslantaarns dienen verspringend te worden geplaatst zodat het verkeer om en om kan rijden;
3. De huidige rechtsaffer kan opgeheven worden of gebruikt worden als busbaan, calamiteitenroute of groenstrook;
 4. Aan de andere zijde van het kruispunt dient een linksaffer gerealiseerd te worden voor het verkeer vanuit Soest richting de Brabantsestraat;

Om vanuit de Brabantsestraat de parkeergarage en toekomstige woning bouw te kunnen bereiken zal het verkeer af dienen te slaan via de Overijsselsestraat aansluitend op de Eemlaan:

1. Een deel van de Overijsselseweg is reeds gerealiseerd;
2. De toekomstige, door te trekken weg, aan te laten sluiten op de bestaande weg;
3. Doordat een deel van de Eemweg vervalt en de fietsenstalling verplaats kan worden is er meer ruimte voor woningbouw en/of groenvoorzieningen.



1. Verkeer vanuit de oeg en rotonde op gescheiden rijstrook en om en om het verkeer zowel rechtdoor als rechtsaf te laten gaan d.m.v. verspringende masten en verkeerslantaarn;
2. Verkeer vanuit Soest dat bij de parkeergarage wil komen;
3. Overijsselseweg: deels gereed en deels nog te realiseren aansluitend op de Oliepompenkwartier;
4. Afsluiten Eemlaan, d.m.v. herplaatsen fietsenstalling is er voldoende ruimte beschikbaar voor woningbouw en/of groenvoorzieningen (ca. 600m2).

Investeringsimpuls:

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid 2020-2021

Om de landelijke ambitie van nul verkeersdoden te halen stelt de minister van IenW een extra investeringsimpuls van €500 miljoen beschikbaar voor de periode 2020-2030 aan de decentrale overheden. Hiermee is landelijk €50 miljoen per jaar beschikbaar voor de regionale verkeersveiligheidsambities.

Idee B4.

De Nieuwste Poort: Tunnelvariant: rotonde voor auto's verdiept + plein voor voetgangers/fietsers & OV



Idee B5.

Vijfarmige oplossingen uit van links naar rechts: Rotterdam, magic roundabout in Swindon (als knipoog) en een zevenarmig kruispunt uit Lyon met maar liefst 7 vertakkingen en een tram/metro

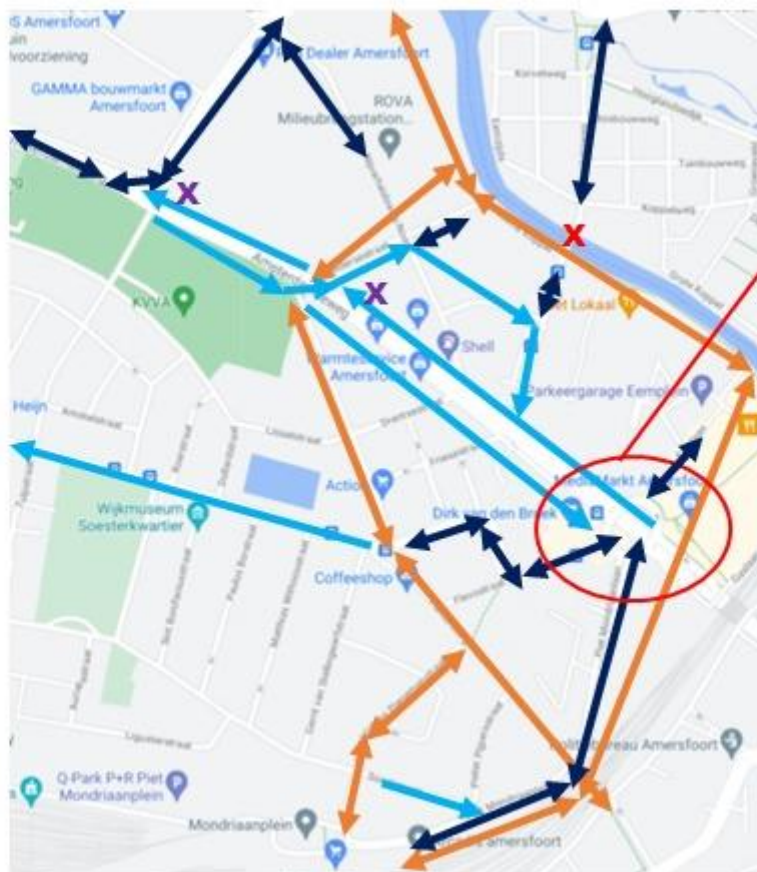


Idee C1.

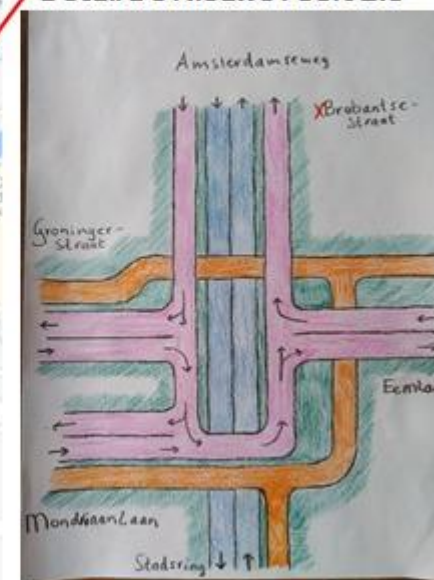
Loskoppelen DNS en Eemplein DNS van de Stadsring

Ontsluiting
Langs Eem
en Spoor

- ↔ Hoofd fietsroute
- ↔ Ontsluiting auto, tweerichting
- Ontsluiting auto, éénrichting
- ✗ Afsluiting auto, open voor OV + hulpdiensten
- ✗ Geen afslaand autoverkeer



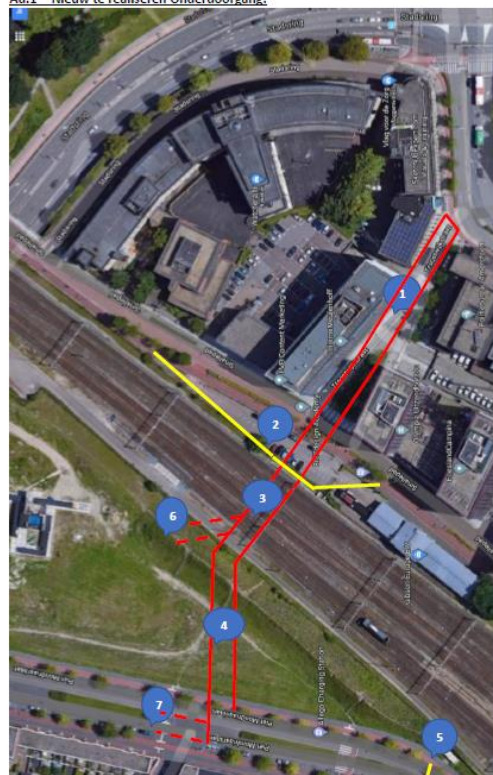
Detail De Nieuwe Poort 2.0



Idee C2.

Lange termijn maatregel 'Realiseren van een nieuwe onderdoorgang Troostwijkstraat'. Combinatie met afsluiting van kruising Piet Mondriaanlaan – DNP: doordat alle gemotoriseerde verkeer op Piet Mondriaan via nieuwe onderdoorgang rijdt, kan fietspad aan zijde van toekomstige stadhuis vervallen. Er komt dan tweerich-tingenfietspad over deel van Piet Mondriaanlaan, dat aansluit op Albert Fikspad. Verder: haakse aansluiting Soesterweg op Piet Mondriaan doet de verkeersbewegingen op Groningerstraat afnemen. Om het gemotoriseerd verkeer op DNP te reduceren kan een maatregel zijn om het verkeer dat via de Stadsring naar de bovenstaande drie locaties wil via een nieuw te realiseren onderdoorgang plaats te laten vinden. Optioneel: op – en afritten t.b.v. ontsluiting parkeergarage onder toekomstig stadhuis; dit kan deels “over” de onderdoorgang gebouwd worden (dubbel grondgebruik).

Ad.1 Nieuw te realiseren Onderdoorgang:



- | | |
|--|---|
| 1. Op – en afrit: 120m | 5. FOP (Fiets Oversteek Plaats) |
| 2. Gesloten deel o/d fietsstraat: 6m | Optioneel: 6. Toerit parkeergarage (één richting) |
| 3. Gesloten deel o/d sporenbundel: 45m | 7. Afrit parkeergarage (één richting) |
| 4. Op – en afrit: 120m | |
- (noodzakelijke bogen zijn getekend als recht)

Ad.2 Afsluiten Piet Mondriaanlaan op Rotonde voor gemotoriseerd verkeer & te realiseren twee – richtingen fietspad:



1. Twee richtingen fietspad
2. Fietsoversteek plaats (FOP)
3. Afsluiten Piet Mondriaanlaan voor gemotoriseerd verkeer, afwaarden GOW (Gebieds Ontsluitings Weg) naar ETW (Erf Toegangs Weg)

Ad.3 Aansluiting Soesterweg op Piet Mondriaan:

Spreek voor zich. Keuze: met of zonder VRI.

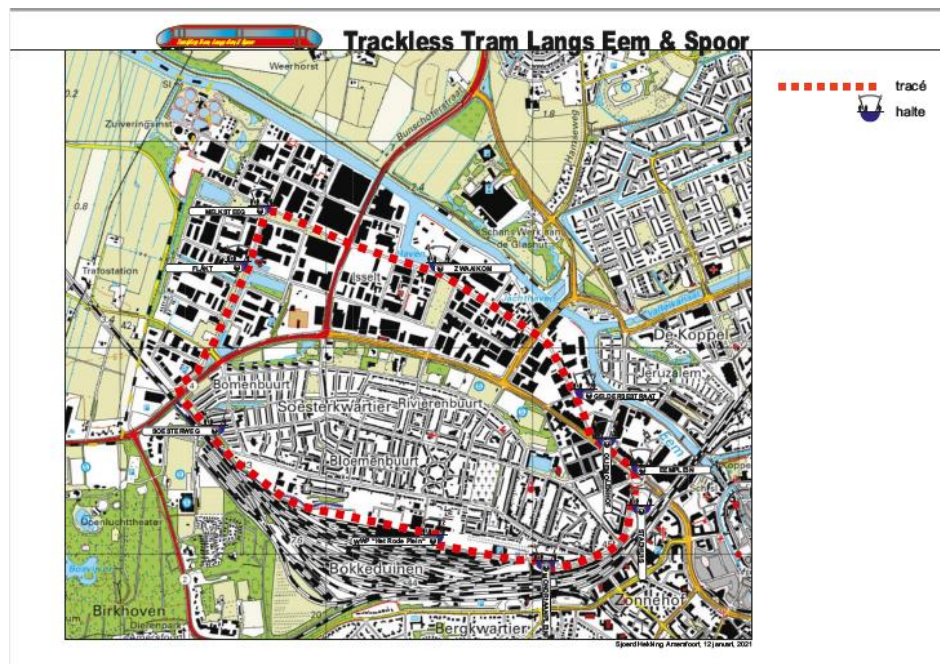
Idee C3.

ALTERNATIEF 3A & 3B: RECONSTRUCTIE KRUISPUNT AMSTERDAMSEWEG / BRABANTSESTRAAT:

- 3A: Het realiseren van een opstelstrook t.b.v. verkeer komende vanaf de Amsterdamseweg richting Brabantsestraat (linksaffer);
- 3A: Aanpassen VRI t.h.v kruispunt Ringweg Koppel / Brabantsestraat
 - o Dit betekent dat verkeer dat gebruik wil maken van de A28 niet via de Stadsring wordt geleid maar via de Ringweg Koppel;
 - o De verkeerscapaciteit zal op de Stadsring reduceren;
- 3B: De opstelstrook voor rechtdoorgaand verkeer ook voor verkeer vanaf de Amsterdamseweg richting Brabantsestraat realiseren (linksaffer);
- 3B: Aanpassen VRI t.h.v kruispunt Ringweg Koppel / Brabantsestraat
 - o Dit betekent dat verkeer dat gebruik wil maken van de A28 niet via de Stadsring wordt geleid maar via de Ringweg Koppel;
 - o De verkeerscapaciteit zal op de Stadsring reduceren;

Idee E.1

Idee komt uit Inspiratieboek 'Vanaf De Eem Gezien': Trackless Tram (bron: <https://www.siesta-amersfoort.nl/sve-en-siesta-reiken-inspiratieboek-uit/>).
Innovatief ontsluitingssysteem (ringlijn) voor het stadsgebied tussen Eem en Spoor.



Idee E10

Standbeeld De Meeuw terugplaatsen op DNP

Vraag van deze stakeholder was:

Neem je deze ook nog mee in jullie proces 😊

Het gaat om het terugplaatsen van dit koperen standbeeld, dat nu op de Amsterdamseweg bij het viaduct over het spoor staat. Het zou teruggeplaatst moeten worden op de oorspronkelijke plek: DNP



Identificatie

Titel

Bronzen beeld "Meeuw" op de Amsterdamseweg, bij het viaduct over het spoor.

De 7 oplossingsvarianten voor DNP

De ingediende voorstellen zijn erg verschillend van aard. Veel van de kleinschaliger voorstellen hebben betrekking op het scheiden van langzaam verkeer op de rotonde of op een andere doorstroming van langzaam verkeer op de rotonde. Andere voorstellen zijn meer beleidsmatig of grootschalige ingrepen en gaan in de richting van minder auto's in de buurt of een verkeersveiligere oplossing in Soesterkwartier zelf. We hebben deze samengevat in 7 hoofdvormen: de oplossingsvarianten. Ze varieerden vooral op de volgende punten en daarop hebben we ze ook geclusterd:

- een rotondevorm dan wel kruispunt;
- met 4 of 5 takken;
- met of zonder VRI (VerkeersRegelInstallatie).

In onderstaand schema is de clustering weergegeven:

Dit zijn de 7 geclusterde oplossingsvarianten:

— 0. Huidige rotonde DNP	rotonde	5 taks	geen VRI
— 1. Schiedamse turborotonde	turborotonde	5 taks	geen VRI
— 2. Eindhovense rotonde	rotonde	5 taks	wel VRI
— 3. Variant De Wit	kruispunt	5 taks	geen VRI
— 4. Variant De Wit met VRI	kruispunt	5 taks	wel VRI
— 5. Voorrangsp plein	aangepaste rotonde	5 taks	deels VRI
— 6. Voorkeursvariant 2020	kruispunt	4 taks	wel VRI
— 7. Variant AG-Nova	fly-over/rotonde	5 taks	geen VRI

Hierna volgt een overzicht van de 7 oplossingsvarianten, eerst de huidige situatie.

0. Huidige rotonde

Gedurende het proces zijn de volgende oplossingsvarianten verzameld. Daarnaast zijn er nog verschillende maatregelen, die aanvullend op de oplossingsvarianten genomen kunnen worden.

Oplossingsrichtingen De Nieuwe Poort

Huidige rotonde

Kenmerk	Handhaven huidige situatie
Capaciteit	20.500
Verkeersveiligheid	slecht
Toekomstvast	Nee
Impact / kosten ombouw	laag
Pluspunten	
Knelpunten	Veiligheid, afwikkeling



1. Schiedamse turborotonde

Schiedamse turborotonde

Kenmerk	Fietsoversteken op afstand (bij voorkeur 20 meter) in de voorrang. Ronde ombouw naar turborotonde. Pas na de oversteek rijstoken dubbel.
Capaciteit	23.000 – 25.000
Verkeersveiligheid	middel
Toekomstvast	Nee / -10%
Impact / kosten ombouw	Groot
Pluspunten	Ongeregeld, haaks conflict auto-fiets, fietsers in de voorrang
Knelpunten	Alleen ervaring in Schiedam, in Amersfoort 5 takken ipv 4. Waarschijnlijk te weinig ruimte beschikbaar om voldoende opstelruimte tussen fietspad en rotonde te realiseren. Niet alle afslagbewegingen mogelijk.



2. Eindhovense rotonde met verkeerslichten

EHVse rotonde met VRI

Kenmerk	Huidige rotonde van VRI voorzien. Rotonde uitbreiden met rijstrook. Opstelstroken op zijwegen.
Capaciteit	24.000 – 26.000
Verkeersveiligheidsmiddel	
Toekomstvast	Nee +/-10%
Kosten ombouw	Middel/hoog
Pluspunten	Conflikterworden geregeld. Hoge capaciteit.
Knelpunten	Complexe verkeersregeling met veel koppelingen nodig. Fietzers geen voorrang.



3. Variant De Wit

Variant de Wit

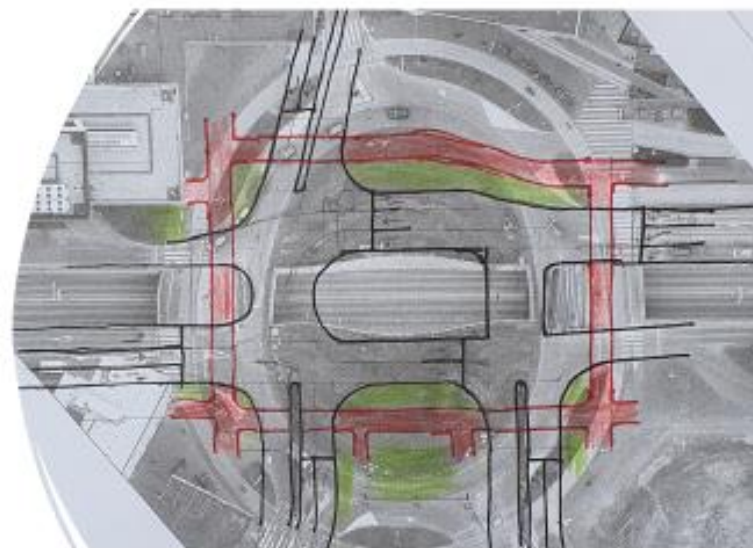
Kenmerk	Rotonde ombouwen naar twee voorrangskruispunten. De conflicten fiets en auto hebben duidelijker positie.
Capaciteit	21.000 – 23.000
Verkeersveiligheid	Goed? Veel conflictpunten / overzichtelijkheid?
Toekomstvast	Nee / -15%
Impact / kosten ombouw	Uitbreiding brugdelen, hoge kosten
Pluspunten	Fietsers in een richting, stromen van naar Mondriaanlaan op T kruispunt
Knelpunten	Fietsers geen voorrang op oversteken Stadsring en Amsterdamseweg



4. Variant De Wit + verkeerslichten

Variant De Wit+VRI

Kenmerk	Principe variant de Wit (2 kruispunten) met toepassing verkeersregeling.
Capaciteit	27.000 – 29.000
Verkeersveiligheid	middel
Toekomstvast	Ja / +10%
Impact / kosten ombouw	Hoog, complete reconstructie nodig
Pluspunten	Toename fietsverkeer heeft weinig impact
Knelpunten	Opstelruimte krap, 3 opstelstroken nodig, fietsers geen voorrang meer



5. Voorrangsp plein

Vorrangsp lein 5 takken

Kenmerk	IARGAS-principe. Hoofdrichting voorrang, oversteken fietsers en voetgangers bij op- en afritten tunnel met VRI geregeld. Overige fietsoversleken in voorrang. Inzet verkeermanagement ter beheersing wachtrijen en -tijden. Kan met VRI maar mogelijk ook met doseerlichten.
Capaciteit	23.000 – 25.000 (uitbreidbaar tot 27.000)
Verkeersveiligheid	Groot, haakse conflicten.
toekomstvast	
Impact / kosten ombouw	middel
Pluspunten	Groeimodel, capaciteit kan (tijdelijk) verhoogd worden met uitbreiding van opstelstroken bij VRI. Gebruik huidige brugdekken. Minder ruimte nodig.
Knelpunten	Linksaf vanaf Mondriaanlaan mogelijk knelpunt in toekomst, dicht op VRI.



6 .Voorkeursvariant 2020

Voorkeursvariant 2020

Kenmerk	Laten vervallen 1 tak waardoor 4-taks kruispunt met VRI mogelijk wordt. Voorkeursvariant 2020.
Capaciteit	21.000 – 23.000 (capaciteitsvraag is 19.400)
Verkeersveiligheid	middel
Toekomstvastheid	Ja / +25%
Impact / kosten ombouw	hoog
Pluspunten	Compacte oplossing, veel openbare ruimte
Knelpunten	Afsluiting Groningerstraat waardoor ingreep in Soesterkwartier nodig.



7. AGNOVA variant

AG NOVA

Kenmerk	Fietsers en voetgangers op ander niveau afwikkelen. Mogelijk op maaiveld turborotonde toepasbaar
Capaciteit	23.000 – 25.000 (enkelstrooks) / 27.000 – 29.000 (turborotonde zonder fietsers)
Verkeersveiligheid	hoog
Toekomstvast	Nee bij huidige vormgeving Ja bij toepassing turbo
Impact / kosten ombouw	hoog
Pluspunten	Geen conflicten auto-iv meer.
Knelpunten	Hellingbanen, leefbaarheid onder dek



3. Eerder overzicht van gemeente van ingediende voorstellen (27-8-2020)

Overzicht onderzochte en aangedragen bouwstenen voor verbetering verkeersveiligheid en doorstroming op De Nieuwe Poort

Datum: 27-08-2020

Dit is een lijst met onderzochte bouwstenen en nog niet onderzochte bouwstenen. Dit kan nog verder aangevuld worden vanuit sessies met de politiek en de wijk en belangengroepen. Bij de start van elke deelstudie zijn de uitgangspunten weer geactualiseerd. Denk aan wijzigingen in bouwprogramma's in typen en volumes (o.a. verplaatsing Stadhuis) en uitkomsten van drone-onderzoek in 2019. In de studie is rekening gehouden met de bestaande situatie en de groei door de verschillende programma's (opgaves De Nieuwe Stad, Wagenwerkplaats, Trapezium etc.). Voor goede verkeersafwikkeling op De Nieuwe Poort op lange termijn, is een combinatie van maatregelen nodig. Meest kansrijke oplossing voor verkeersafwikkeling uit de uitgevoerde onderzoeken is het verminderen van verkeer op De Nieuwe Poort (belangrijke bouwstenen: 1 tak verminderen, waarbij Groningerstraat het meest effectief is i.c.m. verkeerslichten op De Nieuwe Poort en het verleggen van de Brabantsestraat; c.q. door nieuwe aansluiting Kop van Iselt).

Omschrijving bouwsteen	Variatie op bouwsteen/ aanvullende maatregel	Bedoeld voor	Neveneffecten en opmerkingen	Wel/niet onderzocht
Maatregelen Langzaam verkeer				
Fietsers eenrichting		Verkeersveiligheid op rotonde	Werkt niet voor verkeersveiligheid omdat fietsers zich gezien de omrijd afstand niet aan de regels gaan houden.	Onderzoek RHDHV
Fietsers en voetgangers eenrichting		Verkeersveiligheid op rotonde	Werkt niet voor verkeersveiligheid omdat fietser en voetgangers zich gezien de omrijd/omloop afstand niet aan de regels gaan houden.	niet onderzocht
Fietsers van de rotonde halen en verdelen over het gebied		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Wachtrijen worden iets korter, maar geen groot oplossend vermogen; niet realistisch als spil van het gebied Langs Eem en Spoor.	Onderzoek RHDHV
Langzaam verkeer van de rotonde halen en verdelen over het gebied		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Wachtrijen worden iets korter, maar geen groot oplossend vermogen; niet realistisch als spil van het gebied Langs Eem en Spoor.	Onderzoek RHDHV
Fietsers en voetgangers verhoogt afwikkelen boven rotonde		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Wachtrijen worden iets korter, maar geen groot oplossend vermogen; zeer hoge kosten, hellingen moeilijk inpasbaar, onaantrekkelijke ruimte op maaiveld en sociaal onveilig.	Onderzoek RHDHV en plan van Agnova
Fietsroute via Gaslaan langs spoor	Met en zonder oostelijke fietsoversteek op rotonde	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Iets minder overstekende fietsers op rotonde, wat een licht positief effect heeft op verkeersveiligheid. Oostelijke oversteek rotonde blijft gewenst, omdat er anders te grote omrijd afstanden zijn en andere takken op rotonde worden drukker.	Onderzoek RHDHV
Aanleg snelfietsroute Puntenburgerlaan		Verbeteren fietsnetwerk	Deze maatregel wordt uitgevoerd.	Gemeente Amersfoort
Diverse kleine maatregelen ter verbetering van verkeersveiligheid fietsers en voetgangers (o.a. bebording)		Verkeersveiligheid op rotonde	Veel maatregelen hebben een klein verkeersveiligheidseffect voor de bestaande rotonde en geen effect op de doorstroming.	Onderzoek RHDHV, bijlage rapport 2019
Doorzicht rotonde beperken door hagen/ schermen te plaatsen		Verkeersveiligheid op rotonde	Werkt voor overzichtelijkheid en veiligheid, niet voor doorstroming.	Onderzoek RHDHV
Uitbuigen fietspaden rotonde		Verkeersveiligheid op rotonde	Verbeterd de verkeersveiligheid; auto's hebben beter zicht op fietsers en voetgangers.	Onderzoek RHDHV
Verlichting fiets- en voetpaden, versterken poortfunctie, minder bushalteringen		Verkeersveiligheid op rotonde	Beter zicht op fietsers en voetgangers in het donker, verhoogd de verkeersveiligheid. Minder bussen komt verkeersveiligheid en doorstroming beperkt ten goede. Dit mag niet ten koste gaan van bereikbaarheid station en wijken/ Eemplein	Onderzoek RHDHV
Infrastructuur maatregelen op De Nieuwe Poort				
Rijstrook op de rotonde met rammelstrook en psychobremse		Verkeersveiligheid op rotonde	Niet onderzocht	niet onderzocht
Rotonde enkelstrooks uitvoeren met uitvoegstroken		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Maatregel is al uitgevoerd	Gemeente Amersfoort
Rotonde van 1 baan naar 3 banen met uitvoegstrook			Niet onderzocht. Kan worden gezegd dat het een grootschalige maatregel is, die leidt tot onveilige situaties op rotonde en kan i.v.m. verkeersveiligheid niet gecombineerd worden met oversteeklocaties voor langzaam verkeer.	niet onderzocht
Verkeerslichten op rotonde		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Is onvoldoende voor de verkeersafwikkeling autoverkeer en lange wachttijd voor fietsers en voetgangers.	Onderzoek RHDHV

	I.c.m. eenrichtingsverkeer Groningerstraat en nieuwe ontsluiting Soesterkwartier	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Is een lichte verbetering voor de verkeersveiligheid, maar onvoldoende voor doorstroming en complex/onveilig kruispunt	Niet verder onderzocht
Kruispunt met verkeerslichten (5 takken) en eenrichtingsverkeer op Groningerstraat (en Puntenburgerlaan 1-richting)		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Redelijk hoge kosten, geen robuuste verkeersafwikkeling, verslechtering DNP als entree stad en onoverzichtelijk en daarmee verkeersonveilig kruispunt.	Onderzoek RHDHV
Piet Mondriaanlaan in tunnelbak met kruispunt in tunnel	Groningerstraat in tunnelbak	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Verkeersafwikkeling is niet robuust, zeer hoge kosten, minder verkeersveilig, complex en risicovol. Piet Mondriaanlaan is niet meer verbonden met Eemlaan en Groningerstraat. Langdurige werkzaamheden. Complicaties voor ontsluiting Trapezium + woningen P. Mondriaanlaan. Tunnel Groningerstraat niet goed inpasbaarheid i.v.m. bestemming aan weerszijden en bereikbaarheid fietsenstalling en ingang winkels.	Onderzoek RHDHV
Piet Mondriaanlaan en Eemlaan in tunnelbak met kruispunt in tunnel		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Redelijk goede verkeersafwikkeling, maar niet robuust, zeer hoge kosten, verbetering verkeersveiligheid op rotonde maar druk kruispunt in tunnel, complex en risicovol. Geen verbinding Eemlaan en Piet Mondriaanlaan met Groningerstraat. Moeilijke bevoorrading Eemlaan en bereikbaarheid De Nieuwe Stad. Langdurige werkzaamheden. Complicaties voor ontsluiting Trapezium + woningen P. Mondriaanlaan.	Onderzoek RHDHV
Gemotoriseerd verkeer in tunnelbak en langzaam verkeer op maaiveld		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Geen goede verkeersafwikkeling in de tunnelbak, zeer hoge kosten. Aanvullend eenrichtingsverkeer Groningerstraat nodig. Positief voor verblijfskwaliteit langzaam verkeer.	Onderzoek RHDHV
Omdraaien niveaus doorgaand verkeer / bestemmingsverkeer: bestemmingsverkeer in tunnelbak en doorgaand verkeer op hoogte van de rotonde		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Goede verkeersafwikkeling, maar complex kruispunt in tunnelbak en indeling voor verkeer is onlogisch. Doorgaand verkeer wordt licht belemmerd en kosten maatregelen zeer hoog.	Onderzoek RHDHV
Doorstroming verbeteren door minder verkeer op de rotonde (DNP)				
Groningerstraat afkoppelen van de rotonde (4 takken)	Met huidige rotonde	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Werkt goed voor verkeersveiligheid en doorstroming. Met rotonde een minder robuuste oplossing. Dit vraagt om nieuwe ontsluiting vanuit Soesterkwartier.	Onderzoek RHDHV
	I.c.m. verkleinen rotonde	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Werkt goed voor verkeersveiligheid en doorstroming. Met rotonde een minder robuuste oplossing. Dit vraagt om nieuwe ontsluiting vanuit Soesterkwartier. Er ontstaat meer ruimte op 'De Nieuwe Poort', maar brengt ook hoge kosten met zich mee.	Onderzoek RHDHV
	I.c.m. VRI en laden en lossen aan Gaslaan (via ontsluiting Gaslaan op Piet Mondriaanlaan)	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Werkt goed voor verkeersveiligheid en doorstroming. Met verkeerslichten een robuuste oplossing. Wel hoge kosten. Dit vraagt om nieuwe ontsluiting vanuit Soesterkwartier.	Onderzoek RHDHV
Piet Mondriaanlaan afkoppelen van de rotonde (4 takken)		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Niet verder onderzocht. Opmerking: Deze oplossing maakt dat Station Noord, Trapezium en WWP slecht bereikbaar worden. Geen goede alternatieve routes en/of routes door de wijk Soesterkwartier.	Niet verder onderzocht
	Nieuwe onderdoorgang Troostwijkerstraat naar Van Asch van Wijkstraat. Kan gecombineerd worden met aansluiten Soesterweg op P. Mondriaanlaan	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Niet Onderzocht. Opmerking: zeer hoge kosten. Onbeantwoorde vragen: Kan het verkeer wel afgewikkeld worden op Van Asch van Wijkstraat en past dit bij het beleid van een rustige route naar de stad. Rijdt het verkeer dan vanuit richting Soest, Amersfoort Noord dan via de Stadsring naar Wagenwerkplaats, Trapezium en station Noord of welke andere routes?	Niet verder onderzocht
Toe- en afritten Stadsring afkoppelen van de rotonde (4 takken)		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Niet verder onderzocht. Opmerking: geen alternatieve routes vanuit centrum/oosten aanwezig.	Niet verder onderzocht
Toe- en afritten Amsterdamseweg afkoppelen van de rotonde (4 takken)		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Niet verder onderzocht. Opmerking: geen alternatieve routes vanuit het westen.	Niet verder onderzocht
Eemlaan afkoppelen van de rotonde		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Niet verder onderzocht. Opmerking: Werkt maar deels voor de doorstroming. Maakt bevoorrading Eemlaan moeilijk en parkeergarage Eemlaan onbereikbaar. Geen goede alternatieve routes hiervoor nog gevonden. Vanuit de ligging ook de meest onlogische afsluiten (geen noordelijke tak en 2 zuidelijke takken op een kruispunt)	Niet verder onderzocht

Knip op de Stadsring ter hoogte van spoor		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Niet verder onderzocht. Opmerking: Werkt voor doorstroming op de Amsterdamseweg/Stadsring maar leidt tot grote verschuivingen van verkeer in de gehele stad en vooral veel extra verkeer op Ringweg Koppel/Kruiskamp en BW-laan. Dit vraagt om grootschalige aanpassingen met zeer hoge kosten.	Niet verder onderzocht
In- en uitgang Oppidum	Extra uitgang van Oppidum aan Groningerstraat	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Geeft een verbetering van de doorstroming en minder verkeer naar onveilige toerit op Amsterdamseweg. Bovendien geeft het een betere ontsluiting voor de wijk. Deze maatregel is ook nodig als er gekozen wordt voor het ontkoppelen van de Groningerstraat en VRI op de nieuwe poort (anders veel kerend verkeer bij VRI).	Onderzoek RHDHV
	Alleen uitgang van Oppidum aan Groningerstraat	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Geeft een verbetering van de doorstroming en minder verkeer naar onveilige toerit op Amsterdamseweg. Bovendien geeft het een betere ontsluiting voor de wijk. Echter de verkeersdruk in de wijk wordt zeer hoog omdat dan ook de andere bezoekers door de wijk moeten wegrijden.	Onderzoek RHDHV
Verkeersstromen van De Nieuwe Stad beperken op de Eemlaan. Ingaand via Eemlaan en uitgaand via Brabantsestraat		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Dit draagt bij aan vermindering van verkeersstromen op Eemlaan/DNP. Vraagt wel om aanpassingen Brabantsestraat. Voor lange termijn een nieuwe betere ontsluiting Kop Van Isselt nodig. Is positief voor minder verkeer op rotonde.	Onderzoek RHDHV
	Aanvullend ook bezoekers uitgaand via Eemlaan.	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Draagt bij aan vermindering verkeer op rotonde en vraagt aanpassing Brabantsestraat. Vraagt ook aanvullende maatregelen voor een goede ontsluiting op de Eemlaan.	Onderzoek RHDHV
Verleggen van de Brabantsestraat (nieuwe ontsluiting Kop van Isselt)		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Zorgt voor minder verkeer op de rotonde en betere verkeersafwikkeling op DNP en op de Amsterdamseweg. Is ook beter voor de verkeersontsluiting van DNS. Vraagt wel om sloop/nieuwbouw in dit gebied.	Onderzoek RHDHV
	Openbaar vervoer handhaven op Brabantsestraat	Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Zorgt voor minder verkeer op de rotonde en betere verkeersafwikkeling op DNP. Echter voor de verkeersafwikkeling op de Amsterdamseweg is dit geen goede maatregel (meerdere kruispunten op korte afstand van elkaar). Vraagt wel om sloop/nieuwbouw in dit gebied.	Onderzoek RHDHV
Ontkoppelen van de Brabantsestraat op de Amsterdamseweg		Verkeersveiligheid en doorstroming op rotonde	Niet verder onderzocht. Werkt voor de doorstroming op DNP, maar maakt bereikbaarheid DNS en Jericho/Jeruzalem en kop van Isselt slechter. Ook slecht voor openbaar vervoer.	Niet verder onderzocht
Maatregelen in de wijk Soesterkwartier i.c.m. afkoppelen Groningerstraat op rotonde			OPMERKING: extra ontsluiting vanuit de wijk is gewenst bij ontkoppelen van de Groningerstraat. Er zijn enkele varianten doorgerekend, maar er zijn nog verschillende andere combinaties mogelijk of mogelijk nog andere ontsluitingen. Dit vraagt om een bredere afweging en afstemming met de wijk.	Meer onderzoek nodig
Geen nieuwe ontsluiting		Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Geeft veel sluipverkeer door smalle straten	Onderzoek RHDHV
Nieuwe ontsluitingsweg op Amsterdamseweg via Puntenburgerlaan	een of tweerichtingen weg	Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Weinig ruimte voor goed profiel, verwijderen bomen en wordt belangrijke fietsroute. Wel een positief effect door minder sluipverkeer via smalle straten in de wijk, maar een drukke Puntenburgerlaan. Aan de rand van Groene Gordel.	Onderzoek RHDHV
Nieuwe ontsluitingsweg op Amsterdamseweg via Dollardstraat	een of tweerichtingen weg	Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Weinig ruimte voor goed profiel, verwijderen bomen en wordt ook veel gefietst. Wel een positief effect door minder sluipverkeer via smalle straten in de wijk, maar een drukke en minder veilige Dollardstraat. Zeer negatief vanwege doorsnijding Groene Gordel. Keuze een- of twee richtingen hangt ook af van wel/niet andere ontsluitingen.	Onderzoek RHDHV
Ontsluiting via Soesterweg op Piet Mondriaanlaan	een of tweerichtingen weg	Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Is inpasbaar maar vervolg door de wijk ook via smalle straten. Blijft ook verkeer sluipen via de smalle straten in de wijk. En verkeersdruk wordt weer iets hoger op DNP. Keuze een- of twee richtingen hangt ook af van wel/niet andere ontsluitingen.	Onderzoek RHDHV
Combinatie van nieuwe ontsluiting via Puntenburgerlaan (of Dollardstraat) en via Soesterweg	een of tweerichtingen wegen	Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Zie opmerkingen boven. Geeft wel een betere verdeling van het verkeer over de wijk.	Onderzoek RHDHV

Combinatie van ontsluiting via Dollardstraat en Puntenburgerlaan	een of tweerichtingen wegen		Verdeelt de verkeersdruk op beide wegen, maar blijft de eerder genoemde knelpunten/aandachtspunten.	Onderzoek RHDHV
Ontsluiting via de Drentsestraat		Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Smalle straat waar woningen op staan en hoe dan goed te ontsluiten op de Amsterdamsedijk.	Niet verder onderzocht
Verbreden en verdiepen Brouwerstunnel voor autoverkeer		Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Niet verder onderzocht. Vraag wat doet dit voor de verkeersstromen in de wijk. Onderzoeken effect op Stationsstraat m.b.t. verkeersveiligheid en doorstroming en kosten verdiepen en/of verbreden.	Niet verder onderzocht
	Eventueel zonder afkoppelen Groningerstraat		Niet onderzocht.	Niet verder onderzocht
Herinrichting Noordewierweg tot 30 km/u-weg	I.c.m. nieuwe ontsluiting Soesterkwartier	Ontsluiting en verkeersveiligheid Soesterkwartier	Verbeteren verkeersveiligheid Noordewierweg	Nog verder te onderzoeken
Overige maatregelen				
Toepassen van mobiliteitsmaatregelen om autoverkeer te verminderen (bijvoorbeeld deelmobiliteit, meer sturen op fiets en OV, hoger parkeertarief, etc)		Verkeersveiligheid en doorstroming	Afname van verkeer. Naar verwachting heeft het een positief effect op verkeersveiligheid en doorstroming, maar zijn aanvullende maatregelen nog steeds nodig gezien de huidige knelpunten en de grote groei van ontwikkelingen. Dit vraagt aanvullend/ aangepast beleid vanuit gemeente Amersfoort.	Niet onderzocht
Minder bouwprogramma ontwikkelen		Verkeersveiligheid en doorstroming	Afname van verkeer. Naar verwachting heeft het een positief effect op verkeersveiligheid en doorstroming, maar zijn aanvullende maatregelen nog steeds nodig gezien de huidige knelpunten en de grote groei van ontwikkelingen. Dit heeft grote invloed op de bouwopgave van de gemeente Amersfoort.	Niet onderzocht
Verlengen tunnel op de Amsterdamsedijk onder Branbantsestraat door		Oversteekbaarheid Amsterdamsedijk	Niet verder onderzocht. Zeer hoge kosten.	Niet onderzocht
Amsterdamsedijk verbreden met middenberm		Oversteekbaarheid Amsterdamsedijk	Niet verder onderzocht. Zeer hoge kosten door o.a. aankoop panden. Vanwege 2 x 2 rijstroken op de Amsterdamsedijk blijven verkeerslichten nodig.	Niet onderzocht