

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-Soetserkwartier	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-Soetserkwartier	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	Infrastructurele 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 Oppidium (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 Eempleingarbe. 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)

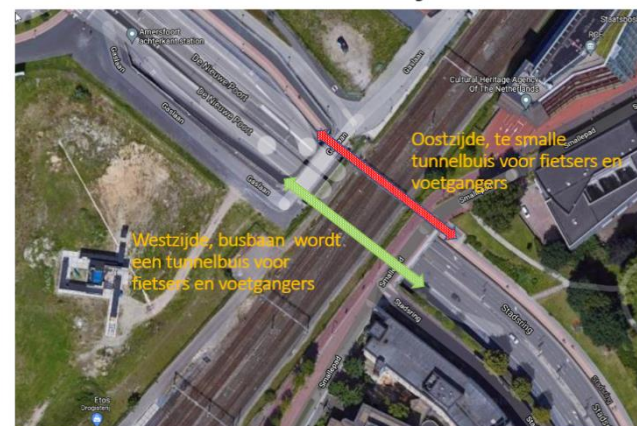
Letters en nummers verwijzen naar overzicht in hoofdstuk 1.

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

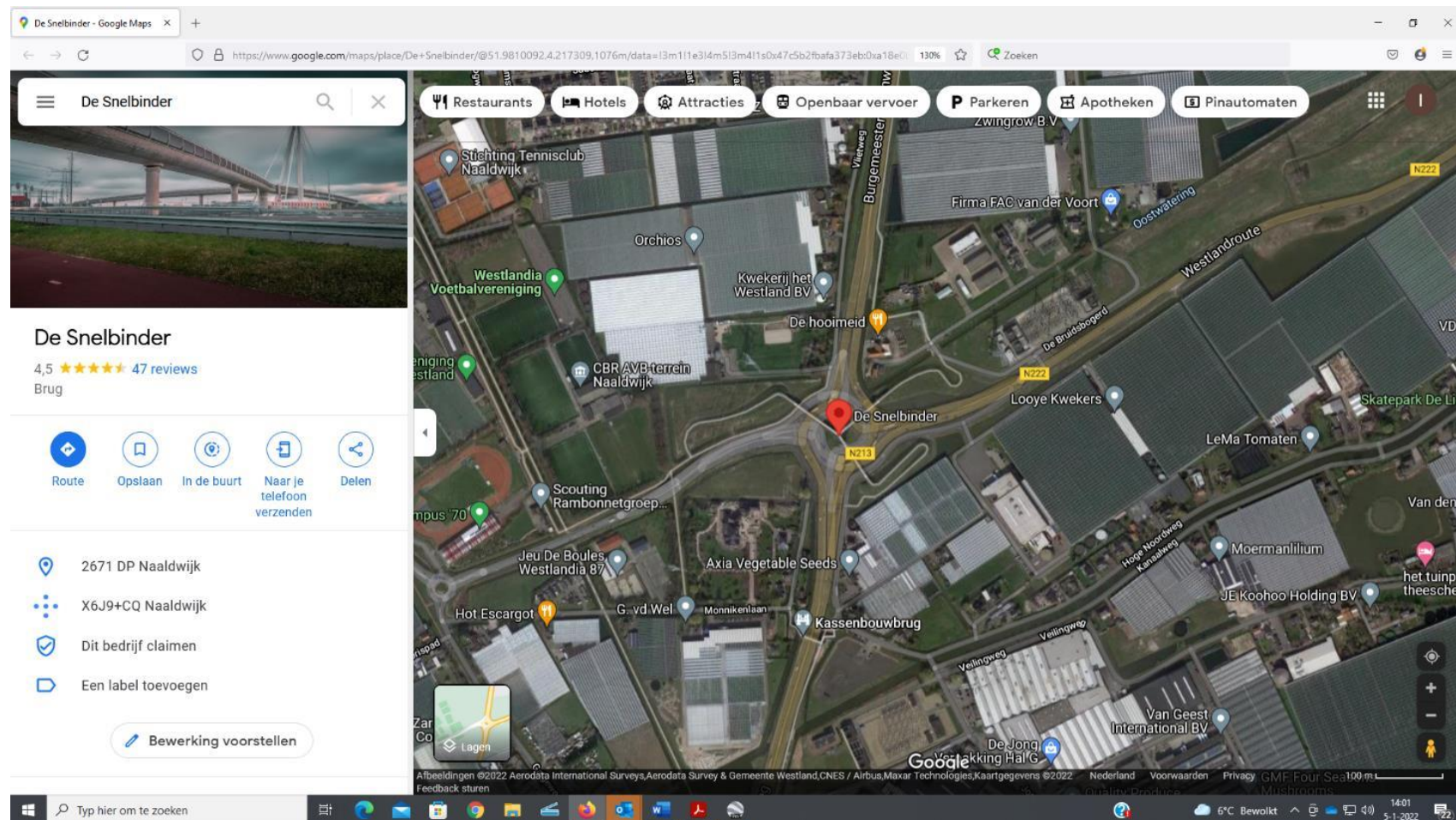


Westelijke tunnelbuis vanaf de rotonde



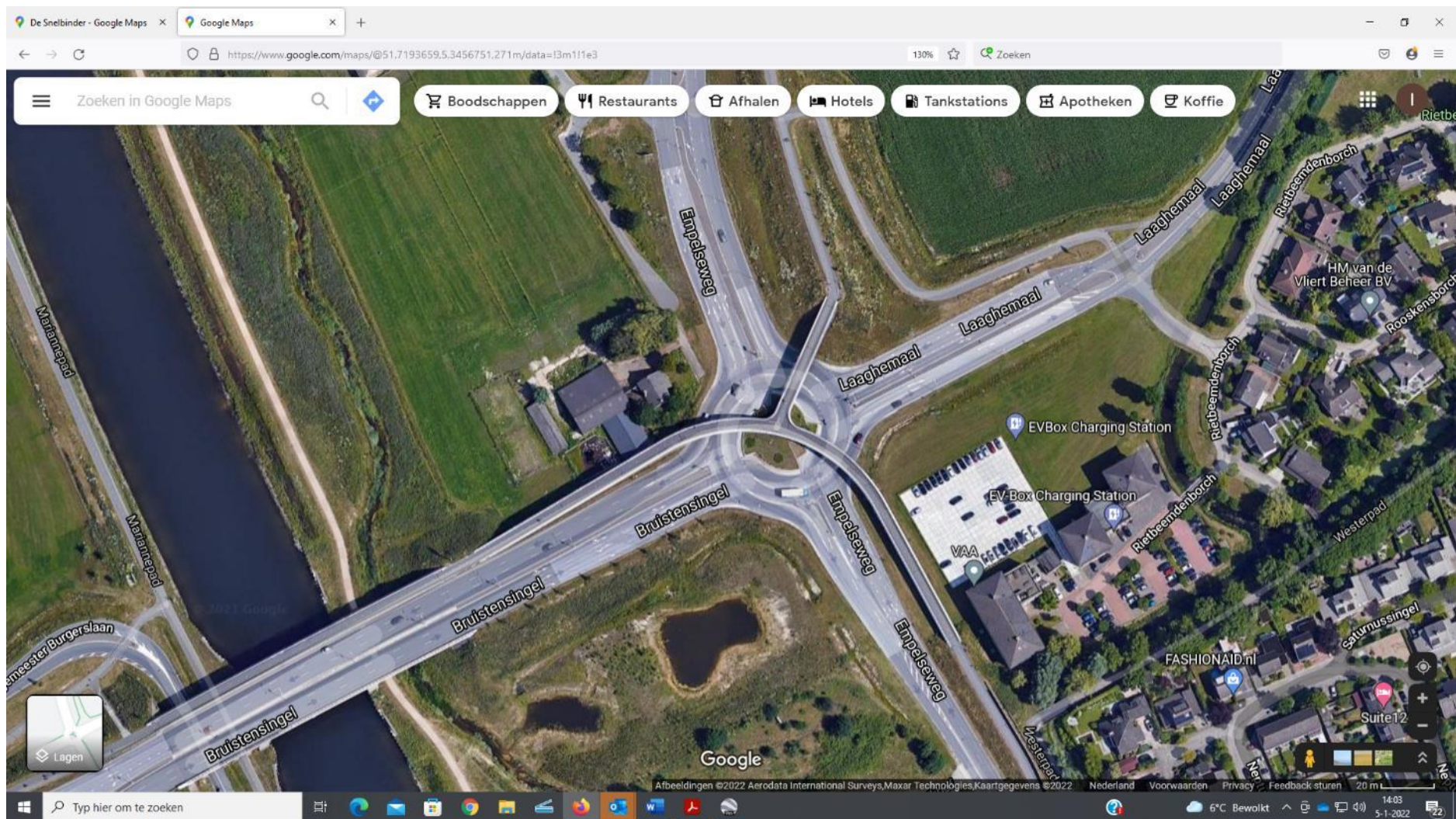
Idee A3.

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”:

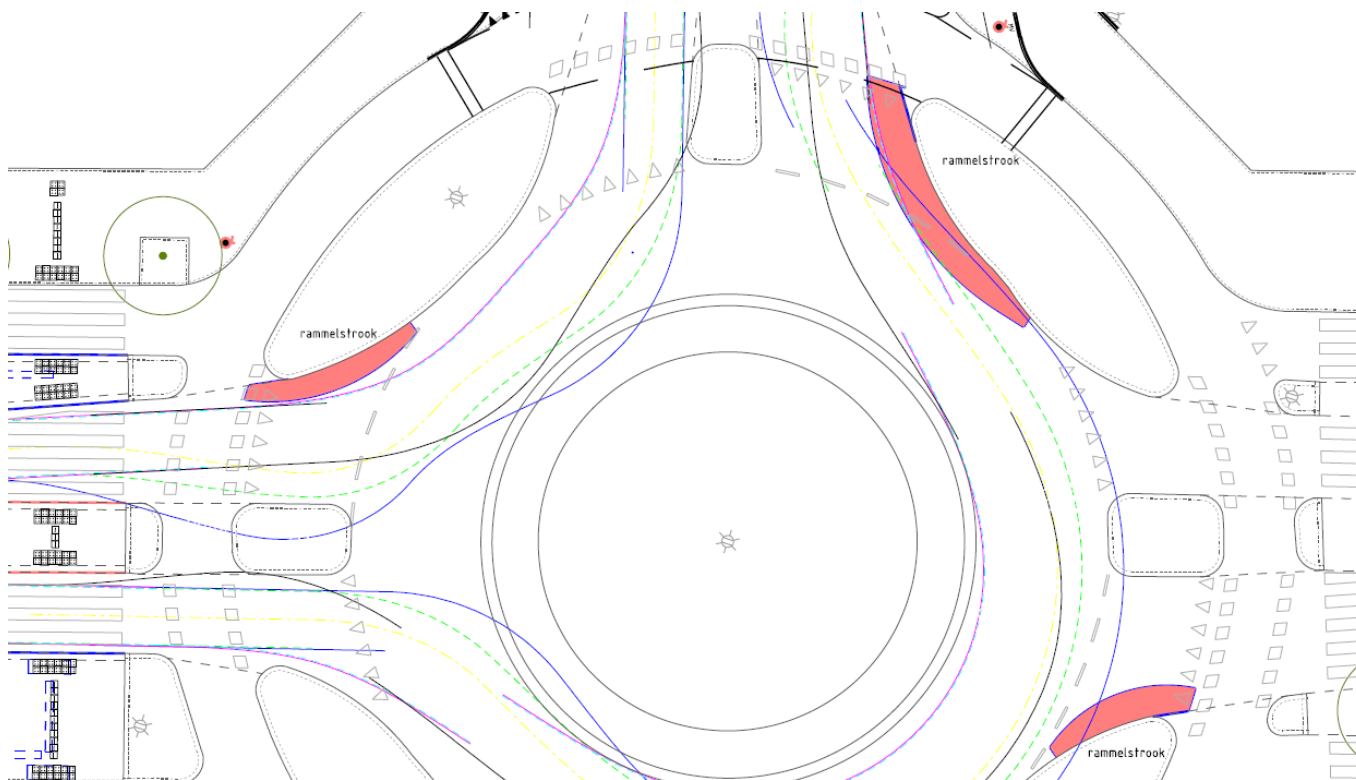
- Verwijderen van de rechtsaffers op de rotonde
- Verbreden van de berm tussen fietspad en verkeersweg
- Toepassen rammelstrook

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.

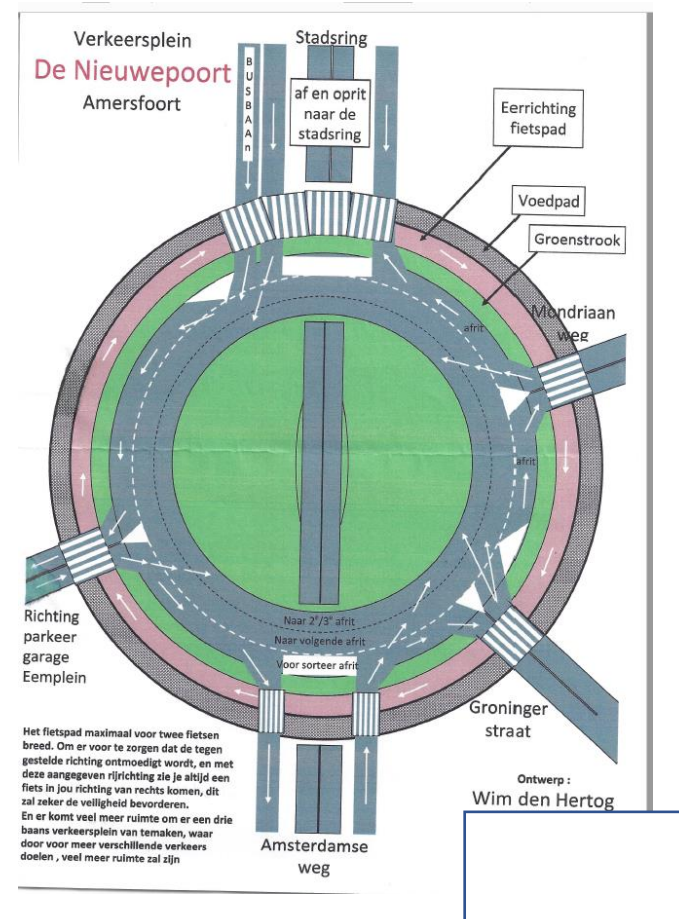
Van twee- naar éénrichtingfietspad op DNP

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.

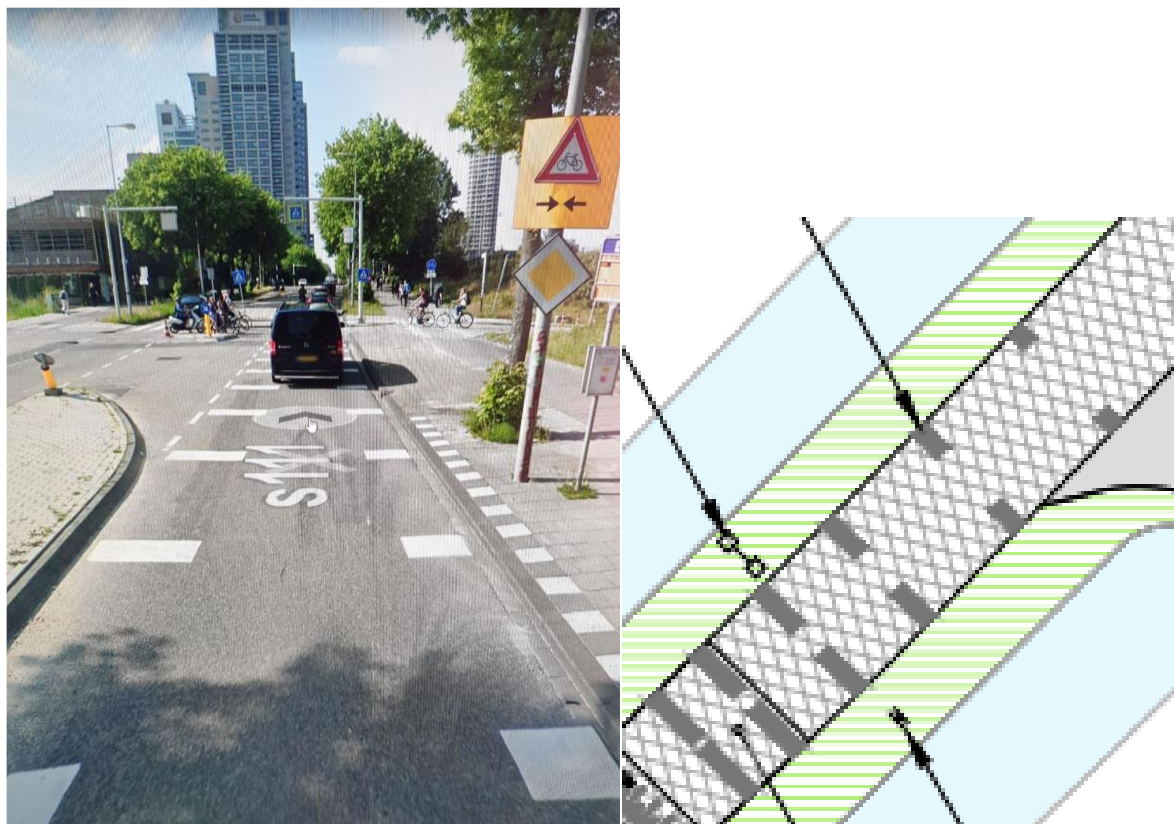
Korte termijn maatregel “Toepassen van psycho bremsen markering”:

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 dwarsdoornade



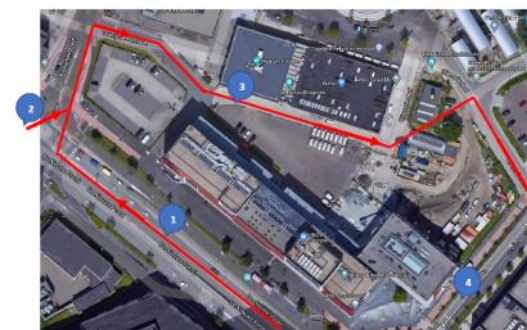
Abbeelding: dwarsdoornade "dft" naar parkeergarage" (optioneel 6)

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

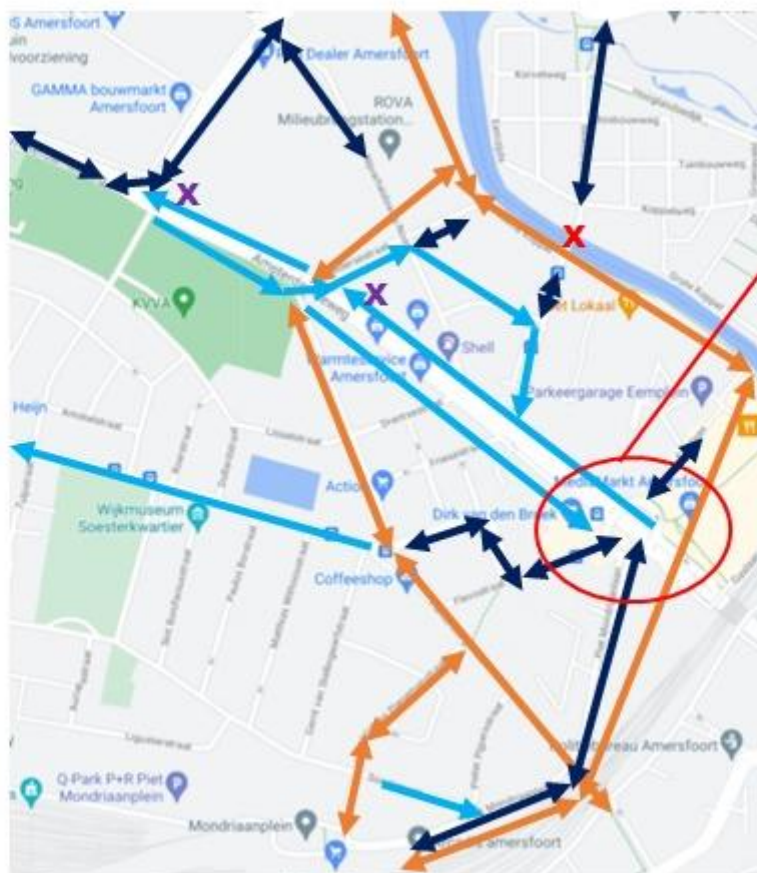


Idee C1.

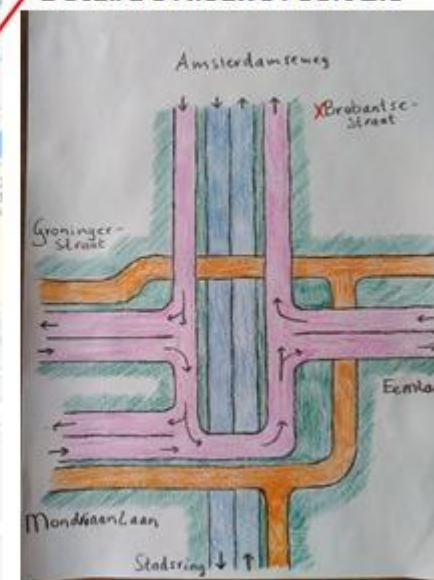
Loskoppelen DNS en Eemplein DNS van de Stadsring

Ontsluiting
Langs Eem
en Spoor

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



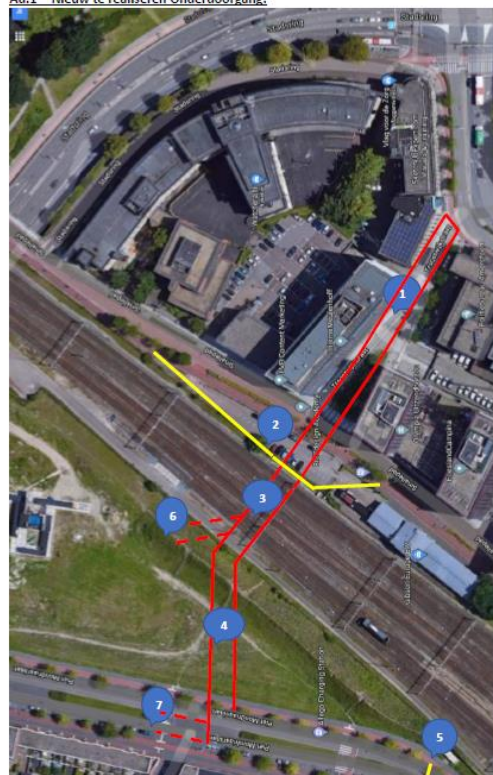
Detail De Nieuwe Poort 2.0



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.

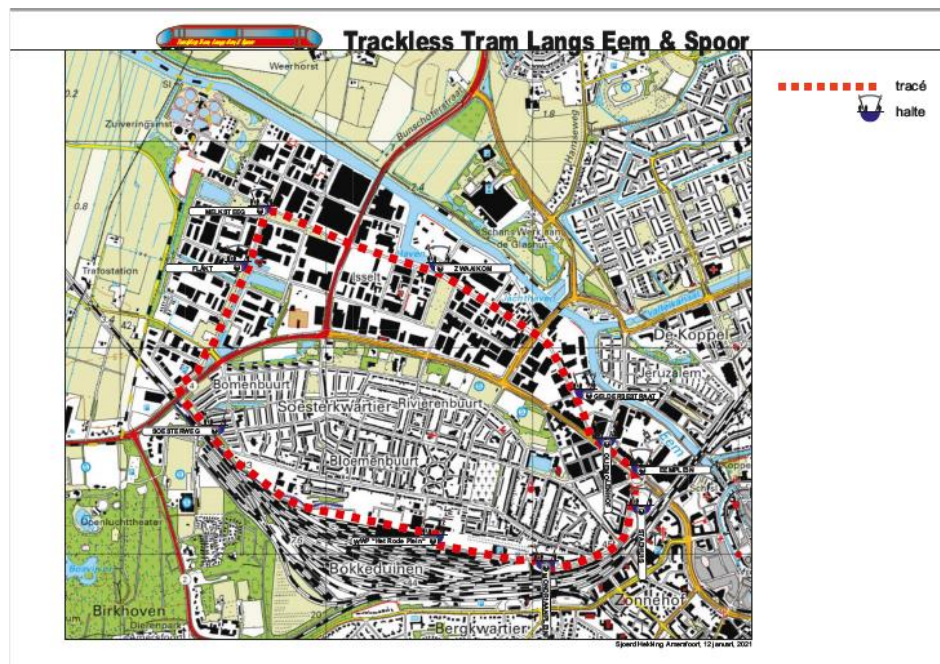
Idee C3.

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

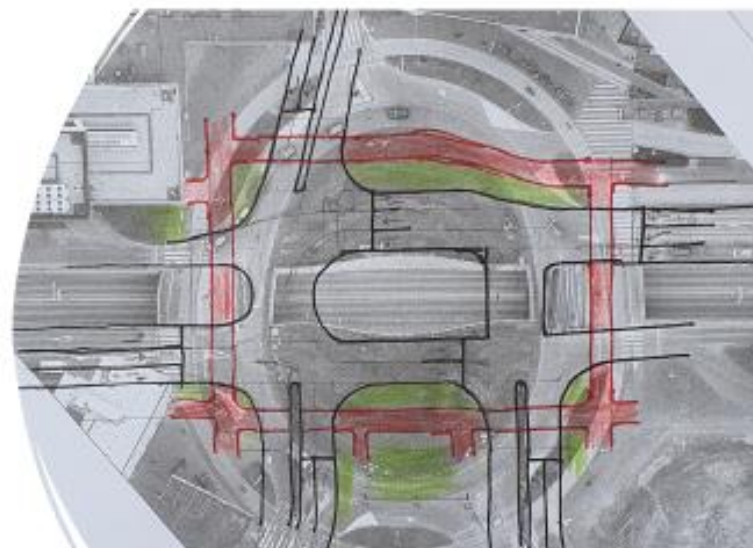
Kenmerk	Rotonde ombouwen naar twee voorrangskruispunten. De conflicten fiets en auto hebben duidelijker positie.
Capaciteit	21.000 – 23.000
Verkeersveiligheid	Goed? Veel conflictpunten / overzichtelijkheid?
Toekomstvast	Nee / -15%
Impact / kosten ombouw	Uitbreiding brugdelen, hoge kosten
Pluspunten	Fietsers 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	LARGAS-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 omrijafstand 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/omloopafstand 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 omrijafstanden 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
Infrastructuurle maatregelen op De Nieuwe Poort				
Rijstrook op de rotonde met rammelstrook en psycho-bremse		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 bevoorradings 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 bevoorradings 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 Amsterdamsedweg.	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 Amsterdamsedweg onder Branbantsestraat door		Oversteekbaarheid Amsterdamsedweg	Niet verder onderzocht. Zeer hoge kosten.	Niet onderzocht
Amsterdamsedweg verbreden met middenberm		Oversteekbaarheid Amsterdamsedweg	Niet verder onderzocht. Zeer hoge kosten door o.a. aankoop panden. Vanwege 2 x 2 rijstroken op de Amsterdamsedweg blijven verkeerslichten nodig.	Niet onderzocht