Lombokplein: PvE en functioneel ontwerp

Basisinformatie

Datum	19 januari 2021
Gespreksleider	Tessa Sturkenboom
Tijd	19:30-21:00
Zaal	Digitaal
Soort bijeenkomst	Bespreken
Werkvorm	Gesprek tussen raadsleden, experts en deelnemers.
Portefeuillehouder	Eelco Eerenberg
Bertrokken ambtenaren	3 ambtenaren, Gemeente Utrecht
Griffiemedewerker	Frank de Kok
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte
Links naar	Website gemeente en facebook
Deelnemers	2 deelnemers, Ontwikkelgroep Lombok Centraal 9 deelnemers, eigen initiatief 1 deelnemer, Mitros 1 deelnemer, Stichting Centrummanagement Utrecht 1 deelnemer, Belangenvereniging Hoog Catharijne en CMU 1 deelnemer, Fietsersbond 2 deelnemers, Park Plaza Utrecht 1 deelnemer, St. Utrechtse Woningcorporaties: Potraal 1 deelnemer, namens drie Utrechtse roeiverenigingen Viking, Orca, Triton 1 deelnemer, Natuurlijk Wijs 1 deelnemer, Klepierre/Hoog Catharijne 1 deelnemer, Stedelijk Utrechts Woonschepen Overleg 1 deelnemer, eigenaar pand NH Hotel

Programma

Opening door de gespreksleider
Blok 1.

- Ambtelijke toelichting

- Vragenronde raadsleden

Blok 2.

- Gesprek met specifieke bedrijven belangengroepen

Blok 3.

- Horen andere meepraters

Afsluiting door de gespreksleider

Motivatie

Erwin Virginia (GroenLinks), Rick van der Zweth (PvdA), Sander van Waveren (CDA), David Bosch (PVV), Rik van der Graaf (ChristenUnie), Marijn de Pagter (VVD), Anne Sasbrink (Partij voor de Dieren), Maarten Koning (D66), Tim Schipper (SP).

De agendeerders willen graag een RIB naar aanleiding van het raadsvoorstel. Tijdens deze RIB willen zij een ambtelijke toelichting op onderstaande thema's. Verder willen zij specifieke bedrijven, belangengroepen en andere meepraters horen.
De thema's waarover de agendeerders ambtelijk willen worden geïnformeerd:

- Stedenbouwkundige visie en wonen:
A) Het stuk rondom het Park Plaza Hotel dreigt een vergeten hoek te worden in deze ontwikkeling. Hoe kan dit gebied een meer openbaar karakter krijgen?
B) Hoe is de samenhang met omliggende gebieden.

- Mobiliteit:
A) Oversteekbaarheid fiets- en autowegen?

- Bruggen en tunnels:
A) Profiel van de Van Sijpesteijntunnel en keuze om deze niet te willen verbreden?
B) De raadsleden willen graag nader geïnformeerd worden over de overwegingen om te besluiten tot een ongelijkvloerse kruising tussen fietsroute Leidseweg/Van Sijpesteijnkade en de stadsstraat als voorkeursvariant.

- Openbare ruimte en groen:
A) Hoe locaties van afvalcontainers en laadpalen worden bepaald?
B) welke scenario's voor herinrichting zijn er, en dan met name voor de Graadt van Roggenweg, en welke impact hebben keuzes m.b.t. deze herinrichting op de bomen die hier staan?

- Participatie:
A) Wat is al gebeurd?
B) Wat gaat nog gebeuren?

- Energie:
A) Is ernaar gekeken of er in deze nieuwe gebiedsontwikkeling bijgedragen kan worden aan de energievoorziening van omliggende buurten?

- Financiën op hoofdlijnen:
A) Zijn er versoberingsopties in beeld, waarmee eventueel kosten gedrukt kunnen worden?

Bijdrage

Deelnemer, Ontwikkelgroep Lombok Centraal OLC

Reactie OLC op 'Herstructurering Westplein, Leidse Rijn en Graadt van Roggenweg' (*definitief Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp, september 2020)*

8 januari 2021

Ontwikkelgroep Lombok Centraal.

Inleiding

Er zijn in de plannen voor het Westplein en omgeving veel punten waarover we enthousiast zijn: een stadsstraat met 2x1 rijbaan en 30 km; meer groen en verblijfskwaliteit; een bevaarbare Leidse Rijn die aansluit op de inmiddels herstelde singel; kleinschalige gemengde functies en gemengd wonen; een lage parkeernorm en bewoners aantrekken die zonder (eigen) auto willen leven; bouwhoogtes van 4-6 hoog en zorgvuldige inpassing van een 'woontoren' nabij het NH-hotel. Maar voor ons zijn de ambities op verkeersgebied te laag en worden daar kansen gemist. We bekijken de plannen vanuit een breder perspectief en nemen daarbij de inspirerende 'Wiel met Spaken'-visie uit het 'Mobiliteitsplan 2040' als uitgangspunt. Deze ambitieuze visie op mobiliteit werd in november ook voor inspraak vrijgegeven.

In onze visie begint het centrum van Utrecht aan de westkant bij het Merwedekanaal. Plannen voor de Graadt van Roggenweg en zeker het Lombokplein betreffen een Zone-A gebied. We lichten in deze reactie puntsgewijs toe wat we daarin missen en graag anders zouden zien. Dat betreft met name drie aspecten: hoe gaan we anders om met doorgaand autoverkeer? Hoe faciliteren en organiseren we het fietsverkeer beter? Welke rol kan inzetten op gedragsverandering spelen? Daarnaast vragen wij kort aandacht voor enkele specifieke aandachtspunten. In de afsluitende conclusie schetsen we wat deze meer ambitieuze benadering oplevert, een wenkend perspectief. Dit plaatst niet alleen onze voorkeur voor een gelijkvloerse kruising (verlengde) Kanonstraat / (verlengde) Van Sijpesteijnkade in de 'Wiel met Spaken'-context', er is ook op andere punten aanzienlijke winst te behalen met een wat gedurfder maar niettemin realistische insteek.

Commentaar en verbetersuggesties 1: doorgaand autoverkeer

In het 'Mobiliteitsplan 2040' en ook andere studies wordt bepleit om het doorgaande autoverkeer in centrumgebieden en de direct omliggende wijken terug te dringen. In Zone-A-gebieden komt de voetganger op de eerste plaats en wordt de ruimte op een passende wijze gedeeld met OV, fietsers en noodzakelijk bestemmingsverkeer. Helemaal goed. Maar dit spoort dus totaal niet met het gekozen streefaantal van 15.000 auto's per dag via de Kanonstraat. Het voorstel is strijdig met de eigen visie van de gemeente, heeft te weinig ambitie en is een gemiste kans! We stellen een halvering van dit aantal voor.

Toelichting:
We lichten puntsgewijs enkele feiten en onze overwegingen en verbetersuggesties toe:

- is 15.000 auto's in dit Zone-A = 'auto te gast'-gebied (!) niet wat erg veel?; zelfs de helft hiervan - 6.000 tot 8.000 auto's per etmaal - is in zo'n centrumgebied nog vrij hoog; het plan heeft op dit punt veel te weinig ambitie en past niet bij Zone-A-normen, temeer daar het maximum aantal van 15.000 auto's waarschijnlijk overschreden gaat worden; de gekozen aanpak wringt hier
- doorgaand autoverkeer van/naar de Amsterdamse Straatweg (AMS) en verder wordt te weinig geweerd, waar er wel reële mogelijkheden zijn: van de huidige circa 21.000 auto's hoeven er maar

ongeveer 7.000 in de wijk, HC of de Binnenstad te zijn (= bestemmingsverkeer); de rest gaat naar Ondiep, Zuilen, Vogelbuurt, Overvecht en verder
- verkeerstudies Noordwest tonen aan dat met een combinatie van 'knips' en/of afslagbeperkingen - Catharijnesingel, AMS / Paardenveld / Weerdsingel, Cartesiuslaan, Votulast - een streefgetal van 7.000 auto's haalbaar is; gesignaleerde knelpunten: dit verkeer verplaatst zich dan wel naar de westelijke stadsboulevard (WSB), Zuilen en Overvecht en/of naar de Rijkssnelwegen (en geeft mogelijk meer sluipverkeer)
- belangrijke oorzaak is dat Noordwest een (extra) autoverbinding - een 'spaak' - naar de A2 mist; om die reden kunnen ook andere plannen in Noordwest, voor de WSB en de AMS, niet de gewenste kwaliteitssprong maken; de plannen gaan niet verder dan de knips Catharijnesingel en Tolsteeg en de afslagbeperking Kaatstraat; een extra auto-ontsluiting Noordwest wordt niet serieus bekeken, met als argument: 'dit trekt maar autoverkeer aan'
- reflectie: 10.000 auto's minder betekent voor stadswegen als Westplein en WSB een halvering of meer van de druk; voor een rijksweg betekent 10.000 auto's extra een toename van nog geen 5%
- minder doorgaande auto's via de Kanonstraat en de Graadt van Roggenweg zou meer ruimte bieden aan fietsers en voetgangers en daarmee aan de afwikkeling van het fietsverkeer; er is niet ingegaan op ons verzoek simulaties te doen met lagere auto-aantallen - bijvoorbeeld met 6.000, 8.000, 10.000 en 12.000 per etmaal - om te onderzoeken wat daarvan de effecten zijn op het fiets- en voetgangersverkeer; dit moet heel interessante inzichten en kansen kunnen opleveren
- dat de autodruk in het herstructureringsplan voor dit gebied te groot blijft, zie je ook terug in de voorstellen voor de Graadt van Roggenweg: de Provincie vreest bij zoveel auto's niet voor niets stagnerend OV / busverkeer, claimt extra stroken c.q. ruimte en maakt een voorbehoud
- met de bedrijven aan de Graadt van Roggenweg worden te weinig vorderingen gemaakt om hun werknemers en klanten tot ander mobiliteits- en parkeergedrag (op afstand) te bewegen, hun parkeergarages alleen nog te ontsluiten via de kruising Koningsbergerstraat en niet meer via de Croeselaan; en hun parkeerplekken meer te gaan delen met ook wijkbewoners
- er wordt niets vermeld over verbeterplannen van het 'Kwaliteitsnetwerk' voor vracht- en goederen-vervoer - waarvan ook Graadt van Roggenweg, Vleutenseweg en Kanonstraat deel uitmaken - en welke (kwaliteits) winst daarmee is te behalen
- waarom begint de 30 km-zone op de Graadt van Roggenweg pas bij de Koningsbergerstraat?; een 30 km-norm is - ook psychologisch - logischer vanaf de kruising net voor het Merwedekanaal c.q. vanaf de afslag Overste den Oudenlaan; dit voelt dan meer als een 'afslag centrum'.

Een goede uitwerking van deze suggesties leidt tot: 1. veel minder auto's op Westplein en Jaarbeurs-plein; 2. een afnemende verkeersdruk op de Graadt van Roggenweg; 3. er komt in het plangebied meer aandacht en ruimte voor andere verkeersdeelnemers en functies; 4. minder auto's geeft ook minder aanleiding om te kiezen voor een ongelijkvloerse kruising Kanonstraat / Sijpesteijnkade.

Naar knips en afslagen als aantrekkelijk en realistisch maatwerk

Knips en afslagbeperkingen hoeven niet 'alles of niets' te zijn. Dat kan ook maatwerk zijn en op verschillende manieren vorm krijgen. Een voorbeeld is het 'Fris Alternatief' bij de Thomas á Kempisweg. Het moet mogelijk zijn voor Paardenveld - en Cartesiusweg? - passende plannen te maken. Ter inspiratie doen we een voorzet: stel je het Paardenveld voor vanaf de Daalsetunnel t/m de kop van de AMS als een aantrekkelijk 'Daalsepark' met 2x1 rijstrook; dat is ingericht als 30 km-gebied met 'auto te gast' en veel ruimte voor fiets en voetganger; met een voetgangersbrug naar het Paardenveld; met één afslag naar HC en één afslag naar de AMS; zonder of een bescheiden afslag naar de Weerdsingel, eveneens ingericht als 30 km fietsstraat met 'de auto te gast' net als het eerste stuk van de AMS ☺ (+ eventueel een afslagverbod AMS - Daalsetunnel); de discussies en het gedoe waarmee dit gepaard gaat horen erbij, zijn een wezenlijk onderdeel van gedragsverandering.

Commentaar en verbetersuggesties 2: (doorgaand) fietsverkeer

Het 'Mobiliteitsplan 2040' heeft terecht veel aandacht voor het stimuleren en beter faciliteren van het fietsverkeer. Met groeiende aantallen én diversiteit aan fietsers gelden de Wiel-principes ook steeds

meer voor de fiets: doorgaande fietsers buitenom, spaken en vooral ook spreiding van fietsroutes, de snelheid in centrum-gebieden omlaag. Prima visie en uitgangpunten. Maar de herstructurering van het Westplein lijkt te zijn gebaseerd op één snelfietsroute vanuit West via de Leidseweg tot voorbij de Sijpesteijntunnel richting centrum. Dat wringt! Het past ook niet dat de hoofdroute / afslag naar de fietsenstalling Jaarbeursplein/CS over diezelfde kruising loopt als de route naar het centrum. Het past niet dat er zo weinig aandacht is voor een gedifferentieerd aanbod van fietsverkeer en voor snelheid. Fietssnelheden die goed passen in buitengebieden / wijken met ruimte en zonder drukke kruisingen kunnen niet in het centrum. Zoals een auto daar geen 70 maar 30 km moet aanhouden, zo zal ook de (snel) fietser daar snelheid moeten minderen. De Wiel-ambities van doorgaand verkeer buitenom, spreiding van routes, een aangepaste snelheid, meer veiligheid en gedragsverandering worden op deze manier niet waargemaakt. Ook hier blijven er kansen liggen en vragen deze uitgangspunten ook voor de fiets om een andere en betere uitwerking.
Toelichting:
Puntsgewijs weer enkele feiten, overwegingen en verbetersuggesties ter toelichting:

- er zijn geen serieuze pogingen gedaan de fietsstroom vanuit het westen over de Leidseweg meer te spreiden, anders te ordenen; wij vragen (nogmaals) om uitwerking van de volgende suggesties:
  - maak ook andere fietsroutes dan de Leidseweg aantrekkelijk en promoot het gebruik actief; met name ligt de route Meernbrug - M.L Kinglaan - Weg der Verenigde Naties - Graadt van Roggenweg - Croeselaan voor de hand; dat is tevens een toegang tot CS/Jaarbeursplein; dit helpt de fietskruising Kanonstraat / Sijpesteijnkade te ontlasten; het helpt bovendien de nu al onhoudbare (snel)fiets-A2 door het centrum te ontlasten en een deel van het doorgaande fietsverkeer om het centrum heen te leiden
  - vanaf de westelijke route Leidseweg-CS slaat op de kruising Kanonstraat / Sijpesteijnkade bijna twee-derde (!) van alle fietsers af naar de fietsenstalling Jaarbeursplein/CS; laat daarom ook op eerdere = meerdere punten dan deze kruising Leidseweg / Kanonstraat fietsverkeer afslaan richting Graadt van Roggenweg - Croeselaan - Jaarbeursplein/CS: via de Muntkade, de Koningsbergerstraat, eventueel de Leidsepoort, de Verlengde Damstraat
  - met name de Verlengde Damstraat leent zich uitstekend voor een inrichting als fietsstraat met ‘de auto te gast’; ruimtegebrek hoeft geen punt zijn want er is daar nog alle ontwerpvrijheid; dat biedt tevens kans de kruising met de Leidseweg beter te bekijken, want die is voor zowel voetgangers als fietsers rommelig en gevaarlijk; dat is zeker bij een ongelijkvloerse kruising het geval, omdat hier ook de hoog- en laaggelegen fietspaden-in-2-richtingen splitsen / bij elkaar komen; en ook de andere afslag-opties verdienen nader onderzoek en uitwerking; dit kan flink bijdragen aan het ontlasten van de kruising Kanonstraat / Sijpesteijnkade en voor fietsers het Jaarbeursplein / CS beter bereikbaar maken
  - (suggestie van een wat andere orde is het realiseren van aanvullende parkeergelegenheid voor fietsers in het nog te bouwen Jaarbeurspleinblok, want het is voorspelbaar dat zich op termijn tekorten aandienen; en ook die fietsenstalling dient dan natuurlijk wel zoveel mogelijk via Croeselaan / Jaarbeursplein bereikbaar te worden gemaakt)
- overal in het plangebied worden 2-richtingen-fietspaden aan beide zijden van de weg aangelegd, maar op één van Utrechts drukste fietsroutes / afslagen naar CS komt slechts aan één kant van de Verlengde Kanonstraat langs het NH-hotel een fietspad; daarmee wordt veel doorstroom- en afslagpotentie gemist, ook bij kruisend verkeer en op momenten dat het stoplicht op rood staat; ook hier mag en hoeft ruimtegebrek geen argument te zijn
- de afwikkeling van het fietsverkeer op maaiveldniveau kan ook beter worden geordend door meer en ruime fietsstroken en eventueel opstelruimte te maken, zodat fietsers tijdig en met voldoende ruimte kunnen voorsorteren op doorgaande en afslaande stroken; in combinatie met stoplichten en fietspaden aan beide kanten van de Verlengde Kanonstraat moet dat betere resultaten kunnen opleveren dan uit simulaties die wel zijn gedaan naar voren komt; die pogingen blijven beperkt in opzet, zijn erg modelmatig en niet erg overtuigend; ze bieden ook (te) weinig inzicht in de diverse fietsstromen en mogelijkheden om die anders en beter op maaiveld te ordenen en te reguleren
- wat niet helpt is het voorstel in het ‘Mobiliteitsplan 2040’ om de fietsstroom vanuit Zuilen & Ondiep richting CS via de Daalsetunnel en de Kanonstraat te leiden, om zo de druk op de centrumzijde / het Smakkelaarsveld te verminderen; het verschuiven van problemen brengt ons niet verder.

Betere spreiding en differentiatie van het fietsverkeer resulteert in: 1. minder fietsers op de Leidseweg ter hoogte van de Kanonstraat richting centrum en Jaarbeursplein/CS; 2. meer mogelijkheden voor snelheidsverlaging / differentiatie; 3. een veiliger en aangenamer gebied voor fietsers en voetgangers; 4. er is een minder forse infrastructuur nodig en ook minder ruimtebeslag.

Commentaar en verbetersuggesties 3: gedragsverandering en tijdshorizon

In de plannen worden naast verbetering en uitbreiding van het OV - ook weer op basis van het 'Wiel met Spaken'-principes - nog enkele andere opties genoemd om de mobiliteit beter hanteerbaar te maken en de verblijfskwaliteit meer ruimte te geven: het spreiden van de spits, en meer thuiswerken. Grote structurele aanpassingen van het OV of het aanleggen van een extra auto-ontsluiting van Noordwest via Lage Weide vergen veel tijd. Het spreiden van reistijden en meer thuiswerken is wat sneller te realiseren, is zonder ruimtebeslag en kan bovendien doelgroepgericht, effectief en relatief goedkoop. Er liggen daarom ook hier onbenutte kansen: gerichte gedragsverandering krijgt te weinig aandacht en er zijn daarover nog veel te weinig harde en substantiële afspraken gemaakt.

Toelichting:
We zetten ter toelichting weer enkele feiten, overwegingen en verbetersuggesties op een rij:

- (meer) thuiswerken kan veel mobiliteitswinst opleveren; de Corona-pandemie heeft ons laten zien dat dit zeer effectief is - 90% van alle files loste op - en dit bovendien op korte termijn kan, als de noodzaak wordt gevoeld, de wil er is
- dit geldt ook voor het spreiden van de spits - vooral ook van fietsers in de ochtend; dat zou op het heringerichte Westplein en omgeving en ook in het centrum veel mobiliteitsproblemen helpen verkleinen; het spreiden van werk / onderwijstijden door werkgevers, universiteit en scholen kan een waardevolle bijdrage leveren
- hetzelfde geldt voor het door werkgevers stimuleren en belonen - via arbeidsvoorwaarden - van het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen, zoals fiets, OV en anders parkeren (P&R)
- ook zou het de moeite lonen doorgaande verkeer nog precieser te analyseren: wie rijdt over welke trajecten; dat maakt een meer specifieke, doelgroepgerichte benadering mogelijk bij voorlichting en gedragsverandering: maak gebruik van een ander vervoermiddel, van P&R, een andere route (en er kan voor auto's eventueel gewerkt worden met persoonsgebonden tracé-vergunningen).

Omdat de herinrichting van het Westplein, de WSB en de AMS op korte termijn wenselijk is, sluit het snel en gericht werken aan gedragsverandering daar prima bij aan. Sterker nog: tijdens de herinrichtingswerkzaamheden zijn omleidingen, lagere snelheden en gedragsverandering sowieso aan de orde. Gedragsverandering kan op veel plekken bijdragen aan geweldige resultaten: van een minder drukke A27 en andere snelwegen tot minder verkeer en 'files' op WSB, AMS, Graadt van Roggenweg, Leidseweg, Kanonstraat en in het centrum!

Noot: En mogelijk is er ook best wat meer tijdelijk aanvullend openbaar vervoer (op maat) te regelen. Verder kan ook dynamisch verkeersmanagement voor enige (bij) sturing zorgen, maar dit verwordt in een situatie die in de basis niet op orde is gauw tot een noodrem. Zo is de suggestie om vrijkomende rijstroken in de Daalsetunnel te gaan gebruiken als 'bufferzones' nogal onthutsend. Dat illustreert de wat krampachtige en ontoereikende kijk op met name het doorgaande autoverkeer, die ten grondslag ligt aan de huidige mobiliteits- en herinrichtingsplannen. Het toont de onzekerheid en de twijfel, die kennelijk ook bij de plannenmakers zelf leeft, over de haalbaarheid en effectiviteit van hun voorstellen.

Commentaar 4: enkele overige aandachtspunten

Tot slot willen we bondig nog enkele wat andersoortige aandachtspunten naar voren brengen:

- hoe komt de financiering tijdig rond?! (tip: een gelijkvloerse kruising scheelt ca - € 2 miljoen ☺)
- wat wordt de planning en hoelang blijft de Leidse Rijn de bouwplaats die het momenteel is?
- check: weet u zeker dat een doorvaarhoogte van bruggen van 1.95 meter en een doorvaarbreedte van de Sijpesteijntunnel van minimaal 5 meter voldoende is?
- hoe komt het tot passend gebiedsbeheer en blijft het groen ook in de toekomst openbaar?
- PM: een passende plek voor de reeds aanwezige kunstproject 'Lombokpleinparkbank'.

Een wenkend perspectief: conclusies en samenvatting

We omarmen de 'Wiel met Spaken'-visie' uit het Mobiliteitsplan 2040 en er zitten ook in de plannen voor het Westplein en omgeving veel punten waarover we enthousiast zijn. Maar alle voorgestelde investeringen verliezen aan waarde en kwaliteit als mobiliteitsproblemen niet beter worden opgelost: er is en blijft gewoon te veel doorgaand auto- én (snel) fietsverkeer. De huidige voorstellen gaan essentiële keuzes uit de weg en pakken problemen onvoldoende in hun onderlinge samenhang aan. Ze laten de betere oplossingen links liggen, nodigen eerder zowel de automobilist als de fietser uit tot ongewenst gedrag. Het is daardoor een gedateerd compromis met te weinig toekomstwaarde. Met deze plannen halen we al die mooie ambities niet, op het Westplein niet maar ook elders niet.

Hogere ambities hoeven geen utopie te zijn. De kernopgave is het weren van doorgaand verkeer via het Lombokplein, het fietsverkeer beter spreiden en een gepaste (lagere) snelheid van fietsers in het centrum. Maar dit is geen doel op zich. Het wenkende perspectief dat we voor ogen hebben is dat het gebied Graadt van Roggenweg - Westplein/Kanonstraat - Leidseweg voor zowel omwonenden als voor alle verkeersdeelnemers en bezoekers een beter en aantrekkelijker gebied wordt:

- voor de lokale automobilist: wijkbewoners, bezoekers van HC en mensen met een beperking
- voor de verschillende groepen fietsers: kinderen / scholieren, fietsers met boodschappentas, vaders/moeders met de bakfiets, de oudere op een fiets met verlaagde instap, de forens op een pedelec richting CS, de student richting het Utrecht Science Park (USP)
- voor de voetganger: bewoners op weg naar CS; passanten, toeristen, scholieren en werknemers die een (lunch) ommetje maken door Lombok, een bezoek brengen aan de Jaarbeursplein, lekker flaneren langs de Leidsche Rijn, de Kanaalstraat en in het Lombokpark.

Natuurlijk nemen de fietsforens en USP-student een andere route dan Leidseweg - Sijpesteijntunnel. Omdat de meeste gebruikers van deze route best met een gepaste - lage(re) - snelheid willen fietsen, wordt een paar seconden (langer) wachten bij een stoplicht of kruising niet als hinderlijk ervaren en wordt de Leidseweg over de volle lengte voor iedereen veiliger. Fietsers en voetgangers wordt door een 'tunnel' niet het zicht op de andere oever en de omgeving ontnomen.

Met het wegvallen van veel doorgaand autoverkeer richting Amsterdamsestraatweg is er op de Graadt van Roggenweg minder asfalt nodig en is het OV verzekerd van voldoende doorstroming. Er komt ook meer ruimte voor groen en een breed fietspad aan de kantorenkant, dat fietsers snel en comfortabel naar het Jaarbeursplein / CS en de Croeselaan leidt.

Met deze voorstellen wordt het gebied een stuk aangenamer en veiliger, en wordt een ongelijkvloerse kruising Kanonstraat / Sijpesteijnkade overbodig. De kleinste winst is misschien nog de € 2 miljoen die dan vrijkomt voor andere plannen.

Corona-lessen: inspiratie en kansen voor verandering in mobiliteitsgedrag

Naast ruimtelijke sturing is gedragsverandering een krachtig middel om mobiliteit mee te beïnvloeden. Huidige maatschappelijke veranderingen als gevolg van Corona raken ook mobiliteitsgedrag direct. In het plan Westplein zijn deze lessen nog niet meegenomen. Het 'Mobiliteitsplan 2040' geeft al wel duidelijker aan dat trendbreuken te verwachten zijn. Genoemd worden: thuiswerken, digitaal onderwijs en spreiding over de dag van activiteiten. Daar kan kiezen voor andere routes, de fiets, het OV of P&R aan worden toegevoegd. Dit zorgt mede voor spreiding en vermindering van het aantal reizigers op snelwegen, maar ook van, naar en door verschillende delen van Utrecht. Het ondersteunt het realiteitsgehalte van het hogere ambitieniveau dat wij bepleiten. Het versterkt onze conclusies en geeft alle reden om een gelijkvloerse kruising Kanonstraat /

We vatten de voorstellen samen die nodig zijn om de ambities van het plan beter waar te maken:

1. Beperk het aantal auto's op het Westplein / Kanonstraat tot 6.000 - 8.000 auto's. Dit kan door het doorgaande verkeer buitenom te sturen met knips & afslagbeperkingen op maat bij de kop van de Amsterdamsestraatweg (en mogelijk ook de Cartesiusweg; plus met een extra auto-ontsluiting van Noordwest)
2. Spreid het fietsverkeer. Dit betreft zowel doorgaand verkeer naar/door het centrum als verkeer dat richting Jaarbeursplein / CS gaat. Maak vanuit West meerdere en ook gevarieerder routes naar het centrum en het Jaarbeursplein / CS en matig de snelheid van fietsers op in dit plangebied.
3. Zet stevig in op gedragsverandering, bij zowel automobilist als fietser. Ondersteun de trend naar meer thuiswerken, online vergaderingen, spits spreiden, een ander vervoermiddel kiezen, P&R, een route buitenom kiezen. Pak nu door in de samenwerking met de universiteit / het onderwijs en werkgevers (andere roosters en arbeidsvoorwaarden,). Geef als gemeente het goede voorbeeld.

Dit alles is prima haalbaar. Belangrijk is dat de aanpak én-én-én is. Want alleen een evenwichtige en samenhangende aanpak leidt tot het gewenste resultaat. Op deze manier wordt West en met name ook de Kop van Lombok een aangenaam en waardevol deel van een verruimd stadscentrum.

Deelnemer, eigen initiatief

De keuze voor de 30 km per uur zone valt voor de bewoners in Lombok en Nieuw-Engeland moeilijk uit te leggen als we kijken naar waar deze echt nodig is, namelijk op de Vleutenseweg. Veel kinderen in de wijk Nieuw Engeland steken dagelijks de Vleutenseweg over om naar school te gaan in Lombok. Een gevaarlijke weg en talloze ongelukken later wordt niet de Vleutensewrg, maar de graaft van roggenweg een 30 km per uur zone.

Natuurlijk snap ik de uitleg weg die in de beantwoording op talloze vragen hierover is gegeven. Maar kan er dan geen tussenoplossing bedacht worden? Is dat nou echt zo moeilijk. Maak bijvoorbeeld een klein deel van de vleutensewrg een 30 km per uur zone, zodat de busverbinding met leidse rijn nauwelijks vertraging oploopt en de kinderen daarmee toch veilig kunnen oversteken. En denk er eens aan om de auto's wel in snelheid terug te brengen naar 30 km per uur? Er zijn tussenoplossingen te bedenken.

Deelnemer, Mitros

Positief met de kans om sociale huur op deze plek in de stad te kunnen realiseren!

Deelnemer, Stichting Centrummanagement Utrecht

Met veel interesse hebben wij vanuit Centrummanagement Utrecht en dan in het bijzonder vanuit ons aandachtsgebied Bereikbaarheid het Definitieve PvE/FO voor het Lombokplein gelezen.
Hierbij vielen ons de volgende zaken op:

Invloed van toevoegen van voorzieningen:
Er wordt 1.500 - 2.000 m² aan voorzieningen toegevoegd op deze kleine plek. Een concreet getal en best veel vierkante meters die worden toegevoegd in een tijd waarin de leegstand in het centrum verder op dreigt te lopen en ondernemers het lastig hebben. Wij vragen ons ook af in hoeverre het toevoegen van deze functies mogelijk een verstorende werking kan hebben op de verkeersafwikkeling en daarmee de robuustheid van deze verbinding.

Robuustheid van de verbinding vraagt om een specifiekere omschrijving:
In het PvE wordt op bladzijde 30 en 44 gesproken over een robuuste autoverbinding. Wij hebben vanuit CMU ook altijd het belang van een robuuste verbinding benadrukt. In onze ogen is het belangrijk om hierbij wel scherp te benoemen wat hiermee wordt bedoeld. Alleen op die manier kun je namelijk met elkaar beoordelen of er ook daadwerkelijk sprake is van een robuuste verbinding.
Wij verwijzen hierbij graag naar onze eigen interpretatie van een robuuste verbinding in onze uitgangspuntennotitie Bereikbaarheid (op ieder moment binnen 10 minuten met de auto in één van de centrumparkeergarages). Daarnaast vragen wij ons af wat het alternatief is voor de robuuste stadsstraat bij werkzaamheden, een ongeval of andere vormen van hinder waarbij deze verbinding (tijdelijk) wegvalt.

Invloed van parkeren op verkeersafwikkeling:
De mogelijkheid om te parkeren blijft in het PvE staan. Dat heeft in onze ogen een negatief effect op de verkeersafwikkelin/doorstroming. Dit hebben wij altijd gezegd, maar het is erin blijven staan. Het is belangrijk om er hierbij voor te zorgen dat het realiseren/handhaven van deze parkeerplaatsen niet ten koste kan en mag gaan van de robuustheid van de verbinding.

Invloed op robuustheid van ongelijkvloers/gelijkvloerse fietsersoversteek en keuzes Daalsetunnel:
Uit eerder onderzoek kwam naar voren dat er geen verschil in doorstroming zou zijn tussen een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse fietsoversteek. Op ons komt dit nog steeds vreemd over omdat het ons logisch lijkt dat een ongelijkvloerse variant de doorstroming en robuustheid van de verbinding sterker zou bevorderen. In datzelfde licht zijn we benieuwd naar de uiteindelijke keuze voor de invulling van de Daalsetunnel waarbij wat ons betreft de robuustheid van de verbinding voor bestemmingsverkeer richting de centrumparkeergarages randvoorwaarde is.

Tot zover onze schriftelijke input op het Definitief PvE/FO Lombokplein. Wij gaan hierover volgende week dinsdag graag het gesprek aan.

Met vriendelijke groet mede namens de betrokken bestuursleden bij het aandachtsgebied Bereikbaarheid.

Deelnemer, eigen initiatief
Ik ben een bewoner aan de ------ en kijk met nieuwsgierigheid uit naar de plannen van deze buurt. Ik kon ze niet zo eenvoudig vinden maar ik hoop wel dat er gekozen wordt voor meer groen in deze wijk, dat heeft het echt hard nodig.

Deelnemer, namens drie Utrechtse roeiverenigingen Viking, Orca, Triton
Ik wil graag namens de roeiverenigingen, het onderwerp "Veiligheid op het water" bespreken, conform onze schriftelijke inspraak. En in het verlengde daarvan verneem ik graag van de initiatiefnemers hoe zij aankijken tegen de integratie van de beleidsontwikkelingen op andere onderwerpen die raken aan Project Lombokplein.

Deelnemer, Klépierre
Bijdrage is toegevoegd in IBABS.

Deelnemers, eigen initiatief
Beste heer/mevrouw,

Wij zien aan de plannen dat de parkeerplekken voor ons deur verdwijnen en fietspad komt.

Wij zijn daar niet mee eens.

1. als ik mijn deur uitkom met mijn kleine kind en er rijden daar allemaal honderden fietsers is dit levensgevaarlijk ook u weet dat door de toenemende fietsers in Utrecht er de laatste jaren veel dodelijke ongelukken met fietsers hebben toegenomen.
2. Hoe moet ik mijn zware boodschappen vanaf de auto naar de 3e etage via de trap (er is geen lift aanwezig) naar boven meenemen als ik ruim honderd meter moet lopen? Daarnaast koop ik ook spullen voor het huis zoals een bank/wasmachine, kast en ook deze goederen moet ik dan minimaal honderd meter sjouwen om voor mijn deur deze goederen naar boven te brengen. Ik hoef u niet uit te leggen wat voor desastreuze gevolgende de plannen van de gemeente voor de graadt van roggenweg heeft in dit geval wordt het wonen in mijn huis onmogelijk. Daarnaast is het praktisch onmogelijk om goederen naar mijn huis te vervoeren want met dit plan zou het betekenen dat ik minimaal honder meter moet lopen om producten/goederen te vervoeren naar mijn woning.
3. Achter on op de Leidseweg waren wij al tegen een fietsstraat met de hele buurtbewoners en deze is toch doorgedrukt. We kunnen niet eens meer normaal lopen op de leidseweg door de razende toestroom van fietsers die denken dat ze de tour de france aan het rijden zijn. Ook dit is levensgevaarlijk voor ons kind en andere kleine kinderen die bij ons in de straat wonen. Nog een fietstraat en deze aan de graadt van roggenweg zou betekenen dat er bijna helemaal geen ruimte meer zal zijn voor overstekende voetgangers. Wij hebben dan VOOR en ACHTER ons een fietsstraat. Waar wij als voetgangers niet eens tussen komen om over te steken.
4. Wij willen weten wat de stand van zaken is en wij willen heel graag met de gemeente / gemeenteraad in gesprek over deze besluitvorming. Ik wil een concrete data voor een gesprek hierover.

De vraag is niet meer of wij voor ons deur kunnen parkeren maar met dit beleid is de vraag of wij uberhaupt nog in de straat kunnen parkeren. Wij willen eerst concreet weten hoeveel parkeerplekken er tot aan graadt van roggenweg 11L komen.
Hierbij wil ik aangeven dat wij niet vragen om de aantal parkeerplekken inclusief laden en losen en taxi plekken want die kunnen wij zo ie zo niet gebruiken.

Over de term leefbaarheid:
U maakt de stad en de straten in dit geval de graadt van roggenweg leefbaar voor mensen die buiten dit gebied wonen.
Wij als bewoners zien dit heel anders, want wij wonen hier en niet de fietsers !!!
Voor ons is dit juist een teruggang en terugslag in leefbaarheid !!!!!!!!!!

Over het laden en lossen; Dit houd in dat er 22 woningen 1 parkeer plek voor laden en lossen moeten gebruiken !! dit lijkt mij niet efficient en al helemaal niet praktisch. Wij willen geen laden en lossen plekken wij willen genoeg en voldoende parkeerplekken voor ons huis.

Nogmaals wij zijn tegen dit besluit, voor ons als gezin met een klein kind hebben wij de indruk dat wij letterlijk hier worden weggepest omdat wonen hier voor ons onmogelijk wordt gemaakt met de beslissingen die jullie nemen over de aanpak van dit gebied.

Wij willen ook precies weten wanneer dit wordt besproken in de gemeenteraad want de gemeente geeft altijd aan dat er inspraak mogelijk is door zijn bewoners maar in dit geval lijkt het erop dat er 0,0 inspraak mogelijk is.

Wij maken ons grote zorgen over de leefbaarheid van ons gezin
Gegroet,

Deelnemer
Helaas kan ik zelf niet aanwezig zijn bij de Raadsinformatiebijeenkomst over het Lombokplein. Daarom deze schriftelijke bijdrage.

Kiezen voor het verleden of voor de toekomst
Bij besluitvorming over het Lombokplein is de vraag kiezen voor het verleden: autoverkeer dwars door de stad faciliteren, of kiezen we voor de toekomst: het vergrote centrum is het domein van de voetganger en de fietser en alle doorgaand autoverkeer verkeer gaat niet door de stad, maar buitenom.
Met het besluit om geen tunnel aan te leggen is gekozen voor het tweede, maar halfslachtig. Kiezen voor de toekomst betekent het echt beperken van doorgaand autoverkeer. Dan wordt het Lombokplein leefbaar en aantrekkelijk, net als de Amsterdamsestraatweg en zijn, Lombok, het oude centrum en andere gebieden goed bereikbaar. Voor de bereikbaarheid van Lombok en het oude centrum zijn slechts 9000 autobewegingen per dag nodig en dat is prima combineerbaar met goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer van de Kanonstraat.

Maar kies daar dan ook echt voor en blijf niet halfslachtig doorgaand verkeer faciliteren. Bij het besluit om de autotunnel onder het Westplein te schrappen is gekozen voor maximaal 15.000 vervoersbewegingen per dag. Niet omdat dat nodig is voor de bereikbaarheid van de oude binnenstad, want daar zijn veel minder bewegingen voor nodig. Dat getal komt uit het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht. Dat maximum van 15.000 bewegingen bij het Lombokplein (en op de Westelijke Stadsboulevard) had overigens al in 2014 gerealiseerd moeten zijn.
Voortdurend wordt er toch geprobeerd om dat maximum van 15.000 op te rekken. Nu wordt er gesproken over een gemiddelde van 15.000 op een normale werkdag. Dus op een koopavond is het dan veel drukker. De capaciteit van de weg is 17.000 omdat er een ‘robuuste’ weg moest komen, niet om die capaciteit ook echt te gebruiken. Houd vast aan dat maximum van 15.000 per dag en bewaak dat ook door dosering en verkeersmanagement. Nog beter, neem echte maatregelen om het doorgaand autoverkeer echt te weren. Dat is kiezen voor de toekomst.

Wethouder Everhardt heeft ooit geroepen De binnenstad begint bij het Merwedekanaal. Liever niet iets eerder bij de afslag van de Weg van de Verenigde Naties richting Europalaan. Laat de 2 x 1 baansweg met 30 km per uur daar beginnen, in plaats van pas bij de Koningsbergerstraat. Dat kan als er een parkeerbeleid van de toekomst wordt doorgevoerd voor de bestaande en nieuwe kantoren en woningen in het Jaarbeursgebied, rondom het Jaarbeursplein en de Westflank Noord. Hanteer geen parkeernormen uit het verleden maar parkeernomen uit de toekomst, met parkeer op afstand en prioriteit voor bereikbaarheid door OV en fiets zeker bij OV knooppunten.

Kies ook voor een oplossing voor het fietsverkeer van het toekomst.

De oplossing van het verleden is concentratie op één paar routes zoals de Leidsweg en de binnenstadsas. De oplossing van de toekomst is verdunning: een fijnmaziger fietsroutenetwerk. Niet alle fietsers over de Leidseweg en de binnenstadsas, maar veel alternatieve routes: langs bijvoorbeeld Graadt van Roggeweg, Kanaal straat, Vleutenseweg en meer zuidelijk maak van de Moreelsebrug een echte fietsverbinding en maak een extra verbinding bij de Nicolaas Beeststraat. Als je kiest tegen een autotunnel onder het Westplein, moet je ook kiezen tegen een fietstunnel. Net als het dempen van de singel en de flyover is dat een dure oplossing van het verleden, waar je later veel spijt van krijgt. Een gelijkvloerse kruising past bij de toekomstige omgeving die we wellen bij het Lombokplein/Lombokpark. En is goed mogelijk bij mobiliteitskeuzes van de toekomst.

Kijk meer naar de omgeving
Waarom is nu nog niet gekozen voor het concentreren van alle autoverkeer in de Daalsetunnel in de zuidelijke tunnelbuis. Dat geeft ruimte voor ontwikkelingen bij het Daalsepark. Volgens mij was ook de opdracht om dat in samenhang met de ontwikkeling van het Lombokplein te onderzoeken. Kijk dan ook naar een logische route voor de fietsverbinding van Wisselspoor, door een tunnel bij de Boorstraat, door de Daalsetunnel en oostelijk van het Lombokpark naar het station. En waarom de snelheid van auto’s en bussen op de Vleutenseweg niet beperken tot 30 km per uur.

Nog twee kleine punten.
Waarom geen doorgang door het noordelijk woonblok van de doorgang tussen moskee en Buenos Aires naar de Hagelbuurt? Een niet openbaar toegankelijk groene ruimte binnen dat woonblok past volgens mijn niet in de vergrote binnenstad.
Waarom is de rijroute voor auto’s tussen J.P.Coenbrug en Damstraat omgekeerd?
Dat levert gevaarlijke situaties op bij de JP Coenbrug

Deelnemer, Stedelijk Utrechts Woonschepen Overleg.
Graag zou ik bij raadsleden het aspect van waterveiligheid nader onder de aandacht brengen; omdat doortrekken Leidse Rijn scheepvaart richting Muntkom doet toenemen. Wij en bewoners maken ons zorgen over de veiligheid