

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	C. Mesman	Datum	24 januari 2023
Doorkiesnummer	030-2864946	Kenmerk	10581827
E-mail	c.mesman@utrecht.nl	Onderwerp	Lombokplein beantwoording vragen Cie ROG 12 januari 2023
Bijlage(n)	1 (onderaan bijgevoegd)	Beleidsveld	Groot Merwede

Geachte leden van de raad,

Bij de behandeling van het bestemmingsplan Lombokplein in de commissievergadering Ruimtelijke Ordening en Grondzaken op 12 januari 2023 zijn een aantal vragen gesteld over het ontwerp van Lombokplein. Hieronder geven we een reflectie op de vragen die zijn gesteld met betrekking tot omdraaien rijrichting Leidseweg, Verlengde Damstraat robuuster maken en behoud van bomen op de Graadt van Roggenweg. Dit zijn onderwerpen die we niet regelen in een bestemmingsplan, maar worden verder uitgewerkt in het VO/DO van de openbare ruimte conform het vastgesteld PvE/FO. Een besluit over de rijrichting hoeft nu dus nog niet genomen te worden. Mochten er bij de verdere uitwerking wijzigingen zijn op deze onderdelen, zoals het behouden van een boom, verlengen van een invoegstrook, dan past dat binnen het bestemmingsplan dat nu ter besluitvorming voorligt.

Rijrichting Leidseweg

Aanleiding

Het omdraaien van de rijrichting heeft te maken met het opheffen van de huidige doorsteek van de Leidseweg naar het huidige Westplein (voorlangs de Leidsche Poort) in combinatie met het eenrichtingsverkeer in de Verlengde Damstraat richting de Kanaalstraat (onderdeel buurtvisie Kanaalstraat – Damstraat).

Uit de veiligheidsanalyse ([Bijlage bij raadsbrief van 14 maart 2022](#)) blijkt dat men bij het autoparkeren bij deze gedraaide rijrichting tegemoetkomende fietsers beter in zicht heeft en de rabatstrook (in het midden van het profiel) goed kan gebruiken om voor te sorteren. De automobilist rijdt de fietser tegemoet en heeft dus goed zicht op de fietser bij het in- of uitparkeren. In de huidige situatie rijden de fietsers achter de automobilist en zijn dus minder goed te zien bij het inparkeren. De automobilist kan de achteropkomende fietser alleen zien in de spiegels of over de schouder kijkend (incl. dode hoek). Aandachtspunten bij de omgedraaide rijrichting zijn dat de auto de tegemoetkomende fietsstroom moet kruisen en bij het uitparkeren de bestuurder aan de trottoirkant zit.

RIB 20 december 2022

Naar aanleiding van de vragen in de RIB op 20 december 2022 hebben we contact gezocht met andere gemeentes in Nederland. Uit verschillende steden zijn reacties gekomen op basis van soortgelijke situaties: Rotterdam, Amsterdam, Breda, Haarlem/Zandvoort en Apeldoorn. Reacties die de Utrechtse situatie onderbouwen. Zonder meteen in de precieze cijfers te duiken tonen de referenties in de andere steden ook drukke fietsroutes. Het betreft onder andere drukte door de verbinding naar de randgemeentes (Breda-Etten Leur), toeristen (Zandvoort), duidelijke

spitsrichtingen (Rotterdam), aanwezigheid van een school voor voortgezet onderwijs (Breda) en zeer hoge fietsaantallen (Rotterdam).

Belangrijkste conclusies uit de reacties:

- Fietzers zijn beter in zicht (van voren), beter dan van achteren (spiegel/dode hoek): Breda, Amsterdam
- Aandacht voor naderende fietser bij uitparkeren: Breda, Zandvoort, Amsterdam
- Beschikbaarheid van rabatstrook/schrikstrook of ruimere parkeervakken ter (gedeeltelijke) compensatie van punt 2: Apeldoorn, Breda, Zandvoort, Amsterdam

In Bijlage 1 zijn de reacties per gemeente gepresenteerd.

Leidseweg

Op de Leidseweg is extra ruimte tussen het parkeervak en de fietsstrook. De parkeervakken op de Leidseweg zijn 2 meter breed, conform de ontwerprichtlijnen. Naast de parkeerstrook is een rabatstrook/schrikstrook van 0,40 m uitgevoerd in klinkers. Hierdoor heeft de bestuurder bij het uitparkeren beter zicht op tegemoetkomende fietsers.

Op de Leidseweg is tijdens de ochtendspits op werkdagen sprake van ca. 2.000 fietsers in beide richtingen, tijdens de avondspits zijn dit er ca. 1.500 fietsers.

Gevolgen omdraaien rijrichting op verkeersveiligheid

Tijdens de RIB is aandacht gevraagd voor het feit dat in- en uitparkerende voertuigen tegemoet komende fietsers moeten kruisen. Dit is inderdaad een aandachtspunt. In de referenties wordt door andere gemeentes en VVN aangegeven dat de fietsers beter in het zicht zijn van de automobilist, in essentie dus een verbetering. In de RIB werd door de Fietzersbond Utrecht ook aangegeven dat de omgedraaide rijrichting een verbetering is voor fietsveiligheid.

Er zijn geen methodes bekend om het risico op een ongeval in een bepaalde situatie getalsmatig te berekenen. De SWOV (Stichting Wetenschappelijk onderzoek Verkeersveiligheid) heeft wel onderzoek gedaan naar risico's op een ongeval. Deze analyse is gedaan op basis van het aantal geregistreerde ongevallen over een groot aantal jaren. Factoren die een rol spelen zijn vervoerswijze, leeftijdscategorieën, type infrastructuur en afgelegde afstand, maar ook belangrijke zaken als afleiding.

In de afgelopen 5 jaar is er op de Leidseweg sprake geweest van incidenteel een ongeval tussen voertuigen en fietsers, van één ongeval is bekend dat het om een parkerende auto ging.

De kans op een ongeval is dan ook in de nieuwe situatie lastig in te schatten. Uiteraard is er incidenteel kans op een aanrijding, maar dat is in de huidige situatie ook het geval.

In de praktijk ligt de snelheid van het autoverkeer zeer laag, autoverkeer zal voor het in- en uitparkeren zeer langzaam rijden, zelfs vanuit stilstand, dus in geval van een aanrijding zal de impact gering zijn.

In Utrecht zijn op vele andere locaties soortgelijke situaties. Zoals een deel van de Leidseweg, deel van de Croesestraat, Tolsteegsingel, Cremerstraat en Nachtegaalstraat/Burg. Reigerstraat.

Conclusie

Uit een rondgang langs een aantal gemeentes in het land blijkt dat een situatie, zoals op de Leidseweg wordt voorgesteld, niet tot extra gevaarlijke situatie leidt. Zoals een aantal gemeentes ook aangeven, is er op de Leidseweg ook sprake van een rabatstrook naast de parkeervakken. Daarnaast wordt het voorstel door belangenorganisaties als VVN (in een andere stad) en de Fietzersbond (in Utrecht) ook niet als verkeersonveilig aangemerkt.

Verlengde Damstraat robuuster maken

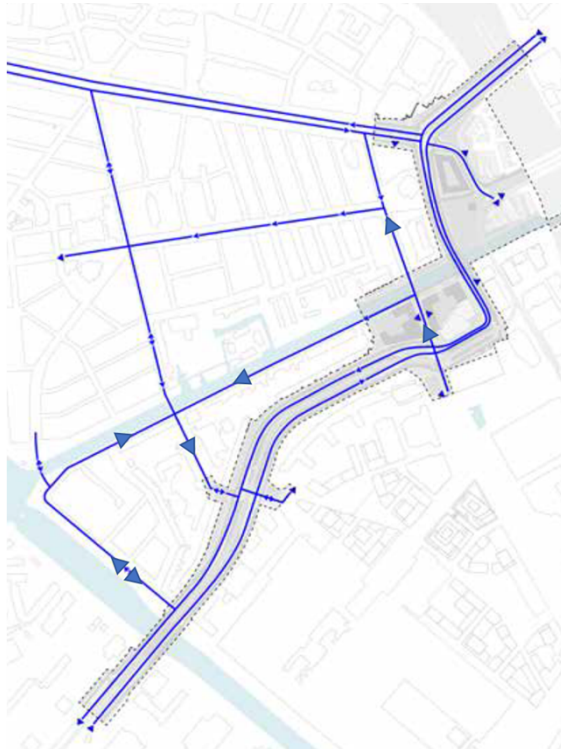
Aanleiding

In het PvE/FO Lombokplein is voor het ontwerp van de Verlengde Damstraat stedenbouwkundig bewust gekozen voor een slank profiel, aansluitend op het profiel van de Damstraat. Het profiel van de Verlengde Damstraat is ontworpen volgens het principe van groen tenzij en biedt ruimte voor groen en een aantal bomen. Deze bomen vormen een belangrijke schakel in de stedelijke groenstructuur. De straat is ingericht voor éénrichtingverkeer richting de Leidseweg. Daarnaast zijn in deze straat 4 containers (2x glas en 2x papier) voorzien. De VVD fractie heeft in de commissie

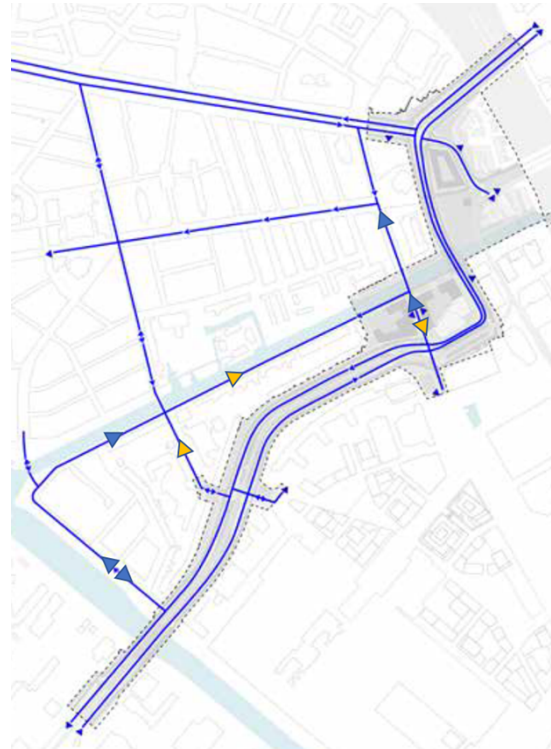
gevraagd om een reflectie op het voorstel om de Verlengde Damstraat robuuster te maken en beschikbaar te maken voor twee-rijrichtingen.

Beschrijving PvE/FO

In het PvE/FO is de rijrichting op de Leidseweg tussen Verlengde Damstraat en Koningsbergerstraat omgedraaid ten opzichte van de huidige situatie. Éénrichtingsverkeer op de Leidseweg tussen de Muntkade en de Koningsbergerstraat blijft zoals in de huidige situatie, dus richting de Koningsbergerstraat. De Koningsbergerstraat heeft éénrichtingsverkeer richting de Graadt van Roggenweg. Dit is nodig omdat éénrichtingsverkeer vanaf de Leidseweg hier samenkomt, dus vanaf de Muntkade en de Verlengde Damstraat. Alleen het eerste deel van de Koningsbergerstraat vanaf de Graadt van Roggenweg is in twee richtingen ter ontsluiting van de parkeervoorzieningen aan de zuidoostkant van het gebied.



Afbeelding 1: rijrichtingen in het PvE/FO



Afbeelding 2: voorstel VVD

Voorstel VVD

Voorstel van de VVD is om de huidige rijrichting Leidseweg te handhaven en de Verlengde Damstraat robuust uit te voeren met twee-richtingen autoverkeer en dus ook extra ruimte voor de fietsers in twee richtingen. De Koningsbergerstraat moet dan de toegang worden voor de aangelegen woonbuurt en krijgt daartoe eenrichtingsverkeer richting de Leidseweg. Zie afbeelding 2.

Verkeerskundige dilemma's tweerichtingen op de Verlengde Damstraat (tussen Graadt van Roggenweg en de Leidseweg)

De reflectie op het VVD voorstel is gedaan op basis van een expert opinion. Er zijn geen analyses opgesteld van de verkeersstromen en er heeft geen analyse plaatsgevonden met behulp van de dynamische simulatie, het instrument dat is gebruikt voor het FO en het VO om de doorstroming voor bus, tram, auto en langzaam verkeer te kunnen analyseren en te vertalen naar het ontwerp. Hieronder volgt de verkeerskundige reflectie per locatie.

Kruising Verlengde Damstraat en Leidseweg

- Op deze kruising vinden per saldo meer verkeersbewegingen plaats. Dit heeft effect op de doorstroming van de fietsers op de Leidseweg. Dilemma: Robuustere Verlengde Damstraat

en terugdraaien van de rijrichting op de Leidseweg versus een complexere kruising met gevolgen voor de doorstroming van de fietsers en overzichtelijkheid voor de fietsers.

Kruising Verlengde Damstraat-Graadt van Roggenweg-Croeselaan:

- Deze kruising wordt complexer, doordat er een verkeersstroom vanuit de Verlengde Damstraat richting de Graadt van Roggenweg/Croeselaan/Lombokplein aan wordt toegevoegd. Deze extra verkeersbewegingen hebben invloed op de doorstroming op deze kruising, met gevolgen voor de doorstroming van in ieder geval de auto, bussen en langzaam verkeer. De tram heeft hier absolute prioriteit, dus hiervan wordt ingeschat dat het effect op de tram minimaal is. Doordat autoverkeer met de bestemming Leidseweg in deze situatie géén gebruik meer moet maken van de Verlengde Damstraat is er sprake van minder autoverkeer dat vanaf de Graadt van Roggenweg linksaf de Verlengde Damstraat inrijdt. Daardoor kan mogelijk de linksaf voorsorteerstrook op de Graadt van Roggenweg korter, dit levert mogelijk meer groen (geen extra bomen) en/of parkeerplaatsen op. Uiteraard blijft deze route wel nodig voor autoverkeer richting de Kanaalstraat.
- Aan de noordzijde van de Graadt van Roggenweg ligt een fietspad in twee richtingen. In het voorstel met twee richtingen komt er een wachtrij van autoverkeer vanuit het noorden voor de kruising te staan, deze wachtrij blokkeert de aansluiting van het fietspad en daarmee het zicht van fietsers op ander verkeer of andersom. Dit maakt de verkeerssituatie onoverzichtelijker en daarmee de kans op ongelukken groter.

Kruising Graadt van Roggenweg – Koningsbergerstraat.

- De Koningsbergerstraat fungeert in het voorstel als ontsluiting voor de Leidseweg. Daardoor moet de linksaf voorsorteerstrook op de Graadt van Roggenweg richting de Koningsbergerstraat worden verlengd om te voorkomen dat linkasafslaand autoverkeer het rechtdoorgaande autoverkeer blokkeert.
- Een langer linksafvak gaat of ten koste van de busstrook de stad in, waardoor de doorstroming van de buslijnen niet meer kan worden gegarandeerd, of ten koste van bomen en groen en het onderhoudspad van de provincie langs de trambaan over een grote lengte.

Koningsbergerstraat

- Omdat in dit voorstel de rijrichting in de Koningsbergerstraat wordt omgedraaid moet autoverkeer op de Leidseweg vanaf de Muntkade de hele Leidseweg afrijden richting de Verlengde Damstraat. Dat betekent extra autoverkeer over de Leidseweg (de fietsstraat).
- Er zijn geen verkeersgegevens bekend van het aantal voertuigen dat in de huidige situatie vanuit Lombok via de J.P.Coenbrug richting de Graadt van Roggenweg rijdt. Met het nieuwe voorstel rijdt dit verkeer ook extra via de Leidseweg richting de Verlengde Damstraat om daar de wijk te verlaten. Omdat de route hierdoor fundamenteel wijzigt is niet in te schatten of deze route dan nog aantrekkelijk genoeg blijft.

Dilemma's profiel Verlengde Damstraat.

Om conform het voorstel van de VVD de Verlengde Damstraat robuuster te maken en beschikbaar te maken voor autoverkeer in twee-richtingen dient de rijbaan 1,0 meter breder gemaakt te worden. Dit heeft tot gevolg:

- Bij dezelfde breedte van de groenstructuur, wordt het trottoir 2 meter ipv 3 meter breed, dit voldoet aan de norm, maar gaat ten koste van de kwaliteit en toegankelijkheid van de voorzieningen voor voetgangers in deze toch drukke omgeving waar langzaam verkeer prioriteit heeft.
- Bij het opheffen/versmallen van de groenstrook, blijft het trottoir 3 meter breed, maar kunnen de 6 bomen niet meer worden ingepast. Dit gaat ten koste van de groenstructuur en het ontwerpprincipe groen tenzij.
- Minder/geen ruimte voor het inpassen van het terras op de hoek Leidseweg/Verlengde Damstraat.
- Bij handhaven van de groenstrook en het trottoir van 3 meter dient de rooilijn van het Leidseblok verplaatst te worden, waardoor het Leidseblok kleiner wordt (effect op woningen/binnentuin)

Voor het eventueel verplaatsen van bomen of containers is een verdere uitwerking van het ontwerp in relatie tot de volle ondergrond met kabels en leidingen benodigd en in relatie tot de minimale afstand van bomen tot de gevel.

Advies

Gezien bovenstaande verkeerskundige en groen consequenties adviseren wij de reeds vastgestelde uitgangspunten uit het PvE/FO Lombokplein in stand te laten.

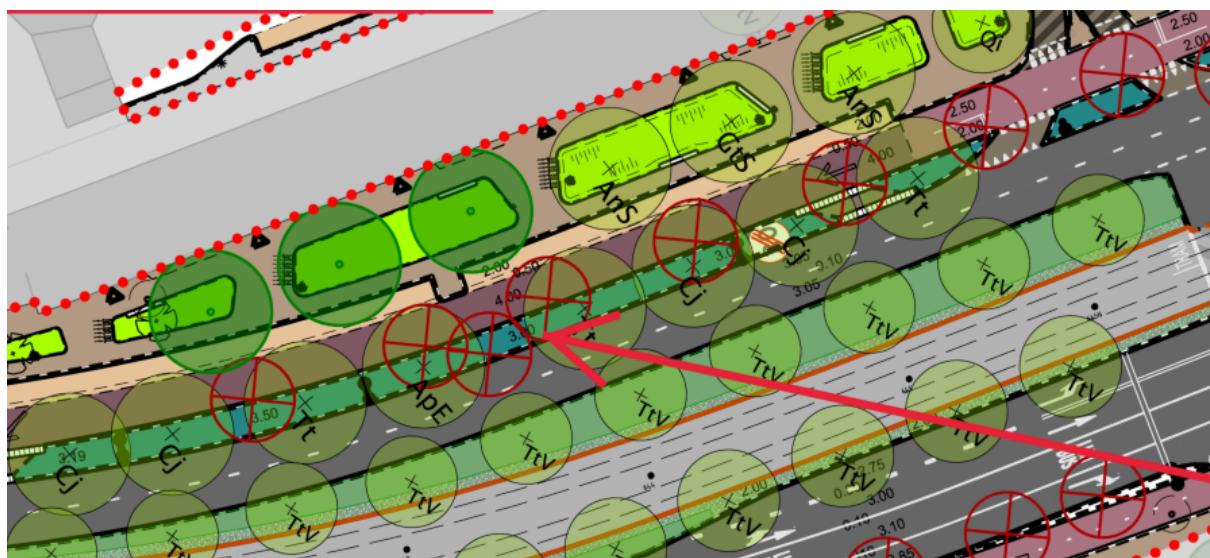
Bomen Graadt van Roggenweg behouden

Aanleiding

In het PvE/FO Lombokplein is veelvuldig onderzoek gedaan om bomen een reële overlevingskans te behouden in het ontwerp. In het plangebied langs de Graadt van Roggenweg staan veel iepen met een onvoldoende conditie en levensverwachting vanwege de soort. Een iep heeft vlezig wortels en is daardoor extra kwetsbaar.

De VVD heeft gevraagd of de 5 bomen langs de Graadt van Roggenweg (ter hoogte van nummer 59 – 71) toch ingepast kunnen worden in het ontwerp.

Zie onderstaande uitsnede uit de bomeninventarisatie, bijlage 11 van Toelichting bestemmingsplan.



Overlevingskans van de bomen

De vraag van de VVD betreft 5 bomen in één rij op de rand van de groenstrook met de ventweg. Deze vijf bomen (allemaal iepen) hebben een onvoldoende conditie en onvoldoende toekomstverwachting, zie bomeninventarisatie (bijlage 5 PvE Lombokplein). Gezien de huidige conditie van deze bomen hebben ze een grote kans om binnen enkele jaren ziek te worden. Daarnaast zijn iepen extra gevoelig voor werkzaamheden in de omgeving en wisseling van de waterstand, wat een negatief effect heeft op de verwachte levensduur.

Advies

Gezien de grote kans dat deze bomen versneld zullen uitvallen door de werkzaamheden zijn in het ontwerp van Lombokplein deze bomen niet behouden.

In het ontwerp van Lombokplein is een wadi voorzien in de groenstrook tussen de rijbaan en de ventweg. Deze wadi is onderdeel van het afwateringssysteem. De nieuwe bomen die hier voorzien zijn, worden lager geplaatst en zijn van een ander soort, die beter bestand is tegen wisselingen van de waterstand. De huidige bomen kunnen niet gecombineerd worden met een wadi.

In het ontwerp worden drie bestaande bomen met conditie goed/voldoende aan de zijde van de woningen wel behouden. Deze bomen worden opgenomen in een boomvak. Om voor deze bomen voldoende ruimte te houden, kan het profiel niet verder die kant op geschoven worden.

Daarnaast is een zesde boom op de rand van de groenstrook met de rijbaan (stadsstraat). Deze zesde boom, heeft een voldoende conditie en voldoende toekomstverwachting. Deze boom is niet verplantbaar vanwege de soort en de leeftijd (omvang) van de boom. Om deze boom te behouden dient een aanzienlijke slinger in de stadsstraat, 3 meter vanuit de stam van boom, gemaakt te worden.

Burgemeester en wethouders

Datum 24 januari 2023
Ons kenmerk 10581827

Of dit (veilig) ingepast kan worden moet nader onderzocht te worden. Aandachtspunt bij behoud van deze boom is dat dit type boom gevoelig is voor wisseling van de waterstand als gevolg van de wadi.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage 1: omdraaien rijrichting - reactie per gemeente

Gemeente Breda

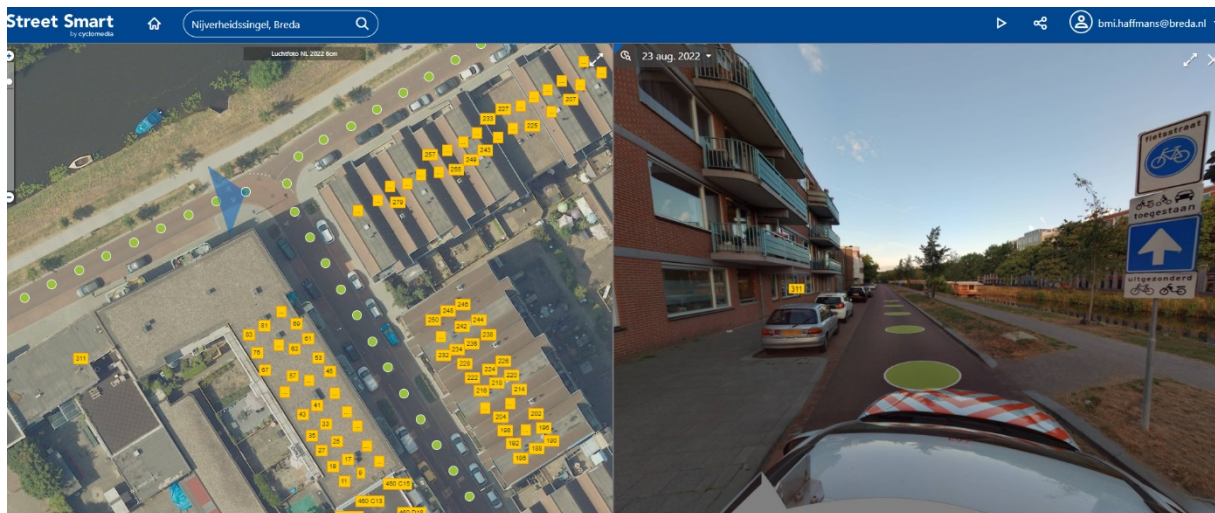
In een soort vergelijkbare casus hadden bewoners in Breda advies ingewonnen bij VVN.

VVN reageerde toen met het volgende richting bewoners en de gemeente Breda:

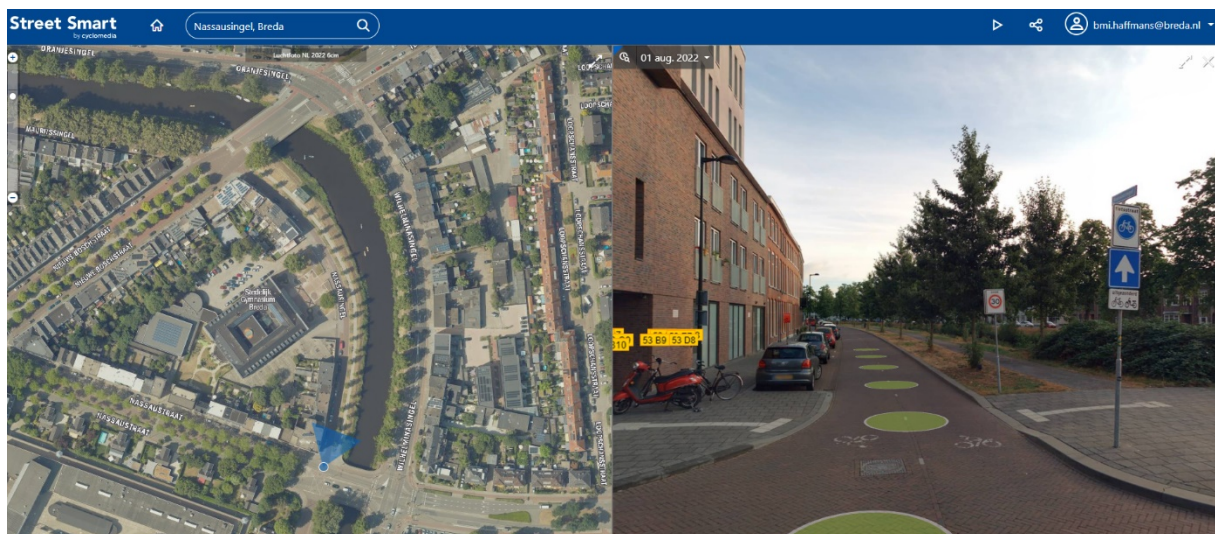
De parkeerplaatsen zijn iets minder gunstig gesitueerd dan de meeste parkeerplaatsen in de huidige situatie, omdat de bestuurder bij uitparkeren wat minder makkelijk een fietser kan zien naderen. Daar staat tegenover dat er een ruime marge zit tussen de geparkeerde auto (ca 1,8m) en de rand van de fietsstraat (ca 50cm). Een fietser houdt bovendien enige afstand tot deze rand van het asfalt. De praktijk zal zijn dat een wegrijdende autobestuurder een klein stukje uitrijdt zonder conflict, waarna er zicht is op naderende fietsers. Dat zicht (naar voren) is beter dan in de huidige situatie (via de zijspiegel/dode hoek). Daarna rijdt de autobestuurder helemaal uit het parkeervak weg. Bij inparkeren is ook beter zicht (want naar voren, dat is de meest kritische fietsrichting).

Vergelijkbare situaties in Breda:

1. Nijverheidssingel fietsroute van centrum naar Breda-west/Etten-Leur en terug.



2. Nassausingel door de aanwezigheid van Stedelijk Gymnasium Breda tijdens schooltijden een druk bereden fietsroute



Burgemeester en wethouders

Datum 24 januari 2023
Ons kenmerk 10581827

Gemeente Zandvoort

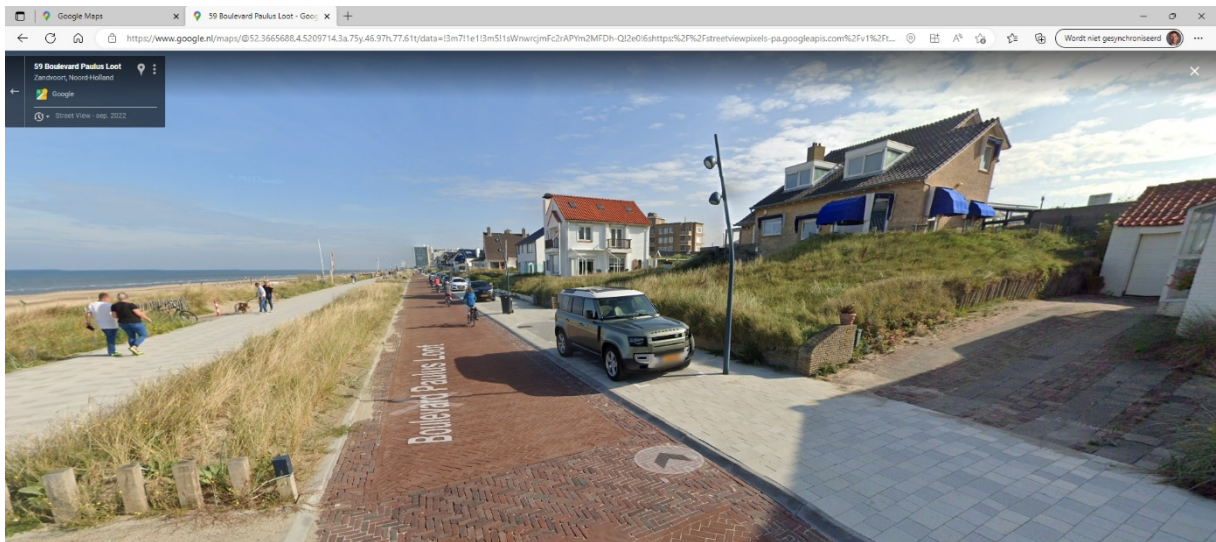
Het idee in Zandvoort was om het parkeren aan de kustkant te verwijderen zodat daar een mooiere inrichting kan komen (landschappelijk). Deze weg is een 1-richtingsweg met fietsers in twee richtingen. In de zomer is het hier zeer druk met auto's en nog drukker met fietsers in twee richtingen. Het nadeel is dat de bestuurder links zit en de auto rechts uit het parkeervak manoeuvreert. Hierdoor heeft hij laat zicht op aankomende (race-) fietsers. Dit is op te lossen door brede parkeervakken toe te passen.

Hieronder een foto van een proefvak. Daarbij is te zien hoe het eerst was en hoe het kan worden, met parkeervakken op trottoirniveau.

Het college heeft uiteindelijk het ontwerp doorgezet. De herinrichting is inmiddels opgeleverd.



Hieronder weer het beeld hoe het uiteindelijk geworden is. Wat hier ook meespeelde is dat er vrij veel in en uitritten zijn waardoor je meer zicht kan krijgen bij het uitparkeren. Buiten het toeristenseizoen is het hier rustiger.



Burgemeester en wethouders

Datum 24 januari 2023
Ons kenmerk 10581827

Gemeente Amsterdam

Weesperzijde als referentie. Bij de planvorming van de herprofilering die nu gaande is, is de Leidseweg in Utrecht ook als referentie gebruikt.

Er zijn wat verschillen, de Weesperzijde is breder, deels tweerichtingenverkeer met aan beide zijden langsparkeren, dus mindere mate van dwang om aan de andere kant te parkeren. Zie dit (op de foto nog niet heringerichte) deel.



Zichtbaar is dat er aan de westzijde behoorlijk veel met de neus naar het noorden wordt geparkeerd (aan de overzijde van de straat). Was nooit een probleem. Het inparkeren is in theorie veiliger aan de andere kant, omdat de automobilist de te kruisen fietsstroom recht aan kijkt, in plaats van in de spiegel aan moet zien komen en ook met inparkeren dezelfde kant op gaat. Uitparkeren kan inderdaad wel lastiger zijn, met name als er een busje voor je staat omdat de bestuurder dan aan de ongunstige kant zit. Dit is wel te verzachten door ruimere vakken aan te geven in de lengte en breedte, mocht je daar ruimte voor hebben. Maar concluderend is aan de andere kant parkeren voor Amsterdam geen no-go; in de nieuwe situatie komt ook weer langsparkeren aan de andere kant terug.

Gemeente Rotterdam

Wellicht niet helemaal wat Utrecht bedoelt, wel een voorbeeld waar inparkerende voertuigen een drukke fietsstroom moeten passeren (maar niet op dezelfde manier inparkeren) Teilingerstraat:



Intensiteiten op basis van de nabijgelegen VRI circa 100-150 fietsers per uur, tijdens de spitsen +300 fietsers per uur, met in de ochtendspits tussen 8 en 9 een sterke fietsintensiteit westwaarts (VRI geeft 500+ fietsers aan).

De auto intensiteit ligt op circa 2.000 mvt/ etmaal, hoogste piek ook hier tijdens de ochtend met circa 250 voertuigen.

Gemeente Apeldoorn

In deze gemeente is een vergelijkbare discussie geweest over een soortgelijke situatie met eenrichtingsverkeer op een relatief drukke fietsroute (vooral in het toeristenseizoen).

Burgemeester en wethouders

Datum 24 januari 2023
Ons kenmerk 10581827

Dat was bij een beoogde uitbreiding voor een supermarkt, dus met een (veel) grotere turnover (het aantal parkeerbewegingen per dag) dan in een woonwijk en bovendien met automobilisten (en fietsers) die de situatie minder gewend zijn.

In een woonwijk wordt dit als minder bezwaarlijk gekwalificeerd. Bij het uitparkeren: als er een 'gewone' auto staat, kan er door de ramen van de auto worden gekeken. Maar als er een busje voor het voertuig geparkeerd staat is er een zichtprobleem.

Het advies is om voor een schrikstrook tussen fietsloper en parkeerstrook te zorgen. Is sowieso een must bij fietsstraten, maar zeker in zo'n geval als hier.