Uitwerking Motie 58/2021 Extra oversteek Graadt van Roggenweg

Bijlage bij raadsbrief Stand van zaken Lombokplein en uitwerking moties/toezeggingen; 8 maart 2022

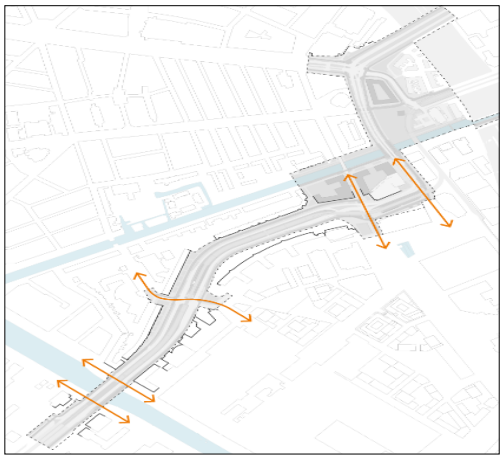
Aanleiding

Aanleiding voor deze memo is Motie 58 van CDA Utrecht (Raad van 25-03-2021) waarin verzocht is de mogelijkheid voor een extra oversteek over de Graadt van Roggenweg te onderzoeken, om de barrière-werking door de trambaan voor langzaam verkeer te verminderen.
De motie vraagt daarbij om zowel te kijken naar de mogelijkheden voor een loopbrug als een extra, veilige, oversteek op maaiveld en welke kosten hiermee gemoeid zijn.

Huidige situatie en ontwerp Lombokplein

In de huidige situatie en het nieuwe ontwerp voor de Graadt van Roggenweg/ Lombokplein zijn vijf oversteekpunten aanwezig. Deze zijn redelijk gelijkmatig en logisch over een afstand van ongeveer 750 meter verdeeld. Het betreft de volgende kruispunten:

1. Verlengde Kanonstraat – Jaarbeursplein (alleen bij de oversteek tram-/busbaan met VRI);
2. Verlengde Damstraat – Croeselaan (met VRI);
3. Koningsbergerstraat (met VRI);
4. Muntkade – Fentener van Vlissingenkade (onderdoorgang trambaan en Graadt van Roggenweg);
5. Kanaalweg (onderdoorgang trambaan en Graadt van Roggenweg).



Mogelijke varianten

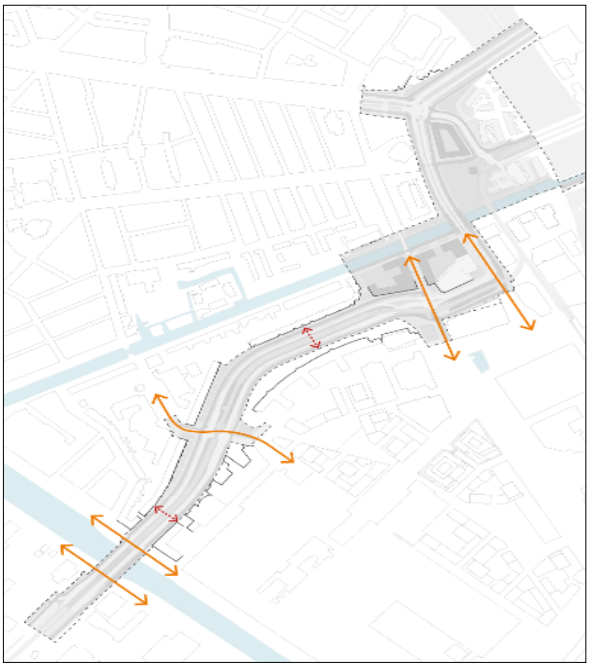
Voor een extra oversteek van de Graadt van Roggenweg zijn drie uitvoeringsmogelijkheden:

- *Oversteek op maaiveldniveau*
- *Loopbrug*
- *Tunnel*
  De tunnelvariant is niet uitgewerkt omdat deze variant niet wenselijk is vanuit sociale veiligheid en de te verwachte kosten.

Mogelijke locaties voor een extra oversteek

Locaties die in aanmerking kunnen komen voor een extra oversteek zijn tussen:

1. De Croeselaan en de Koningsbergerstraat;
2. De Muntkade/Fentener van Vlissingenkade en de Koningsbergerstraat.



Beide locaties liggen buiten bestaande voetgangersroutes. Het zijn daarmee geen missing links in het netwerk, al zouden ze wel bijdragen aan de fijnmazigheid van het bestaande netwerk. De eerste locatie ligt dichter bij het stationsgebied en de drukte.
Specifiek voor een maaiveld variant geldt dat door de bochten van de trambaan, tussen de Koningsbergerstraat en de Muntkade, het zicht (vanuit de trambestuurder) op een oversteek lastig is. Deze locatie zou dan dicht bij de bestaande onderdoorgang van de Muntkade komen te liggen. Hierdoor is de afstand tot het stationsgebied nog groter en heeft deze beperkte toegevoegde waarde in het voetgangersnetwerk.
Om deze reden is het nader bekijken van een oversteek op de eerste locatie, tussen de Croeselaan en de Koningsbergerstraat, meer voor de hand liggend dan de tweede locatie.

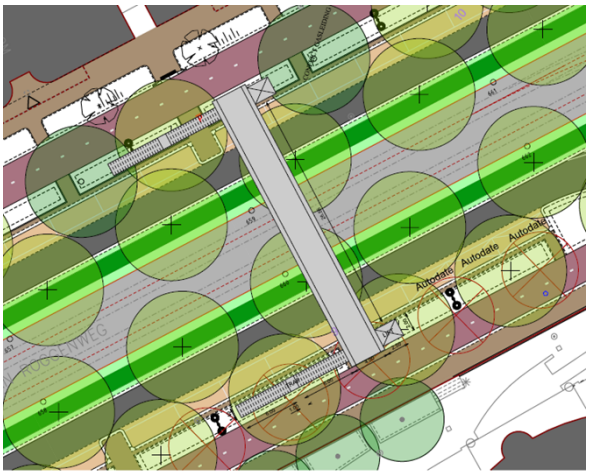
Variant maaiveldniveau

Om de zichtlijnen niet of zo min mogelijk te belemmeren zal een oversteek op maaiveld op een rechtstand geplaatst moeten worden. Technisch gezien is een oversteek over de trambaan relatief eenvoudig te realiseren, echter zijn de bijkomende veiligheidssystemen complex.
Veiligheidsmaatregelen die nodig zijn, zijn oa verkeerslichten, alarmbellen en eventueel slagbomen. In verband met de veiligheidsrisico's die bij een extra oversteek over de trambaan komen kijken is de Provincie Utrecht geen voorstander van een extra oversteek op maaiveldniveau. Ook is de provincie van mening dat een extra oversteek negatieve invloed kan hebben op de exploitatie van de tram en de doorstroming van de (regionale) buslijnen over de Graadt van Roggenweg.
Ondanks dat het snelheidsregime op de auto rijbaan naar 30km/u gaat, moeten voor een veilige voetgangersoversteek extra verkeersmaatregelen getroffen worden, zoals drempels en een zebrapad. Dit heeft een negatieve invloed op de doorstroming en afwikkelcapaciteit van deze route.

Zichtlijnen onderzoek maaiveld oversteek

Voor de eerste locatie heeft Movares reeds in 2019, als onderdeel van PvE/FO fase, voor een oversteek over de trambaan gekeken naar het 'coulissen effect' voor de trambestuurder. Bij dit onderzoek wordt gekeken naar het ontnemen van zichtlijnen door obstakels (zoals bomen) langs de trambaan. Hieruit is naar voren gekomen dat er minimaal vier bomen aan beide kanten van de trambaan uit het plan weg moesten. Dit was nodig om het zicht op de overstekende voetgangers en daarmee de reactietijd van de trambestuurder te verzekeren/verbeteren.

Variant loopbrug



Het alternatief is een loopbrug. Hiervoor is vrije ruimte nodig in hoogte en lengte. Boven de trambaan is minimaal 7.00 meter[1] (gemeten vanaf bovenkant spoor) vrije hoogte nodig. Vanwege de vrije doorrijhoogte voor de brandweer dient de hoogte boven de rijbaan minimaal 4.20 meter te zijn. Deze hoogte heeft gevolgen voor de lengte van de loopbrug en de hoogte van de trappen.

De geraamde kosten voor de loopbrug bedragen circa € 2,4 miljoen.

Principeschets loopbrug



Referentieontwerp – Olliemullerbrug aan de Europalaan

Ruimtelijke inpassing

Op een hoger schaalniveau heeft de ruimtelijke inpasbaarheid met name betrekking op de maat, schaal en leesbaarheid van de ingreep in relatie tot de omgeving.
De Graadt van Roggenweg vormt een belangrijke structuur in de stad met een gemengd programma. Aan de noordzijde van deze weg bevinden zich woningen, aan de zuidzijde zijn voornamelijk regionale en landelijk opererende kantoren gevestigd. De bebouwing langs de Graadt van Roggenweg wordt ter plaatse van de voorziene oversteek gevormd door lange gesloten wanden.
Uitgaand van bovengenoemde eisen leiden de overspanning en benodigde hoogte van een brug tot een forse constructie. In het toekomstig groene beeld van de 30km/u stadsstraat Graadt van Roggenweg een beeldbepalend element. Ruimtelijk gezien kan een dergelijk gebaar gerechtvaardigd worden als de locatie van de verbinding een onmisbare schakel zou vormen in het stedelijk netwerk van langzaam verkeerroutes of als er geen andere alternatieven voor oversteken zouden zijn. Dat is in dit geval voor beiden aspecten niet aan de orde.

[1] Integraal Programma van Eisen, Tramsysteem Regio Utrecht, 2011

Op het schaalniveau van de oversteek zelf dient deze zo goed mogelijk ingepast te worden binnen het bestaande wegprofiel. Het behouden van de continuïteit van het profiel vormt daarbij een belangrijk uitgangspunt.
Door de aanzienlijke hoogte van de brug zal er voldoende ruimte moeten zijn voor stijgpunten. Voor een voetgangersbrug wordt uitgegaan van trappen en liften aan weerszijden. Vanuit het gebruik zou het wenselijk zijn om de stijgpunten van de brug direct aan te laten landen op de trottoirs. Omdat op de gedachte locatie het profiel en de trottoirbreedte op gemeentegrond aan de zuidzijde te smal is, de brug erg dicht op de bebouwing komt te staan en een dergelijke oplossing tevens leidt tot onnodige complexiteit lijkt positionering van constructieve elementen en stijgpunten in de bermen tussen fietspad en parkeerstrook de beste oplossing voor deze locatie. De trappen en lift kunnen in dit model haaks op de brug geplaatst worden om ruimte te besparen. Zie plattegrond en aanzicht voor ruimtelijke situering binnen bestaande wegprofiel.

Fysiek past een dergelijke brug binnen het profiel. Ruimtelijk heeft het echter wel een negatieve impact. De brug zelf, maar met name de trappen gaan ten koste van de continuïteit van de boomstructuur en het groen in de tussenbermen. Ook zal rekening gehouden moeten worden dat een goede inpassing ten kosten gaat van (fiets)parkeerplaatsen. Door de beperkte ruimte in het profiel is de bereikbaarheid van de trappen en liften niet optimaal, deze liggen dicht tegen het fietspad en de parkeerstrook aan. Met name vanuit comfort voor de voetganger en veiligheid (beperkt zicht en aanlanding kort op fietspad) een minder wenselijke situatie.
Vanuit de woningen en kantoren heeft de brug visueel een grote impact. Niet alleen de brug zelf staat op korte afstand tot de gevels en bepaalt daarmee het uitzicht maar ook de gevolgen voor de privacy door inkijk in de woningen vanaf de brug vormt een knelpunt.

Advies en conclusie

- Vanwege de veiligheidsrisico’s, de negatieve effecten op de doorstroming van OV en auto en de onderbreking van de groenstructuur is een oversteek op maaiveldniveau geen wenselijke optie.
- Ruimtelijk is een loopbrug slecht inpasbaar en heeft een negatieve impact voor de omgeving, vanwege de onderbreking van de continuïteit van de groenstructuur, de visuele impact en de effecten op privacy/inkijk in woningen. Ook heeft deze variant hoge investeringskosten.
- Algemeen: Uiteraard zijn er voordelen voor een kleine groep gebruikers welke bijvoorbeeld parkeren aan de ene zijde van de straat en wonen of werken aan de andere zijde van de straat. Gezien dit een kleine groep gebruikers betreft wegen de voordelen niet op tegen de nadelen van een extra oversteek zoals hierboven beschreven. Op netwerkniveau heeft een extra oversteek geen directe noodzaak.