

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

8 januari 2021



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 gedurfd maar niettemin realistische insteek.

Commentaar en verbeter suggesties 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 verbeter suggesties 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 Amsterdamsestraatweg (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 'spaaak' - 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 goederenvervoer - 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 Jaarbeursplein; 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 uitgangspunten. 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 ontwerp vrijheid; 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; maar 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)
- overall 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 / Sijpesteijnkade serieus te overwegen. Verder zijn de ervaringen die in het centrum zijn opgedaan met minder autoverkeer en het in goede banen leiden van veel winkelend publiek en (doorgaande) fietsers ook elders te gebruiken, zoals in de Kanaalstraat, de Damstraat en de Amsterdamsestraatweg.

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 in het 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.