

Knijp Monicabrug, Ontwikkelkoers Oudenoord–Nijenoord

Raadsinformatiebijeenkomst	2 februari
Voorzitter	Tara Scally
Tijd	21.00 – 22.00 uur
Zaal	Trouwzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken commissiebrief
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Ruben Post (PvdA), Sander van Waveren (CDA), Anton Poelarends (CU) en André van Schie (VVD)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Martijn Dijkhof, Milieu en Mobiliteit
Meepraters	Roel Notten, Werkgroep Oudenoord Meeprater 1 Gerard van Wakeren, Wijkraad Noordwest Anna Vlaming Reitmanova Jessica van Schaik, Wijkraad Noordwest Fred Hamers, werkgroep Pijlsweerd Oost Harrie van Gemert, Harmonica Kollektief Gijsbert Croes, Verkeerswerkgroep Pijlsweerd Ria Glas, Fietzersbond
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Brigitte Victoor
Programma	Presentatie door Martijn Dijkhof Vragen raadsleden Meepraters aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	Dit onderwerp is nog niet geagendeerd voor een debat in de gemeenteraad.

Motivatie : Ruben Post (PvdA), Sander van Waveren (CDA), Anton Poelarends (CU) en André van Schie (VVD)

Tijdens de RIB horen deze fracties graag van bewoners en gebruikers van het gebied Oudenoord–Nijenoord en andere belangstellenden wat zij vinden van de uitkomsten van de evaluatie en het beoogde vervolgtraject.

Dat doen zij onder andere naar aanleiding van het bezoek van de gemeenteraad aan Pijlsweerd op 7 december 2016. Daarbij denken deze fracties in het bijzonder aan:

- Het vooralsnog ontbreken van korte termijnmaatregelen om de geconstateerde ‘neveneffecten’ (zoals de filevorming Kaatstraat–Oudenoord) te bestrijden;
 - De samenhang met de Ontwikkelkoers Oudenoord–Nijenoord en de verwachte bevolkingsgroei van het gebied;
 - De samenhang met het nieuwe project Oudenoord–Kaatstraat–Adelaarstraat–Kardinaal de Jongweg
- Daarnaast stellen de fracties een technische, ambtelijke toelichting op prijs van de door de CDA-fractie opgevraagde gegevens effecten op omliggend wegennet en over de vertragingen, waarbij ook de samenhang met de bovenstaande projecten in beeld wordt gebracht.

Bijdragen

Roel Notten

Geachte leden van de Raad,

Lange tijd was onze buurt een sleeping giant, een gebied met weliswaar veel potentie maar overschaduwd door negatieve leefbaarheidsproblematiek uit het verleden. Dat was toen. Nu ontpopt Pijlsweerd zich met de komst van Zijdebalen, Noorderlicht en de doorgetrokken Singel dan eindelijk tot de Parel van Utrecht; grootstedelijke nieuwbouwprojecten geven smoel aan onze buurt, die met zijn centrale ligging een grote aantrekkingskracht heeft op bewoners en ondernemers.

Deze investeringen staan in schril contrast met de aanblik van de verkeersader die dwars door onze buurt loopt, de Oudenoord/Nijenoord. Waar deze As van Berlage in de oorspronkelijke plannen een statige laan met brede middenberm zou worden, doet de Oudenoord anno 2017 vooral denken aan het TT Circuit in Assen: één langgerekt plak asfalt, pas voorbij de David Mollemstraat weer onderbroken door een groene middenberm.

De Oudenoord is hiermee vooral een overblijfsel uit de tijd dat in Utrecht de inrichting van de openbare ruimte volledig op de auto werd afgestemd. Niet vreemd dat automobilisten hier dan ook graag gebruik van maken. Het gebruik is tot daar aan toe, maar het gedrag van veel automobilisten op de Oudenoord is bij tijd en wijle weerzinwekkend. De inrichting van de Oudenoord lokt het ook uit om, komend uit het centrum, lekker op te trekken en vol gas langs de stad uit te scheuren. Een rood licht op de kruising met de David van Mollemstraat mag de race niet belemmeren en wordt dus regelmatig genegeerd. 's Nachts als de verkeerslichten uit staan verandert de Oudenoord bij toverslag tot een door automobilisten zelfbedachte snelweg waar gerust met 100 km per uur een kruispunt gepasseerd wordt. Ik verzin het niet, helaas.

De gevolgen voor de veiligheid van bewoners zijn groot. Zelf was ik hier onlangs getuige van toen mijn 7-jarige zoon, fietsend vanaf de David van Mollemstraat, de Oudenoord overstekend op een haar na van zijn sokken werd gereden door een automobilist die een rood verkeerslicht niet negeerde. Het verkeerslicht dat mijn zoon passeerde stond op dat moment nota bene al drie seconden op groen. Nog altijd voel ik als vader dankbaarheid voor het feit dat de automobilist tijdig op de rem kon trappen. Maar tegelijk voel ik ook intense boosheid dat deze straat, de Oudenoord, verkeersasos geen strobreed in de weg legt om de veiligheid en leefbaarheid van bewoners in het geding te brengen. Er met iets veranderen aan de huidige wegindeling en wel nu.

In de Wijkraadpleging Noordwest 2015 konden bewoners aangeven welk onderdeel in Pijlsweerd directe aanpak vereist. Met stip bovenaan staat het antwoord Verkeersveiligheid rond de Oudenoord/David van Mollemstraat. Hier wordt evident te hard gereden. Daarom pleit ik, namens de werkgroep Oudenoord, voor het aanleggen van een rotonde op de kruising Oudenoord-David van Mollemstraat. De mogelijkheid om op dit kruispunt rechtdoor te rausen, moet geëlimineerd worden. Hiervoor in de plaats komt een rotonde die de verkeersveiligheid bevordert en tevens de mogelijkheid biedt om de zichtlijn op het fraaie schoolgebouw uit de jaren '50 (zie foto) passend aan te kleden met groen en een fontein. Ja, ook een fontein want Pijlsweerd pleit voor meer groen en water in de buurt. Geef de openbare ruimte in onze buurt de kwaliteitsimpuls die het verdient!

Op de David van Mollemstraat dient tevens een veilige oversteekplaats te komen, als onderdeel van de voetgangersroute Noordse Park–Zijdebalen (zie foto). En op diezelfde David van Mollemstraat is op de hoek met de Oudenoord het laatste stuk fietspad verdwenen, waardoor fietsers hier over de autorijbaan moeten fietsen. Ook dit is een onveilige en onwenselijke situatie die op korte termijn dient te worden aangepast.

Er is kortom werk aan de winkel: het aanbrengen van rotondes op de Oudenoord bevordert de veiligheid van de bewoners. Dit is de kerntaak van een overheid, dus ook van de gemeente Utrecht. Met een aantrekkelijk vormgegeven Oudenoord bouwen we verder aan een fraaie entree naar de binnenstad en wordt de door de gemeente bedachte 'Poort van Noord' realiteit.

Jessica van Schaik

Tijdens de raad in de wijk heb ik al wat verteld namens de wijkraad Noordwest over onder andere de fietstunnel die de Laan van Engelswier en de Hovenierstraat verbind. Opnieuw wil ik weer het standpunt maken dat een impuls voor noordwest niet alleen zit in het opknappen van het gedeelte tussen Monicabrug en de Kaatstraat. Wij zien meer in kwaliteit op de lijn van Berlage en de straten daarachter.

Te beginnen met de fiets tunnel. Daar is met regelmaat de verlichting kapot waardoor daar (zeker bij slecht weer) jongeren zich ophouden. En het een plek is om te dealen. Ik voel me daar in het donker niet veilig, en rij ook anders zodat ik zelf maar ook andere bewoners niet door de fietstunnel hoeven te rijden. Ook liggen daar 2 vluchtheuvels pal achter elkaar, dit is gedaan om de snelheid van de brommers en scooters eruit te halen, maar die zie ik vaak er hard overheen gaan of zelfs een stukje over de stoep zodat ze de heuvels mijden.

De tunnel ligt op een fietsroute die (zeker in de spitstijden) vaak wordt gebruikt. Maar ook op de dag is dit een verbinding om van Ondiep naar Pijlsweerd te fietsen. Maak deze verbinding aantrekkelijk.

Als je door de fietstunnel Pijlsweerd in rijdt kom je langs een speelruimte De Balk die volledig is afgeschermd met hoge hekken. Dit nodigt niet uit om daar te spelen of binnen te treden. Pijlsweerd aan die zijde van de wijk heeft weinig groen , om meer kinderen in de speelruimte De Balk te krijgen kun je daar de hekken vervangen naar groene struiken zodat de speeltuin een open karakter krijgt een levendigere en groenere uitstraling, met positief gevolg dat er meer en diversere bewoners gebruik gaan maken van deze locatie.

Samenvattend. Pak de openbare ruimte in de straten achter de Oudenoord ook aan. Een prettige lichte fietstunnel. Een open speeltuin met park achtige kenmerken. Ideeën zijn al opgehaald met de wijkraadpleging 2015. Een duidelijke inventarisatie van de wensen uit het gebied. Het fietsen, wandelen en verblijven vanuit Ondiep door Pijlsweerd richting de binnenstad kan zoveel sterker.

Harrie van Gemert

Ter verbetering van de luchtkwaliteit van Pijlsweerd zijn weliswaar in de eerste plaats maatregelen nodig om aantasting ervan tegen te gaan, zoals de beperking van het aantal auto's én het tegengaan van files, echter ook filtering is van belang. Hierbij is groenvoorziening belangrijk ! Instandhouding, verbetering en vergroting van de groenvoorziening in deze groen-arme wijk is van groot belang ! Ter verbetering van de luchtkwaliteit, maar ook de leefbaarheid, even tot rust komen én speelgelegenheid in het groen !

Het schaarse groen in de wijk wordt echter bedreigd ! Op grote schaal vindt er woningbouw plaats, autoverkeer dreigt hierdoor weer toe te nemen.

Wat kan er gedaan worden ?

De Oudenoord kan groener gemaakt worden, middenberm, boompjes, leuker en mooiere gevel-werking, recreatiever met plekjes groen omgaan. Én behoud van wat er wel als is ! Bijvoorbeeld Monicahof, waar ook al geïnvesteerd is in het groen en inrichting als speelomgeving voor kinderen van omwonenden en verder.

Speelweide, toestellen en voetbalveldje. Hier moet niet aan getornd worden door bouwvolume verder te laten toenemen (met bijbehorende verkeer/parkeertoename). !!

Ria Glas

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek verkeersveiligheid, de SWOV, heeft uitgezocht dat kruispunten met verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm zijn. Als verkeer groen heeft moet het door kunnen rijden, de snelheden liggen daarom vaak hoog. Als iemand een rood licht mist, zijn de gevolgen van een ongeval vaak ernstig. Voorrangskruisingen hebben geen opstelstroken en voorsorteerstroken nodig en zijn daarom kleiner uitgevoerd. De snelheden liggen lager. Verkeer dat voorrang heeft kijkt ook of ze voorrang krijgen. Daardoor zijn ze veiliger, er gebeuren pakweg 50% minder ongevallen. Rotondes zijn veruit het veiligst. De SWOV beveelt daarom aan om zoveel mogelijk rotondes te maken en als dat niet kan voorrangskruisingen. Verkeerslichten zou je alleen toe moeten passen als er meer dan 20.000 auto's per etmaal over het kruisingsvlak rijden: dan is het zo druk dat je het verkeer zonder verkeerslicht niet meer weg krijgt. Op voorrangskruisingen is de afwikkeling van het verkeer soepeler dan op kruisingen met verkeerslichten. Verkeer hoeft minder lang te wachten en er zijn daarom geen opstelstroken nodig. Fietsers hebben het meeste baat bij voorrangskruisingen, omdat zij per cyclus maar een paar seconden groen krijgen. Fietsers staan bij verkeerslichten langer te wachten dan auto's, ondanks de inzet van de gemeente om het fietsverkeer vlot te laten doorstromen.

De kruisingen bij de Monicabrug, Kaatstraat en Draaiweg hebben minder dan 20.000 auto's. Ze kunnen zonder verkeerslicht. Volgens SRSRSB zouden ze ook in 2025 nog zonder verkeerslicht moeten kunnen. Niet alleen de bus staat hier lang te wachten, ook fietsers verliezen hier veel tijd. Bij nagenoeg elke oversteek verliezen fietsers volgens de Fietstelweek gemiddeld tussen de 15 en 30 seconden, zowel in 2015 als in 2016. Eigenlijk vreemd: het autoverkeer moet afgeremd, maar fiets en OV komen niet sneller over de kruising. En verkeerslichten zijn minder veilig dan voorrangskruisingen.

De verkeerslichten zijn hier alleen nodig om het verkeer te doseren voor de "knijp". Doseer dat verkeer als je wilt! Maar doe het dan net als op de Goylaan: een doseerlicht voor auto's op een plek waar ze even moeten wachten. Maak voorrangskruisingen of rotondes bij de Monicabrug, de Kaatstraat en de Draaiweg. Dat is veiliger en bevoordeelt de fiets. Wie dan snel wil zijn in de stad, pakt dan wel de fiets in plaats van de auto. In vakanties is er ongeveer 10% minder verkeer in de stad, dan rijdt alles ineens overal goed door. Als slechts 10% van de chauffeurs op de Oudenoord overstapt op de fiets, wint de stad enorm. Verkeerslichten weghalen draagt daaraan bij. Er zullen een aantal opstel- en voorsorteerstroken kunnen verdwijnen. Daardoor ontstaat er ruimte voor groen, ook daar worden de fietsroutes veel aantrekkelijker van.

Kortom: haal de verkeerslichten hier weg en doseer alleen het autoverkeer. Voor veiligheid, een hoog fietsgebruik en een mooiere stad.

Gijsbert Croes

Mijn naam is Gijsbert Croes; ik ben lid van het kernteam van de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd en spreek namens een groot aantal bewoners in onze wijk.

Ik wil beginnen u van harte feliciteren met het succes van de knijp Monicabrug. Het verkeer op de Weerdsingel WZ is afgenomen, waardoor de luchtkwaliteit ter plaatse binnen de norm valt. Maar de champagne kan helaas nog niet open.

Onze eigen analyse laat zien dat er een 20% afname in zuidelijke richting is, maar 33% toename in noordelijke richting. Wat is er gewonnen? Filevorming en asociaal verkeersgedrag hebben ertoe geleid dat bewoners in Pijlsweerd sinds de knijp in 2015 ontevreden zijn: Ze voelen zich onveiliger en de

leefbaarheid is verslechterd. De 3-meting laat op dit punt geen verbetering ten opzichte van eerdere metingen zien. Integendeel. Stilstand betekent ook hier: achteruitgang.

Wanneer gaat de schop de grond in? Alle partijen zijn het erover eens: De klus 'knijp' is nog niet klaar. Weliswaar is het aantal verkeersbewegingen kleiner, nog steeds hebben we te maken met naar schatting zo'n 2.500 auto's doorgaand verkeer per etmaal. De filevorming rondom de Weerdsingel is daardoor groter dan voorzien. Asociaal verkeersgedrag is schering en inslag.

Alleen lokaal knijpen bij de Monicabrug is onvoldoende gebleken. Er zal gedoseerd geknepen moeten worden op het hele traject rondom de Monicabrug. Een gebiedsknijp. Te beginnen met herinrichting Kaatstraat en Oudenoord, en daarna doortrekken over de as Adelaarstraat tot aan de Kardinaal de Jongweg. Geheel in lijn met de ontwikkelkoers Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Alleen zo kun je structureel het verkeer in goede banen leiden en de noordelijke entree tot het centrum aantrekkelijk, zelfs uitnodigend te maken.

De ontwerpen Oudenoord zijn gemaakt, de financiering is rond. Wat houdt u tegen?
Graag wil ik u vanavond dringend oproepen om nog voor deze zomer te starten met herinrichting van de zuidelijke Oudenoord en de Kaatstraat.

In voorbereidende gesprekken constateren we ambtelijke twijfel over de uitvoering: Gaan we de Oudenoord en Kaatstraat nu met voorrang herinrichten, of eerst nog meer metingen doen om een integraal plan voor de genoemde as te maken en dan de schop de grond in?

De Verkeerswerkgroep Pijlsweerd twijfelt niet. Nú starten met de Oudenoord en Kaatstraat, en in het kielzog aanpakken van de as Oudenoord – Kaatstraat – Adelaarstraat – tot aan de Kardinaal de Jongweg, is de best denkbare aanpak. Pak het probleem stap voor stap aan, van binnen naar buiten. En durf te experimenteren.

Door het herinrichten van de Oudenoord en Kaatstraat zal deze enige tijd slechter bereikbaar zijn en nog onaantrekkelijker zijn voor doorgaand verkeer. Dit is een unieke kans om via slimme lussen inzicht te krijgen in de verkeerssituatie, bijvoorbeeld in de Vogelenbuurt. Daarnaast kan verbeterde bewegwijzering doorgaand verkeer netjes en definitief om Pijlsweerd en Ondiep leiden over de daartoe aangewezen wegen in de ontwikkelkoers 3x Slim.

De knijp Monicabrug heeft – behalve voor bewoners aan de Weerdsingel – flinke negatieve gevolgen. Daar is iedereen het over eens. Start zo snel mogelijk met herinrichting van Oudenoord en Kaatstraat, knijp ook op andere punten in het gebied verbeter de bewegwijzering en leer van de effecten. Alleen zo zal doorgaand verkeer definitief om Pijlsweerd en Ondiep kunnen worden geleid en maken we de noordelijke entree van het centrum aantrekkelijk, zelfs uitnodigend.

Ik leg de champagne alvast koud.