

Uitvoeringsstrategie Amsterdamsestraatweg 30 km/u

Raadsinformatiebijeenkomst	12 oktober
Voorzitter	Fred Dekkers
Tijd	21.00 – 22.00 uur
Zaal	Raadzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken raadsbrief
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Ruben Post (PvdA), Indra te Ronde (D66) en Thijs Weistra (GroenLinks)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen en wordt breed geïnformeerd.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Marina Slijkerman, programmamanager wijkbureau NW Cees Verbokkem, senior verkeerskundig adviseur Kaat Smulders, wijkregisseur Noordwest
Meepraters	1. Anna Vlaming, Verkeerswerkgroep Ondiep 2. Meeprater 3. Arvid Dam, Hart voor de Straatweg 4. Tom de Zeeuw, Wijkraad Noordwest 5. Ria Glas, Fietzersbond 6. Bouwe van den Ende, Verkeerswerkgroep Pijlsweerd
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Frank Lith en Brigitte Victoors
Programma	Presentatie(s) door Marina Slijkerman en Cees Verbokkem Vragen raadsleden Meepraters aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	Na de RIB de agenderende partijen verzoeken of, wat en in welke commissie zij de herinrichting van de ASW (integraal) wensen te bespreken.

Motivatie: Ruben Post (PvdA), Indra te Ronde (D66) en Thijs Weistra (GroenLinks).

Bij de ambtelijke toelichting zijn de fracties onder andere benieuwd naar:

- nadere uitleg waarom het college kiest voor variant C (= model met o.a. gescheiden verkeersstromen voor auto en fiets) ;
 - de fasering van de diverse maatregelen en de financiering hiervan (van de € 8 mln. is nu € 3 mln. beschikbaar);
 - de samenhang met andere verkeersprojecten en de verwachte verkeersintensiteiten op de ASW.
- Van meepraters willen de fracties weten wat zij vinden van de nieuwe variant C, ook gelet op het feit dat deze variant tijdens de inspraakprocedure niet heeft voorgelegen. Meer informatie van het

college en opvatting meepraters. Mede op basis van uitkomsten RIB ook agendering voor commissie.

Bijdragen.

Anna Vlaming, Verkeerswerkgroep Ondiep

Eerst korte recapitulatie over hoe het proces verlopen is: Meteen na de zomer 2016 is er een participatie traject gestart. Er is een website opgericht om de knelpunten op de Straatweg te verzamelen en te analyseren. Hier zijn bijna 1000 reacties geplaatst. In oktober 2016 volgde de presentatie van de drie ontwerpen (A, B, C) van een nieuw beoogd profiel van de straat. Na de raadpleging van de 3 ontwerpen in de wijk zijn er nog 2 andere ontwerpen aangedragen door de bewoners (D, E).

Aansluitend hebben we 4 maanden gewacht op een vervolgstap in het participatieproces. Het resultaat van de bewonersenquête m.b.t. de 3 ontwerpen werd niet transparant teruggekoppeld. In plaats daarvan zijn er in maart 2 “nieuwe” ontwerpen gepresenteerd, waarvan een op de bewonersoptie D leek en de andere op de oorspronkelijke gemeentelijke optie A.

Uiteindelijk is in juni 2017 de definitieve voorstel voor de beoogde profiel (A) gepresenteerd aan de stakeholders en aan de raad en vervolgens vastgesteld door het college.

Naar aanleiding van dit proces en het vastgesteld ontwerp hebben wij de volgende vragen:

1. Proces: Bij andere projecten in de stad (b.v. de herinrichting Voorstraat) wordt veel aandacht besteed aan cijfermatige onderbouwing van de gemaakte ontwerpen. Denk hierbij o.a. aan percentage van het bestemmingsverkeer –autobewegingen en fietsbewegingen, aantal parkeerplaatsen en laad-/losplekken, bezettingsgraad van de parkeerplaatsen, etc. Als verkeerswerkgroep zien wij dat ontwerpkeuzes gemaakt zijn met minder tot geen cijfermatige onderbouwing. Gezien de ervaring in andere projecten komt dit vreemd op ons over.

Ook ziet de verkeerswerkgroep niet direct terug hoe de input van de website en bijeenkomsten is geanalyseerd en vertaald is in het gekozen ontwerp. Als laatste missen wij duidelijke argumenten die de doorslag hebben gegeven om de oorspronkelijke opties (B, C, E) niet verder te onderzoeken?

2. Verkeersintensiteiten: Bij de toelichting op het ontwerp wordt gesteld, dat de verkeersintensiteiten op de Amsterdamsestraatweg in volgende 10 jaar niet teruggedrongen kunnen worden. Dit is volgens ons in tegenstelling met de berekeningen gekoppeld aan vastgesteld plan SRSRSB, waarin is opgenomen dat de intensiteiten in 2025 maar 60% van de huidige intensiteiten zouden bedragen.

Als verkeerswerkgroep zouden wij graag willen weten waar de gemeente voor de komende 10 jaar vanuit gaat (geen verlaging of 60% verlaging) en waarom in de toelichting andere aannames zijn gegeven dan in het SRSRSB.

Meer gedetailleerde vragen over de verkeersintensiteiten hangen samen met de cijfermatige onderbouwing. Als verkeerswerkgroep zouden wij graag willen weten welk aandeel van de intensiteiten worden gevormd door doorgaand (wijkvreemd) verkeer?

Welke maatregelen zijn overwogen om met name dat verkeer op de Straatweg te verminderen? En welke zijn met welke argumenten gekozen en welke niet?

Is de eenrichtingsverkeer optie onderzocht? Zo ja, wat zijn de redenen om deze af te wijzen?

3. Financiën: In 2014 is in de Ontwikkelstrategie ASW het bedrag van €1,1 mln. gereserveerd voor aanpak van de openbare ruimte. In 2016 is door de gemeenteraad het bedrag van €1,5mln. voor de realisatie 30-km zone. In 2017 is het bedrag van €1,8mln. beschikbaar gesteld voor de vervolgfase realisatie 30-km zone.

De verkeerswerkgroep vindt het een positieve ontwikkeling dat de gemeenteraad en het college jaarlijks het nut en de noodzaak voor investeren in de Amsterdamsestraatweg hebben gezien. De verkeerswerkgroep is echter wel benieuwd of en hoe deze budgetten zijn ingezet. Hoe wordt geborgd dat een integrale afweging plaatsvindt binnen het totaal budget of zijn het toch separate projecten? In dat kader zou de verkeerswerkgroep ook graag willen weten welke onderdelen binnende integrale visie nog moeten worden uitgevoerd en welke kosten zijn daarmee bedoeld? Heeft de Wethouder een prognose voor de gehele straatweg?

4. Uitvoering: De bewoners hebben een integraal plan voor de hele straat gevraagd. Op dit moment heeft de gemeente een plan gepresenteerd voor een algemeen profiel en 5 bijzondere pleinen tussen Paardenveld en Marnixlaan. Hierdoor ontstaan er volgens de verkeerswerkgroep 'gaten' in de uitvoering van het integraal plan. Als verkeerswerkgroep zijn wij benieuwd welke maatregelen worden genomen op de stukken tussen deze pleinen en in welk tijdsbestek? En hoe dragen deze maatregelen bij aan het integrale plan?

5. Knelpunten: Het doel van de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg is om diverse knelpunten op te lossen.

De verkeerswerkgroep is dan ook erg benieuwd in hoever het gekozen ontwerp en de gekozen strategie voor de herinrichting (meerdere delen na elkaar aanpakken) oplossingen biedt en bijdraagt aan het doel. Met name voor de volgende knelpunten zou de verkeerswerkgroep graag horen hoe verwacht wordt dat ze worden opgelost:

Het spookfietsen onder viaduct, Oversteekbaarheid bij het viaduct, de oversteekbaarheid voor voetgangers, fietsers en automobilisten vanuit alle zijstraten, verbeteringen van de zichtlijnen vanuit de zijstraten, het verbeteren van de veiligheid op het fietspad bij kruisingen (voorkomen van blokkades).

Ten aanzien van het nieuwe ontwerp zijn wij nog benieuwd naar hoe het voorrang geregeld wordt bij de nieuwe pleinen? En waar komt de opstelplek voor afslaand verkeer (auto/ fiets) in de nieuwe situatie op de pleinen?

De verkeerswerkgroep krijgt van bewoners te horen dat zij bezorgd zijn dat de herinrichting volgens vastgesteld ontwerp de verkeersproblematiek op de Amsterdamsestraatweg niet essentieel verbeterd en dat de huidige situatie (grotendeels) in stand blijft. We zouden graag willen zien dat het beschikbare geld ingezet wordt voor onderbouwde effectieve maatregelen.

De rode draad in ons verhaal is dat wij bij een groot aantal keuzes de onderbouwing (cijfermatig en rationeel) missen en er niet wordt onderbouwd wat het concrete effect is van de gekozen oplossingen. Wij vragen u, als raadsleden, deze informatie te gebruiken om de juiste en kritische vragen te kunnen stellen aan de Wethouder.

Met vriendelijke groet

De verkeerswerkgroep Ondiep.

Arvid Dam, Hart voor de Straatweg

Geachte leden van de raad.

Schoon heel en veilig. Hart voor de Straatweg heeft het al veelvuldig aangedragen in de communicatie naar de gemeente. Sinds 2014 is er reeds veel gebeurd op de Straatweg, dagelijks wordt geveegd. Wim, de vuilprikker is inmiddels een bekend persoon. Graffiti en schade kunnen via de overlasttelefoon snel en simpel gemeld worden. Meerdere panden worden grondig opgeknapt of omgezet naar wonen. De leegstand loopt terug. Ook op het gebied van criminaliteit schijnt er veel te gebeuren, maar daar krijgen we niet alles van te horen. Schoon, heel en veilig. Maar er is een aspect in veiligheid waar nog niets aan gedaan is, de verkeersveiligheid. Juist deze vorm van veiligheid is de grootste doorn van ondernemers én bewoners op en rond de Amsterdamsestraatweg.

Eindelijk gaat er iets gebeuren. Ongelukken zijn er dagelijks, grotere waar auto's bij betrokken zijn, nog meer ongelukken tussen fietsers. Meerdere malen heb ik buiten gestaan om mensen van de straat op te rapen om vervolgens te verbinden.

Een 30-km zone met verblijfplaatsen is een idee van de gemeente. Zij heeft aangegeven elke meter van de Straatweg apart te gaan bekijken wat het handigste is om variant C uit te voeren.

Ondergrondse containers en fietsparkeren wordt meteen meegenomen. Zelfs de gevels worden bekeken of die beter kunnen. Toch hebben de ondernemers een aantal zorgen:

1. De verkeersintensiteit blijft de komende jaren hetzelfde qua gemotoriseerd verkeer. Onze vrees is dat bij 30 km/u de stroom van 9500 automobilisten één grote slinger zullen vormen waarbij oversteken onmogelijk wordt. Door onderzoek is aangetoond dat het overgrote merendeel van deze stroom bestemmend verkeer is.
2. De herinrichting roept financiële vragen op. De gereserveerde miljoenen is onvoldoende voor het deel van de Amsterdamsestraatweg waar het hier over gaat. Stukjes zullen worden aangepakt. Werkzaamheden op straat werken negatief op de omzet van een onderneming. Hoe lang zal de Amsterdamsestraatweg een bouwput zijn? Zullen de ondernemers een tegemoetkoming krijgen? Zijn de georganiseerde participatieavonden ook uit deze middelen betaald, zodat er nog minder te spenderen is?
3. Nu gemeente en college ook verticaal de Straatweg in schouw neemt, ofwel de gevels, blijkt dat daar ook ineens veel aangepast moet worden. De gemeente stuurt aan op aanpassingen in de gevelreclame, omdat deze blijkbaar ineens voor 70% niet voldoet. De tegemoetkoming is dat de boete die hiervoor staat in de nieuwe bebording gestoken mag worden. Waarom moeten de ondernemers voor elke maatregel betalen die de gemeente oplegt? Ondernemers geven leven op straat en sociale controle, toch is dit de groep die altijd moet bloeden, terwijl ik nog nooit een ondernemer heb zien urineren of spugen tegen de gevel van de burens. Er heerst nog altijd verborgen armoede onder de ondernemers. Dit zal voor vele de doodsteek geven, daarvoor mag de gemeente straks de uitkering voorzien.
4. Is er lering getrokken uit eerdere herinrichtingen binnen Utrecht? Er zijn in Utrecht helaas al meerdere straten aan te wijzen waar soortgelijke herstructurering heeft plaatsgevonden die in de praktijk niet blijkt te werken en eigenlijk alweer gewijzigd moeten worden.
5. Bereikbaarheid en parkeren blijft voor ondernemers belangrijk. Veel ondernemers hebben daarom voor de Straatweg gekozen. Het college heeft aangegeven dat de Straatweg voor alle verkeer bereikbaar blijft. Maar een automobilist zal moeten kunnen parkeren voor zijn boodschappen. Dit valt ook onder bereikbaarheid. Voor een elektrische auto is evenveel ruimte



Gemeente Utrecht

nodig als voor een oude diesel uit 2001. HvdS voorziet dat er parkeerplaatsen zullen vervallen met de komende herinrichting en daarmee wordt de bereikbaarheid voor klanten beperkt. Veel ondernemers op de Straatweg hebben een groot dekkingsgebied dat tot ver buiten Utrecht reikt, de klanten uit dit gebied komen veelal toch met de auto. Om de omliggende wijken en daarmee bewoners te ontlasten, vraagt HvdS dringend om een kort-parkeren gebied of een blauwe zone. Bereikbaarheid is ook een belangrijk punt in de gezamenlijke agenda van het college en HvdS. Om van deze discussie af te zijn spreekt de gemeente nu maar van verkeersbewegingen... Even breder gezien: met de komst van de nieuwe woningen op Zijdebalen, Spoorzone en de Carthusiusweg zal de Straatweg nog meer belast worden. De gemeente hoopt door fietsers. Willen we ook van het Smakkelaarsveld een verblijfsruimte maken, is het noodzakelijk een loop-fietsbrug terug te plaatsen in de bocht van de singel ter hoogte van Paardeveld. Een extra verbinding tussen het centrum en Pijlsweerd, dat tegenwoordig meer en meer als centrum gezien wordt. We hebben hiervoor reeds een naam: "Annie Brouwer-Korf-brug" Als één van de verbinders in Utrecht tijdens haar ambtsperiode.

6. Waarom verkeersregels opstellen als er niet gehandhaafd wordt. De automobilisten houden zich op een enkele snelheidsduivel na, nog het beste aan de regels. De fietsers trekken zich letterlijk nergens iets van aan. Dit geeft de meest onveilige situaties. Daarnaast is er een keerzijde van de E-bike: hun snelheid wordt niet verwacht en op deze groep verkeersdeelnemers is moeilijk te anticiperen door de overige weggebruikers.

7. Participatie moet beloofd worden. Veel vrije tijd van ondernemers én bewoners zit in participatie. Als deze tijd zich niet laat terugbetalen in uitvoering zal de frustratie en wantrouwen jegens de gemeente toenemen. Een voorbeeld hiervan is de plannen voor het viaduct. Het hoeft alleen nog uitgevoerd te worden door de gemeente. Ook regels en politieke visies zijn aan te passen in plaats van de initiatieven en plannen. Regels en gemeente zijn immers ten bate van de samenleving, niet andersom.

8. De herinrichting van de Straatweg mag niet een doel op zich zijn, maar een middel. Formeel een middel om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te vergroten. Verkeersveiligheid is meetbaar, met leefbaarheid is dat lastiger tenzij het daarbij slechts gaat om schone lucht. Volgens ons wordt de mate van leefbaarheid vooral bepaald door de mate waarin de gevestigde functies hun functie kunnen uitoefenen. Dat betekent dat als de ondernemers aan de Straatweg niet een economische gezonde bedrijfsvoering kunnen realiseren, de leefbaarheid substantieel zal afnemen. En zoals wij al zo vaak geprobeerd hebben duidelijk te maken; de Amsterdamsestraatweg ontleent haar unieke, en authentieke wereldse karakter aan de vele zeer specialistische ondernemers die in het algemeen een bovenlokaal, regionaal tot nationaal verzorgingsgebied hebben. Daar komen vooral autoklanten op af die ook moeten parkeren. Wordt dit gefrustreerd, dan vertrekken die ondernemers naar elders of ze vallen om.

De oplossingen die relatief goedkoop zijn:

- Meer handhaving op al het verkeer.
- Betere straatverlichting, zeker rondom viaduct.
- Kort parkeren op de gehele straatweg én overal hetzelfde parkeertarief dat reëel is.
- Uitvoering plannen viaduct.
- Uitvoering brug.
- Verwijderen overbodige en elkaar tegensprekende verkeersborden
- Zet de stoplichten weer definitief aan op de kruising ASW-Ondiep

Tom de Zeeuw, Wijkraad Noordwest

Als wijkraad Noordwest hebben we al diverse adviezen gegeven rondom de Amsterdamsestraatweg. Ik zal deze samenvatten tot enkele zinnen met accentpunten. Deze treft u hier.

<https://www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/initiatief-en-invloed/participatie/wijkraden/adviezen-van-wijkraden/noordwest/>

Ria Glas, Fietsersbond

Er zijn vier fietswensen voor de Amsterdamsestraatweg:

1. Bredere fietspaden – CROW norm is 4 m breed, i.p.v. huidige 2 m.
2. Minder verkeerslichten – Het laat fietsers minder tijd verliezen (die staan relatief lang te wachten bij verkeerslichten) en is daardoor erg goed voor het fietsgebruik. Minder auto's maakt alles ook nog eens veiliger, dat werkt dus dubbelop.
3. Voldoende stallingen, mét aanbindmogelijkheid. Veilige rekken zijn voorzien van het keurmerk "fietsparkeer".
4. Een stukje tweerichtingsfietspad tussen Paardenveld en de Herenweg, zodat fietsers het wachten en de lastige bochten op Paardenveld kunnen vermijden.

De uitschakelproef op de Amsterdamsestraatweg is een succes. Het weghalen van het stoplicht bij de Zonstraat is een succes. De Adriaan van Ostadelaan blijkt uitstekend zonder verkeerslicht te kunnen. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek (SWOV) heeft in 2014 uitgezocht dat kruisingen met verkeerslichten veel meer slachtoffers opleveren dan rotondes of voorrangskruisingen. Daarom adviseert de SWOV om verkeerslichten alleen toe te passen bij meer dan 20.000 mvt/etmaal. Dan kan ongeveer een derde van de huidige VRI's weg. Wij blijven er op aandringen dat verkeerslichten alleen worden toegepast als ze nodig zijn om het verkeer op een kruising weg te werken. (Dus bij meer dan 20.000 mvt/etmaal). Wegens de veiligheid en de sneller doorstroom van fietsers hebben rotondes en voorrangskruisingen in alle andere gevallen de voorkeur. We zijn blij dat ze hier weggaan. Als verkeer uit zijstraten soms problemen heeft om linksaf te slaan, zou een hiaatmaker uitkomst kunnen bieden. De ervaringen ermee op de Goylaan zijn goed. Van de resterende verkeerslichten kunnen de regeling bij het Julianapark en bij de Lessepsstraat ook weg. En, schot voor de boeg, op de Catharijnesingel zijn ze ook niet nodig.

Wat zien we van de fietswensen terug in het plan: (plan C)

Wens 1: Op de pleintjes na, wordt de weg wordt voorlopig niet aangepakt. Dat zou 5 miljoen kosten, daarbij zouden de fietspaden 0,5 m breder worden. We vermoeden dat er nog vele jaren andere prioriteiten zijn voor 5 miljoen €. De fietspaden blijven veel te smal.

Wens 1: Pleintjes. In variant C mét gescheiden fietspaden. We zijn blij dat de paden gescheiden blijven en hier iets breder worden.

Wens 4: Alleen de profielen zijn uitgewerkt, de details voor bijvoorbeeld Paardenveld nog niet. Of het gewenste stukje tweerichtingsfietspad er komt zal de toekomst leren.

Wens 3: Ook de stallingen zijn nog niet uitgewerkt.



Gemeente Utrecht

Andere punten: door “knijpen” van het verkeer door 30 km zone, zebrapaden en pleintjes gaat de snelheid omlaag en wordt de oversteekbaarheid beter. Daar zijn we blij mee.

Op de pleinen moeten fietsers voorrang verlenen aan overstekende voetgangers. Of toch niet? De tekeningen zijn onduidelijk. We wijzen er op dat dit een doorfietsroute is, waar je zo min mogelijk zou hoeven stoppen. Stoppen en optrekken kost heel veel menselijke energie. Om een fiets op 20 km/uur te brengen is bijna net zoveel energie nodig, als om hem naar de 1e verdieping te tillen.

We zijn het eens met de SWOV dat variant A slechter scoort dan de huidige situatie. Bij wegvakken van 2,25 m breed kunnen auto's fietsers niet inhalen, en fietsers auto's niet. De traagste fietser bepaalt het tempo van al het verkeer. Een wegvak van 2,25 m breed is 25 cm breder dan de huidige fietspaden, daar moeten de auto's dan ook nog gebruik van maken. Dat lijkt ons geen goede doorfietsroute. De CROW-normen zijn er niet voor niets: alleen mengen bij minder dan 2500 – 4000 mvt/etmaal en een daadwerkelijk gereden snelheid die lager is dan 30 km/uur. Ook de conclusie van de SWOV dat variant B iets beter scoort dan de huidige, onderschrijven wij. Bredere fietspaden zijn heel erg gewenst. Maar mengen met autoverkeer op de pleintjes is ongewenst, evenals de zebrapaden op het fietspad. Het is een doorfietsroute. De pleinen zijn zo groot, dat het verkeer op het plein al weer (te veel) vaart kan maken. Fietsers kunnen op de pleintjes makkelijk over het hoofd worden gezien door rechtsafslaande auto's: fietsers zitten in een lastige hoek. “Even parkeren” op de fietspaden op de pleintjes moet niet mogelijk zijn. Als uit de huidige varianten gekozen moet worden, dan is variant C het beste voor de fiets. Over de hele lengte vrijliggende fietspaden. De zebrapaden worden niet doorgetrokken over de fietspaden. We vragen ons af of de ruimte tussen fietspad en weg op de pleinen geen meter moet worden, i.p.v. de huidige halve meter, zodat mensen moeten er even kunnen wachten. De wegvakken worden helaas voorlopig niet aangepakt. Er is nu geen 5 mln. beschikbaar, en het zou zo maar vele jaren kunnen duren voor er 5 miljoen is om de fietspaden een halve meter breder te maken. Toch is meer ruimte dringend gewenst, de fietspaden zijn echt veel te smal. Er kan ruimte gewonnen worden door:

- Al het straatmeubilair ofwel tegen de gevels te zetten, ofwel op de parkeer- en bomenstrook. Lichtmasten etc. staan nu 0,5 m van een fietspad af. Voetgangers lopen niet kort langs lichtmasten. Op die plek vragen ze veel breedte van het profiel. Dat geldt ook voor prullenbakken, verkeersborden, parkeerautomaten etc.
- De rand tussen fiets- en voetpad vlak maken, net als op de Lange Viestraat. Fietsers houden een schuwafstand van de rand van het fietspad aan van 25 cm. Voeg een deel van de gewonnen ruimte van de lichtmasten toe aan de fietspaden. Op deze manier is, tegen beperkte kosten, een deel van de winst van de hele herinrichting van de wegvakken te realiseren.
- Als de snelheid op de ASW daadwerkelijk naar 30 km gaat, door al de zebrapaden etc., dan kunnen de fietspaden “onverplicht” worden (rechthoekige bord). De snorfietzen moeten dan op de rijbaan. Fietsers mogen kiezen waar ze rijden, race- en ligfietsers zouden de rijbaan kunnen prefereren. Dat scheelt weer voor het fietspad.