

Inbreng Ontwikkelgroep Lombok Centraal

RIB over mobiliteitsplannen in Noord-West

24 juni 2020, Guus Haest



In de afgelopen jaren hebben we ons niet alleen ingespannen om van het verkeersriool Westplein naar een aantrekkelijk en veilig Lombokplein (of liever nog -park) te komen, we zijn als OLC ook intensief betrokken geraakt bij het ontwikkelen van samenhangende stedelijk toekomstvisie op de mobiliteit, kwaliteit en leefbaarheid in de hele stad. Dat deden we vanuit denktank Het Wiel.

Waarom zoeken we deze samenwerking met andere wijken en groepen in de stad op?:

- omdat een postzegelbenadering niet werkt; we genoeg hebben van stagnatie, verdeel en heers
- we elkaar oplossingen willen aanreiken in plaats van elkaar problemen toeschuiven
- we een ambitieuze, overkoepelende en inspirerende visie op de stad missen, die al als kader kan dienen voor het uitwerken van al die specifieke locaties.

We moeten helaas concluderen dat er met de studies Noord-West geen overtuigende toekomstvisie op tafel is gekomen, er slecht magere en teleurstellende (deel) voorstellen worden gedaan, we blijven hangen in ziellose compromissen. Zo komen we er niet!

We vragen daarom om meer ambitie en lef, om extra onderzoek. Durf buiten de gebaande paden te gaan. Denk integraal en toekomstgericht. Denk beter na over fietsers en voetgangers. Spreek elkaar en alle betrokken partijen aan op hun medewerking en heb vertrouwen. Alleen dát kan leiden tot overtuigende, toekomstbestendige oplossingen voor voetgangers, fietsers, OV en auto's, zowel in Noordwest als in onze prachtige stad als geheel. We moeten nu echt een systeemsprong durven en willen maken, die wij verbeelden met **'Het Wiel': doorgaand = buitenom, niet alles door het centrum; spraken als in- en uitgaande routes**. Deze beeldspraak geldt niet alleen voor de auto, maar evengoed voor fiets en ook het OV! Dat alle fietsers door het centrum gaan, alle OV via Utrecht CS, dat is in toenemende mate onhoudbaar en in een sterk groeiende stad niet toekomstbestendig.

In het centrum is een andere inrichting wenselijk die aansluit met 'urban living', bij leven, werken en verblijven in de stad. Dat vraagt dat de belangrijkste ruimtevrager (de auto dus) - zeker als die ook nog eens doorgaand is - een stap terug doet. Maar dus ook de fiets en het OV. Of wat precieser: dat de auto meer ruimte maakt voor fiets en OV; en de fiets meer ruimte voor de voetganger. Want de voetganger komt er nog steeds veel te bekaaid vanaf.

Het waarmaken van deze ambitie is onmogelijk zonder flinke fysieke ingrepen, in combinatie met gedragsverandering. Fysieke ingrepen zijn nodig om de verkeersdruk in en rond het centrum te verkleinen. Maar vooral ook aan de rand van de stad, want anders worden de buitenwijken geconfronteerd met nog meer drukte, verkeersagressie en sluipverkeer. Ook daar telt de leefbaarheid en is het streven zoveel mogelijk ruimte terug te geven aan bewoners.

En ja, dan kom je op diverse knips uit - iets van een combinatie van de scenario's 2 en 3 - en op een extra auto-ontsluiting voor Noordwest, en op de noodzaak op punten het rijkssnelwegennetwerk aan te passen. Utrecht heeft als stad in het hart van ons land het grootste aandeel landelijke OV- en auto-infrastructuur van Nederland. Daarom mogen wij met recht Rijk en Provincie om meer medewerking, passende oplossingen en geld vragen. Voor het OV zijn de eerste stappen door het stadsbestuur gezet - dat is mooi - nu de rest nog! Mogelijk biedt ook het beter afstemmen van bouwplannen en de verkeersinfrastructuur soelaas; denk aan Oost vs West en de toekomstpotenties van Lage Weide. Het vraagt daarnaast om spreiding van (snel) fietsroutes - om het centrum heen - maar vooral ook naar fietsenstallingen bij CS / Jaarbeurs / SKU (bv Graadt van Roggenweg - Croeselaan) en in het centrum om 'fietsluwe' straten en meer parkeergelegenheid voor fietsers (deels ruilen met de auto).

Tot slot gedrag, ons verkeersgedrag. Het zou leerzaam zijn om het mobiliteitsgedrag van specifieke groepen nog beter te analyseren. Dat leert bijvoorbeeld dat meer dan de helft van de autoritjes door de stad korter zijn dan 7,5 km. En dat de verkeersproblemen zich vooral in spitsuren aandienen. Dan liggen deze oplossingen toch voor de hand: wat meer thuiswerken; gaan spreiden van reistijden, ook voor fietsers (dat is van werk- & leertijden); werken met persoonsgebonden tracee-vergunningen.

We moeten keuzes maken

Bouwstenen 'Het Wiel':

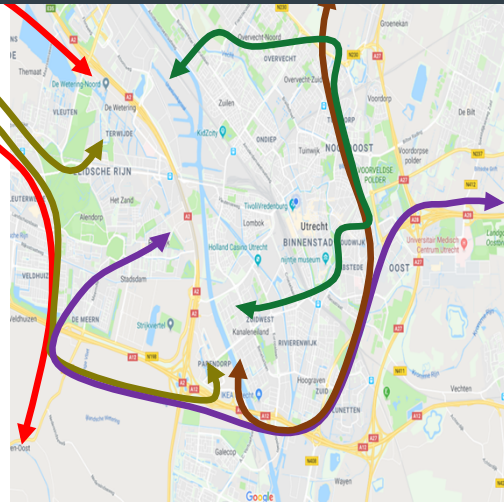
versimpelen en ordenen keuzes

➤ Spaken & stadsdelen + OV-pleinen:

- autoverkeer 'buitenom' + 'wijk-spaken'; ook andere routes voor de (snel) fiets
- binnenstedelijk verkeer verleiden om OV en/of fiets te pakken, of te lopen

➤ Hoe meer richting centrum:

- hoe minder doorgaand verkeer
- hoe lager snelheid voor auto **en** fiets
- hoe lager de parkeernorm voor auto's
- voor de fiets juist meer parkeerruimte!



Conclusies Ontwikkelgroep Lombok Centraal

➤ stapje vooruit, maar **reële problemen** worden **niet opgelost**:

- op Westplein, WSB, AMS en elders blijft teveel doorgaand (auto)verkeer
- NRU stagneert; ontbreken (auto) ontsluiting NW niet serieus genomen
- diversiteit fietsroutes en parkeren onvoldoende en niet toekomstgericht
- voetganger kind van de rekening, komt veel te weinig in beeld
- sturing / begrenzing gedrag (DVM) onvoldoende gericht en effectief

> **Wiel-principes niet vertaald in infra en gedragsmaatregelen**

- onvoldoende scherpe analyse verkeers/doelgroepen per locatie
- ambities blijven achter bij wensen, mogelijkheden en kansen
- we blijven op elkaar afschuiven + oplossingen vooruitschuiven

Stelling fiets (+ eigenlijk ook voetganger)

'De fiets is de perfecte nieuwe auto; laten we de lessen ter harte nemen, die we van de auto hebben geleerd / leren':

- Doorgaande (snel) fietsers **buitenom**, snelfiets-A2 door de stad past niet
- Belangrijke **voetgangersstraten** minder fietstoegankelijk maken
- **Snelheid** van de fietser in de stad reguleren: omlaag en/of scheiden
- Meer **fietsparkeerplekken**, overal fiets-parkeren geeft chaos
- **Handhaving** verkeers- en gedragsregels en onderling respect
- Fly-over 24 Oktoberplein en huidige Westplein inspiratie voor hoe niet: **geen** ruimtevreterende, onaantrekkelijke, kostbare, **ongelijkvloerse verkeers-infra**
- Nodigt juist uit tot ongewenst gedrag + komen we niet zomaar weer vanaf ☺
- 'Utrecht wereldfietsstad' met fiets-A2 centrum, fietsbrug Weerdsloot, tunnels, ed?!
(pm: laten we ook voor de voetganger eenzelfde verkenning doen....)

Nader onderzoek aanvullende opties

Vragen & suggesties uitwerken Mobiliteit 2040:

- Onderzoek meer **fysieke maatregelen (combi's)** + extra auto-ontsluiting NW
- **Spreading van routes en (spits) reistijden** voor auto en **óók** fiets + naar stallingen; bv. Jaarbeursplein/SKU (**2/3 fietsers!**); ook elders
- Hoe **gewenst mobiliteitsgedrag belonen** > werkgevers, onderwijs,
- Meer thuiswerken, Utrechtse sollicitanten voorrang, woningruil, ed
- Specifieke (auto) **toegang / tracé-vergunningen** op kenteken (IT)
- Beter relatie tussen **bouwplannen en mobiliteit** Oost <> West
- Meer **parkeerplekken** auto (op afstand) én fiets (in centrum)
- Plannen voor beter en meer **gespreid OV** > ook volgens Wiel-concept

Aanpak, druk, fasering: vanuit het centrum naar buiten!

= van gedrag bewoners, forenzen, onderwijs/werkgevers tot infrastructuur Rijk & provincie