

Raadsinformatieavond 23 juni 2015

Infrastructuur De Uithof en Rijsweerd

Voorzitter	Gadiza Bouazani
Tijd	19.30–20.30 uur
Zaal	Raadzaal
Soort Bijeenkomst:	Bespreken cie. brief en rapport
Werkvorm bijeenkomst	Regulier
Geagendeerd door:	Bram Fokke (D66)
Doel van de bijeenkomst	De raad hoort graag de mening van betrokkenen.
Betrokken ambtenaren/ Presentatoren	Marijke van Wely, ProjectManagementBureau
Meepraters	Ria Glas, Fietsersbond Utrecht (presentatie) Hans Ende, Rover Utrecht Nicoline Meijer, Stichting Utrecht Science Park Ruut van Rossen, Universiteit Utrecht Gerard Cats, Jan Korff de Gids, Kracht van Utrecht-initiatief
Portefeuillehouder(s)	Lot van Hooijdonk
Aanwezige griffiemedewerker(s)	Ine Arets
Programma	Presentatie(s) door mw. van Wely (max. 10 min.) Vragen raadsleden Meepraters aan het woord Vragen raadsleden
Vervolg	De gemeenteraad debatteert over dit onderwerp tijdens de vergadering van de commissie Stad & Ruimte 25/27 augustus 2015.

Onderwerp en doel van de bijeenkomst

De gemeente wil de groei van De Uithof 'opvangen' in Rijsweerd. Om het waardevolle landschap rondom De Uithof te sparen. Het rapport Uitwerking Infrastructuur De Uithof en Rijsweerd is uitgangspunt in de planstudie Ring Utrecht A27/A12 en gemeentelijke plannen. De raad krijgt een toelichting op het rapport en is eveneens benieuwd naar de mening van omwonenden en belanghebbenden.

Motivatie

Voor de RIA wil D66 graag een ambtelijke toelichting krijgen op het rapport. Daarnaast wil D66 belanghebbenden en omwonenden de kans geven om in te spreken.

Bijdragen

Ria Glas, Fietsersbond Utrecht

De groei van de mobiliteit opvangen met fiets en OV juichen we van harte toe. doe dit door: Kortere routes te maken uit omliggende kernen Routes in Utrecht naar de Uithof te verbeteren Zorg voor goede stallingen Maak ongelijkvloerse kruisingen waar nodig (bij OV!) Zorg voor beter OV Pas als het doel niet bereikt blijkt te worden, en er extra autos naar de Uithof rijden, de aansluiting A28 – Archimedeslaan maken Behoud dan wel

Raadsinformatieavond 23 juni 2015

de fietstunnel onder A28, of maak een berekuil. De ongelijkvloerse kruising moet ook voor de fiets blijven, niet alleen voor de bus.

Korte presentatie met wat kaartjes.

Hans Ende, Rover Utrecht

De Infraplannen vanuit het oogpunt openbaar vervoer

Raadsinformatieavond Utrecht 23 juni 2015 Infrastructuur De Uithof en Rijsweerd Bijdrage Rover Utrecht , Hans Ende 22 juni 2015 M. de V, geachte dames en heren, Even voorstellen. Ik ben Hans Ende van de afdeling regio Utrecht van de reizigersvereniging Rover, een kleine en invloedrijke consumentenorganisatie in het openbaar vervoer. – We willen, zegt de nota: de groei van de mobiliteit opvangen met fiets en OV. Vanuit het oogpunt van het OV vinden we dat niet duidelijk terug tussen de diverse alternatieven en berekeningen voor autowegen en autokruispunten. We zouden willen weten hoe de fiets, het OV en OV en fiets samen de beste bijdrage kunnen leveren aan de ontsluiting van De Uithof en Rijsweerd. En nu er plannen gemaakt worden voor de auto–infra zouden wij willen weten hoe die ontworpen kan worden met inbegrip van de nodige ruimte en doorgangen voor fiets en OV. Toets àlle infrastructuurplannen daarop! – Goede oplossingen voor de OV–bereikbaarheid van De Uithof en Rijsweerd kunnen zijn: 1. Neem serieus in overweging het gebied De Uithof–Rijsweerd op te nemen in het regionale en nationale spoorwegnet. Zowel de regio als het nationale spoornet kunnen wel een extra tracé en een extra station gebruiken. Alle treinen gaan nu via Utrecht centraal; dat is kwetsbaar. En al die reizigers onderweg tussen centraal station en De Uithof/Rijsweerd belasten de oude stad en het OV in de stad. Concreet: laten we het plan voor de AUB–lijn weer tevoorschijn halen: de spoorverbinding Almere, Hilversum, Utrecht, Gorinchem, Breda. Niet via Utrecht centraal, maar via intercity– en stoptreinstation Utrecht Science Park. Spoorlijn en station zijn ter hoogte van De Uithof–Rijsweerd gebundeld met de snelweg. Hier sluiten de intercity's en stoptreinen naadloos aan op de beide tramlijnen , met name de binnenstadstram zal op deze plek nog capaciteit over hebben. Reizigers kunnen ook hun weg te voet of per fiets vervolgen: het station heeft goede loop– en fietsaansluitingen en er zijn genoeg goede huur– of leenfietsen beschikbaar. Natuurlijk zijn er nabij Utrecht aansluit– en/of overstappunten zijn tussen de AUB–treinen en de treinen op andere lijnen (Amersfoort , Utrecht, Den Bosch , Utrecht). 2. Natuurlijk hoort daarbij: de tramlijn via de binnenstad snel aanleggen. 3. Bij het ontwerp alvast rekening houden met een extra kortsluitvariant die van Rijsweerd rechtstreeks gaat naar het Transferium De Uithof, Zon route kan nut hebben voor het te ontwikkelen Rijsweerd Oost, maar ook voor als de tramlijn later doorgetrokken wordt tot bestemmingen in de regio. – Overigens: werken aan goed OV kan vandaag al beginnen door het oplossen van knelpunten in het huidige netwerk. Veel spitsbuslijnen van en naar de regio ondervinden bijvoorbeeld veel vertraging op de Waterlinieweg. – Als extra een idee. Met weinig middelen kan op korte termijn een tijdelijke spoorhalte Utrecht Biltstraat aangelegd worden. Extra capaciteit voor reizigers uit Amersfoort, Baarn etc. om in de buurt van De Uithof en Rijsweerd te komen.

Nicoline Meijer, Stichting Utrecht Science Park

De bereikbaarheid van het Utrecht Science Park is voor alle betrokken organisaties een steeds groter wordend probleem. Als we hier niets aan doen, dan zal de congestie binnen enkele jaren een onacceptabel niveau bereikt hebben. Daarmee zal het USP zich uit de markt prijzen, zal de groei stagneren en in het slechtste geval zal het er zelfs toe kunnen leiden dat organisaties de campus gaan verlaten.

De bereikbaarheid van het Utrecht Science Park is voor alle betrokken organisaties een steeds groter wordend probleem. Als we hier niets aan doen, dan zal de congestie binnen enkele jaren een onacceptabel niveau bereikt hebben. Daarmee zal het USP zich uit de markt prijzen, zal de groei stagneren en in het slechtste geval zal het er zelfs toe kunnen leiden dat organisaties de campus gaan verlaten. Een goede bereikbaarheid van het USP is cruciaal. De groei van het aantal banen is enorm. Alleen al tot 2018 groeit de werkgelegenheid met 5.000 nieuwe banen. Een goede verbinding van De Uithof met Rijsweerd middels een gelijkvloers kruispunt van de A28 met de Archimedeslaan in combinatie met een P+R kan heel interessant zijn omdat dat

Raadsinformatieavond 23 juni 2015

ons kan helpen het aantal autobewegingen op het USP te verminderen. Daarnaast vragen wij uiteraard om verdere verbetering van fietsroutes etc. zowel richting stad Utrecht als in de andere richtingen. Ook het belang van een goede kwaliteit van de verbinding met Rijnsweerd (met name Rijnsweerd-Zuid) komt aan de orde omdat wij zien dat Rijnsweerd steeds meer een uitbreidingslocatie van kantoorgebonden activiteiten op het USP zal worden zoals Bilthoven/RIVM dat is voor life-sciences-activiteiten. Ook zullen we krachtig pleiten voor een tweede tram en uiteraard het NS-station. Verder vragen we om ook het sluipverkeer in alle afwegingen rondom besluiten mee te nemen. Sluipverkeer is een van de redenen dat op dinsdagen en donderdagen het verkeer op het USP vastloopt. Uiteraard zijn we zelf ook druk bezig met maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Zo gaat de Hogeschool Utrecht de parkeerpas bij reisafstand woon-werk tot 10 km deze zomer afschaffen om de autodruk op het USP te verminderen. Het Prinses Máxima Centrum voor Kinderoncologie denkt er over na om de openingstijden voor de polikliniek aan te passen. Binnen de Utrecht-Oost alliantie zijn we sinds vorig jaar bezig om samen op te trekken rondom het thema bereikbaarheid. Deze alliantie kan een goed vehikel zijn om gezamenlijke oplossingen te realiseren.

Ruut van Rossen, Universiteit Utrecht in het kader van de Alliantie Bereikbaarheid

De UU reageert op de studie ?Uitwerking Infrastructuur De Uithof en Rijnsweerd vanuit het perspectief van het samenwerkingsverband Utrecht Oost/Sciencepark. We delen de ambities van de ontwikkelrichting en menen dat de herstructurering van knooppunt Rijnsweerd belangrijke kansen biedt voor de ontwikkelpotenties van de as De Uithof-Rijnsweerd en dat deze kansen ook aangegrepen moeten worden. We zien de verkeerskundige heroriëntatie van de aansluiting van de A-28 op de stadswegen als belangrijke make-or-break-factor. De transformatie van de westtak van de A-28 tot stedelijke ontsluitingsweg met gelijkvloerse kruising(en) appelleert sterk aan wensen ten aanzien van stedelijke ontwikkeling, maar heeft o.i. een steviger verkeerskundige onderbouwing, m.n. met betrekking tot de inpassing van OV en fiets. We bevelen aan het draagvlak stad-regio (provincie) te versterken ten behoeve van een kansrijkere positie in het Rijk-Regio-overleg.

De aanbiedingsbrief bij de studie ?Uitwerking Infrastructuur De Uithof en Rijnsweerd? refereert o.i. terecht aan het samenwerkingsproces Utrecht Oost/Sciencepark. Dat proces is een gezamenlijke zoektocht, zonder centrale sturing, van lokale en regionale overheden met primair de kennispartners naar de beste kansen voor de ruimtelijk-economische ambities van het Science Park in de bredere omgeving. Deze zoektocht heeft nog geen gedeelde eindconclusies opgeleverd, maar er wordt toegewerkt naar de kristallisatie van gedachten in de 3e conferentie aan het eind van dit jaar vanuit 5 thematische allianties. De gemeente Utrecht heeft in dit proces stedelijke integratie-ambities geformuleerd in het document de ?Ontwikkelingsrichting De Uithof en Rijnsweerd? en bouwt daarop nu voort met de hier geagendeerde studie. De ambitie van de ontwikkelrichting past in de gedachtenvorming zoals die binnen de samenwerking UOSP gedeeld wordt en we proberen te reageren op de studie in de geest van deze samenwerking. De UU is van mening dat de herstructurering van knooppunt Rijnsweerd belangrijke kansen biedt voor de ontwikkelpotenties van de as De Uithof-Rijnsweerd en dat deze kansen ook aangegrepen moeten worden. Daarbij gaat het niet uitsluitend om de herontwikkeling van vrijvallende ruimte door het vervallen van de varkensbocht. Wij beschouwen de verkeerskundige heroriëntatie van de aansluiting van de A-28 op de stadswegen als belangrijke make-or-break-factor voor het toekomstig functioneren van de oostflank van de stad. Wel benadrukken we op voorhand dat het een lastige opgave is waarvan de uitwerking zeer nauwkeurige inpassing vraagt en waarbij het gehele verkeerssysteem tussen De Uithof en Waterlinieweg-Berenkuil-Sartreweg opnieuw ingeregeld moet worden voor alle verkeersmodaliteiten. Het rapport neemt duidelijk stelling: afwaarderen van de westelijke aansluiting van knooppunt Rijnsweerd naar de Waterlinieweg tot een stedelijke verbindingsweg. Daarbij krijgt tevens een gelijkvloers kruispunt tussen de kop van de A-28 en de Archimedeslaan een centrale rol om het gebied van Rijnsweerd en De Uithof meer onderdeel te maken van de stad. De verbinding die daarbij ontstaat wordt bovendien als tweede aansluiting op het rijkswegennet voor De Uithof gepresenteerd. Ik kom daar nog even op terug. De bijgeleverde verkeersberekeningen moeten aantonen dat een volledig

Raadsinformatieavond 23 juni 2015

gelijkvloerse oplossing mogelijk moet zijn. Naar ons idee past hier enige nuancering. Benadrukt moet o.i. worden dat een gelijkvloerse kruising vooral een ruimtelijk uitgangspunt is, weliswaar met veelbelovende stedelijke mogelijkheden, maar een keuze waaraan de verkeerskundige overwegingen ondergeschikt zijn gemaakt. De verkeerskundige bijlage zoomt volledig in op autoverkeer, maar ontbeert een doorkijk op de effecten voor de dominante reizigersstromen: de fiets en het OV. De oplegbrief, waarin als belangrijkste uitgangspunt opvang van verkeersgroei door middel van duurzame vervoerswijzen wordt benoemd, sluit op dit punt niet geheel aan bij de inhoud van de studie. Het is voor De Uithof en Rijsweerd van vitaal belang fiets en ov, qua comfort en doorstroming eerder te versterken dan in rechtstreekse concurrentie met autoverkeer te brengen. De voorbeelduitwerking in de studie overtuigt nog onvoldoende op kwaliteit van de inpassing van OV en fiets. Daarnaast heeft de opnamecapaciteit voor auto's in De Uithof tijdens de dagelijkse spitsperiodes vrijwel z'n grens bereikt wat betekent dat de suggestie op pag. 20 om te komen tot een centrale parkeervoorziening nabij de kop A-28 welhaast voorwaardelijk is aan de voorgestelde inrichting van het gebied. Het betekent o.i. ook dat framing van een afwaardering van de westtak van de A-28 als tweede aansluiting Uithofaansluiting op het rijkswegennet niet verstandig is: ten onrechte wordt de verwachting gewekt dat er een dominante autostroom via Rijsweerd De Uithof zou kunnen binnenrijden. De opzet vraagt juist een succesvolle formule voor the last mile. Wij constateren dat de gemeente de transformatie van de westtak van de A-28 tot stedelijke verbindingsweg wil inbrengen in de planstudie Ring Utrecht van RWS en plannen van andere overheden?. Ik sluit af met steun voor dit voornemen, maar met de nadrukkelijke oproep om deze aanpak vooral als regionale voorkeur over het voetlicht te krijgen en niet slechts als gemeentelijk wens. Alleen op grond van een gezamenlijk optrekken van gemeente en Provincie is een zinvolle agendering in het Rijk-Regio-overleg mogelijk. De afwaardering van de westtak A-28 maakt tot dusverre immers geen deel uit van het OTB-proces van de Ring Utrecht. O.i. betekent het dat passages zoals die op blz. 21 waar de Provincie zich in termen als onacceptabel uitspreekt over gelijkvloers kruisend OV nader doorgesproken en tot een gezamenlijke visie omgebogen moeten worden.

Gerard Cats

Ontwikkelvisie ademt de schone schijnlucht van fiets en OV, maar stinkt als het erop aankomt slechts naar auto. Wordt Utrecht ooit fietsstad?

Enkele opmerkingen bij het document "Ontwikkelingsrichting De Uithof-Rijsweerd". Merk op dat dit document van januari 2014 is. Intussen is er wel al veel meer gebeurd.

----- Pag. 32: Als een onderdoorgang 50% langer wordt, dan wil het document dat de onderdoorgang 50% breder wordt. Maar om te voorkomen dat de onderdoorgang de uitstraling van een brievenbus krijgt moet de onderdoorgang ook minstens 50% hoger worden. De schets rechtsboven op de pagina doet dat ook, maar omdat het nergens in de tekst wordt vermeld is de schets misleiding. ----- Pag. 33: Kruising A28/Archimedeslaan wil het

document op maaiveld hebben. Voor het epitheton "fietsstad" raad ik echter aan een halfverdiept fietsverkeersplein aan te leggen (een berenkuil, zoals de Berekuil). Dat is sociaal veilig, verkeersveilig, relatief goedkoop (want boven grondwaterniveau) en het ontlast het erboven liggende verkeersplein zodanig dat OV voorrang kan krijgen. Bovenal is het fietsvriendelijk. Als het verkeersplein het autoaanbod tijdens de spits niet kan verwerken moet dat gezien worden niet als een risico, maar als een kans, om autogebruik te ontmoedigen. Het college vreest bij het 5 Meiplein dat het autoverkeer "opstroopt", maar dat is toch juist de bedoeling?!?!

----- Latere ontwikkelingen: Bij een presentatie aan Wijkraad Oost werd gesuggereerd dat de Waterlinieweg deel zal blijven uitmaken van de route vanaf knooppunt Rijsweerd naar bedrijvenpark Rijsweerd. De route over de Archimedeslaan ligt echter meer voor de hand: Die is korter, en past veel beter bij het streven de Waterlinieweg op te waarderen tot een stadsboulevard. ----- Naar het schijnt vreest rws dat het opstropen van verkeer op de afslag van knooppunt Rijsweerd naar de Archimedeslaan terugslaat op het hoofdwegennet. Blijkbaar denkt rws nog steeds dat de stad maar

Raadsinformatieavond 23 juni 2015

ongebreedeld de auto's moet opvangen die zij op ons afstuurt. Ook hier geldt weer: opstopping op het hoofdwegennet is niet een bedreiging maar een kans voor de bereikbaarheid van USP en Rijsweerd. Er blijkt uit dat geïnvesteerd moet worden in wegen, niet voor de auto maar voor fiets, tram en trein.

Jan Korff de Gids, Kracht van Utrecht-initiatief

Wij ontvingen het rapport en de begeleidende commissiebrief Uitwerking Infrastructuur De Uithof en Rijsweerd. Wij zijn het zeer eens met de uitgangspunten die in de commissiebrief worden genoemd: Het belangrijkste uitgangspunt voor de toekomstige verkeersstructuur is om de verkeersgroei op te vangen met duurzame vervoerwijzen: aantrekkelijke en snelle doorfietsroutes, een snelle tramverbinding naar Utrecht Centraal station, een eventuele stedelijke tramverbinding naar de binnenstad en hoogwaardige P+R. Dit komt overeen met de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de intentie van de regionale OV MIRT verkenning. Nadere lezing van het rapport wekt desalniettemin de indruk dat bij de uitwerking wordt gekozen meer specifiek de autobereikbaarheid van het gebied te faciliteren. De doelstelling om aantrekkelijke en doorfietsroutes te realiseren zien wij nergens in concrete voorstellen uitgewerkt. Zo is een gelijkvloerse kruising A28/Archimedeslaan voor fietsers zeker geen winstpunt! Wij verzoeken u dan ook het college van B&W te vragen voor een nadere uitwerking van dit rapport organisaties in de stad te consulteren zoals de Fietsersbond en de Kracht van Utrecht, om samen te verkennen hoe daadwerkelijk aan genoemde uitgangspunten (aantrekkelijke en snelle doorfietsroutes, de snelle tramverbinding naar Utrecht Centraal, en de eventuele stedelijke tramverbinding naar de binnenstad en hoogwaardige P+R, die aansluiten op de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de intentie van de regionale OV MIRT verkenning) kan worden voldaan. Tevens verzoeken wij u het College van B&W de commissie Stad en Ruimte over de op deze punten aangevulde visie te informeren.

De tekst zullen we aanpassen aan de beschikbare tijd: Wij ontvingen het rapport en de begeleidende commissiebrief Uitwerking Infrastructuur De Uithof en Rijsweerd. Wij zijn het zeer eens met de uitgangspunten die in de commissiebrief worden genoemd: Het belangrijkste uitgangspunt voor de toekomstige verkeersstructuur is om de verkeersgroei op te vangen met duurzame vervoerwijzen: aantrekkelijke en snelle doorfietsroutes, een snelle tramverbinding naar Utrecht Centraal station, een eventuele stedelijke tramverbinding naar de binnenstad en hoogwaardige P+R. Dit komt overeen met de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de intentie van de regionale OV MIRT verkenning. Nadere lezing van het rapport wekt desalniettemin de indruk dat bij de uitwerking wordt gekozen meer specifiek de autobereikbaarheid van het gebied te faciliteren. De doelstelling om aantrekkelijke en doorfietsroutes te realiseren zien wij nergens in concrete voorstellen uitgewerkt. Zo is een gelijkvloerse kruising A28/Archimedeslaan voor fietsers zeker geen winstpunt! Wij verzoeken u dan ook het college van B&W te vragen voor een nadere uitwerking van dit rapport organisaties in de stad te consulteren zoals de Fietsersbond en de Kracht van Utrecht, om samen te verkennen hoe daadwerkelijk aan genoemde uitgangspunten (aantrekkelijke en snelle doorfietsroutes, de snelle tramverbinding naar Utrecht Centraal, en de eventuele stedelijke tramverbinding naar de binnenstad en hoogwaardige P+R, die aansluiten op de ambities van Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en de intentie van de regionale OV MIRT verkenning) kan worden voldaan. Tevens verzoeken wij u het College van B&W de commissie Stad en Ruimte over de op deze punten aangevulde visie te informeren.

Jan Korff de Gids, projectleider Kracht van Utrecht contactenkvu@gmail.com 06 3363 0344

<http://www.krachtvanutrecht-initiatief.nl>