

College van Burgemeester en wethouders
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Utrecht, 3 januari 2016

Betreft: Advies Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen.

Geacht College,

De wijkraad dankt het college voor de uitnodiging om advies te geven op het plan “slimme routes, slim regelen, slim bestemmen” (SRSRSB). We zijn er van overtuigd dat de basis van het plan een juiste keuze is van de gemeente Utrecht naar een duurzaam en bereikbaar Utrecht. Het plan kent een brede inhoud voor alle soorten verkeersdeelnemers op het gebied van bereikbaarheid, leefomgeving, veiligheid, luchtkwaliteit en richt zich onder meer op vermindering van gebiedsvreemd autoverkeer. De wijkraad onderschrijft de 10 maatregelen waarop ingezet wordt om het doel van SRSRSB (1.2) te bereiken. Desondanks is onze vraag of het plan wel ambitieus genoeg is. Is een verschuiving in de balans tussen vervoerswijzen met enkele procenten (p. 89) wel voldoende om een duurzame stad te kunnen realiseren?

Daarom adviseren wij u het volgende;

1. Bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer én luchtkwaliteit gaat ons als wijkraad aan het hart. Hierover is in de rekenmodellen weinig over terug te vinden. De berekeningen en daarop voorgestelde maatregelen zijn hoofdzakelijk gebaseerd op de twee uur avondspits. Toekomstige etmaalintensiteiten zijn alleen (als indicatie) te vinden in de (op verzoek van het CDA) door de gemeente uitgebrachte rapportage ‘Inzoom intensiteiten autoverkeer’. Een voorbeeld daaruit. Schrikbarend is dat op de Oudenoord het autoverkeer in 2025 (t.o.v. begin 2015) met 29% toeneemt door ruimtelijke ontwikkeling en met 18% als effect van routekeuze, tezamen dus een toename van 47%. Daar gaat dan volgens de rekenaars 11% vanaf als effect van andere vervoerswijzen. Per saldo een verhoging met 36% langs een weg waar als gevolg van transformatie steeds meer aan gewoond gaat worden. In het uitstekende advies van de Verkeerswerkgroep Pijlsweerd staat een behartenswaardige passage over het gewoontegedrag van automobilisten in het blijven volgen van ongewenste routes. Tevens geeft de werkgroep een advies hoe dit gewoontegedrag te doorbreken, zoals door het koppelen van gewenste routes aan (tijdelijke) wegafsluitingen.
2. Het plan gaat uit van niet bestemmingsverkeer naar de ring, deze plannen zijn pas gereed in 2020-2025, waarbij de verbetering van ring noord reeds is toegezegd echter de A27 nog slechts een idee op tekentafels is. Wat zal het effect zijn van wel of niet verbreden van de A27 op de afwikkeling van het verkeer van en naar de stad?

3. Luchtkwaliteit is een groot goed voor de aantrekkelijke stad Utrecht. In het plan ontbreken concrete luchtkwaliteitsdoelstellingen. Er wordt wel gesproken over verwachte vermindering, echter nergens staan concrete doelstellingen genoemd. Wij adviseren de luchtkwaliteit expliciet onder het doel van SRSRSB op te nemen als 11^{de} maatregel: tenminste voldoen aan de juridische grenswaarde en streven naar halvering conform de WHO-norm (die volgens wetenschappers feitelijk nog te hoog is)
4. We hebben vernomen dat de huidige rekenmodellen niet omgaan met de toekomstige ontwikkelingen op het gebied van verkeersmobiliteit (smart mobility). Dit vinden we zorgelijk. Hoe wordt straks omgegaan met een schone elektrische auto die in de stad zijn passagiers afzet en zichzelf parkeert in één van de transferia? Wij adviseren u om een paragraaf op te nemen met betrekking tot deze ontwikkelingen en toepassingen zoals deze nu reeds beschikbaar zijn.
5. De wijkraad staat het zoveel mogelijk inrichten van 30 km-zones zeker voor. Maar alleen als dit gepaard gaat met een daadwerkelijke aanpassing van het wegprofiel. Anders is deze maatregel een lege huls. Handhaving op verkeersovertredingen is geen sterk punt van de gemeente. Voorbeeld. Na de recente reconstructie van de Weerdsingel WZ staat er op het wegdek groot 30km getekend. Weinigen houden zich daaraan op dit kaarsrechte stuk langs de Singel.
6. De wijkraad adviseert om het parkeerbeleid wél aan te passen. Dat betreft dan tenminste twee zaken. Ten eerste om bij nieuwbouw en transformatie geen parkeervergunning af te geven, indien men geen gebruik maakt van parkeren op eigen erf of in de parkeergarage onder wooncomplexen. Ten tweede de huidige parkeerrayons te verkleinen, zodat bewoners en hun bezoekers meer plaats krijgen.
7. Over vervoer over water wordt slechts één zin gewijd. Wij adviseren niet alleen personenvervoer, maar ook vrachttransport te stimuleren. Echter wel met schonere, liefst elektrische motoren. De vloot van rederij Schuttevaer vaart met zeer verouderde motoren. Dat geldt ook voor de verhuurders van recreatieboten/kruisers uit de omgeving die met regelmaat Utrecht aan doen. Bewoners en recreanten langs de Vecht, de Weerdsluis, de Oudegracht en de Singels zitten zomers in de vervuilde lucht en stank. Over het terugdringen van de stank en geluidhinder van de grote scheepvaart op het Amsterdamrijnkanaal wordt ook niets vermeld in het plan. De wijkraad vroeg al eerder om een aanpak in overleg met Rijkswaterstaat.
8. Op p.43 wordt de confrontatie tussen toekomstbeeld en de situatie van begin 2015 aangegeven. In het kaartje staan 38 straten/routes aangegeven waar de leefbaarheid dient te worden verbeterd, waaronder 3 (deels) in Noordwest liggen. De wijkraad stelt voor om opgave 5 uit te breiden met de Anton Geesinkstraat en de Loevenhoutsedijk. Wat gemist wordt is ook de St. Josephlaan/Marnixlaan, zeer druk bereden staten met aan weersijden in hoofdzaak woonfunctie. Wat de verbetering gaat inhouden wordt nergens aangegeven. De wijkraad adviseert om hiervoor concrete doelen op te nemen.
9. Bij de programmering van uitvoeringsprojecten (p. 78 en verder) ontbreekt volgens de wijkraad de herinrichting van de Oudenoord. Zie dit in relatie tot de wel op genomen Kaatstraat/Adelaarstraat e.v. Wij adviseren ook de Ahornstraat/Omloop/Laan van Chartreuse/

Anton Geesinkstraat en Loevenhoutsedijk op te nemen in de programmering. De wijkraad neemt aan dat de St.Josephlaan en Marnixlaan in het overzicht zijn opgenomen onder Maatregelen Utrecht West. De verkeersgroep Ondiep (Laan van Chartroise/Het Kleine Wijk) heeft reeds eerder voorstellen gedaan voor een inrichting die meer op de fiets, de voetganger én op veiliger oversteken (schoolkinderen!) is toegesneden.

10. Recent (december 2015) is de wijkraadpleging rond de Oudenoord/Nijenoord uitgebracht. Daarin voorstellen van bewoners om te komen tot een leefbare, oversteekbare, groenere en vooral voor voetgangers betere overgang/ aansluiting op de binnenstad. Plus twee rotondes, ter hoogte van de kruising met de Herenweg/Kaatstraat en ter hoogte van de kruising met de David van Mollemstraat/ Warmoesstraat.
11. De vertaling naar verkeersdrukte op pp. 92 en 93 laat nog eens zien dat maatregelen van de hierboven in 8, 9 en 10 opgenomen straten/routes hard nodig zijn. De wijkraad verwacht dat een belangrijk deel van de opgenomen projectopgaven nog in de huidige collegeperiode worden uitgevoerd.
12. Inzake voorgestelde projecten in de Gebiedsagenda Overvecht/Noordwest verwijst de wijkraad graag naar haar advies hierover d.d. 20 maart 2015. Daarin onder meer veel aandacht voor gewenste fietsroutes en het oplossen van fietsknelpunten. De wijkraad ziet echter niets in een fietsbrug ter hoogte van de Weerdsloop, gelet op het beschermd stadsgezicht ter plaatse. Daarenboven verzekeren fietsroutekenner ons dat de aanloop naar zo'n brug op hoogte te stijl zal worden voor de doorsnee fietser.
13. Wat de wijkraad mist bij het onderdeel Fietsen zijn buurtfietsstallingen buiten het centrum. Zeker in de wijken om de binnenstad, waaronder in Noordwest, is het openen van dergelijke stallingen zeer gewenst. Uiteraard in overleg met de bewoners.
14. De wijkraad rekent er op dat bewoners(groepen) worden betrokken bij de wijze waarop projecten vorm wordt gegeven en niet pas bij de uitvoering ervan. Want samen maken we de stad.

Namens Wijkraad Noordwest,



Gerard van Wakeren
voorzitter Wijkraad Noordwest.