

Aan:
College van Burgemeesters en Wethouders
Utrecht

Utrecht, 3 oktober 2021

Betreft:
Reactie IPvE/FO Herinrichting Amsterdamsestraatweg September 2021

Geacht college,

Graag reageert de verkeerswerkgroep Pijlsweerd op het IPvE/FO Herinrichting Amsterdamsestraatweg, door u gepubliceerd voor inspraak in september 2021.

Bewoners willen een nieuwe balans; en daar is een transitie voor nodig van focus op de auto, naar een focus op voetgangers en fietsers

Dat de Amsterdamsestraatweg (ASW) in potentie een prachtige straat is in Pijlsweerd en Ondiep, daar zullen we het allemaal mee eens zijn. En dat de ASW een flinke opknabbeurt nodig heeft, ook. We zijn blij dat de gemeente geld heeft vrijgemaakt om in 2023 een begin te maken met de herinrichting om de straat veiliger en leefbaar te maken.

In de zomer 2021 heeft de verkeerswerkgroep via het Buurtoverleg een enquête gedaan onder de bewoners over verkeerskwaliteit. Deze enquête hebben 135 bewoners van Pijlsweerd volledig ingevuld. De resultaten:

- De verkeerskwaliteit krijgt een onvoldoende: 5,5
- De onveiligheid wordt veroorzaakt door autodruk op de 3 wegen om de wijk, druk op het fietspad en te weinig ruimte voor voetgangers.
- De balans tussen auto's, fietsers en voetgangers moet verbeterd worden, en meer richting voetgangers kantelen

In deze reactie geven we onze reflectie op het IPvE/FO, geven we kort onze visie over de problematiek van de ASW en waarom 'pleinen' niet alleen een antwoord zijn op verkeersveiligheid maar ook omgevingskwaliteit, en geven we u een advies.

Onze visie

U kunt de Amsterdamsestraatweg, die 3km lang is, niet zien als één straat en met één inrichting. Onderbreek de straat met 5 pleinen van gevel-naar-gevel, zodat de wijken aan weerszijden met elkaar verbinden, en geef identiteit aan de weg.

Normaal gesproken zou een straat met de lengte van de Amsterdamsestraatweg (ASW) meanderen door de stad en door verschillende wijken gaan. Zoals we bij de Votulast-route ook zien: de Kaatstraat, Adelaarstraat, Willem van Noortplein. Ieder deel heeft weer zijn eigen winkel-, horeca- en woongedeelte aan dit lange lint. De ASW heeft ongeveer dezelfde opbouw in afwisseling, maar wel allemaal aan 1 lange kaarsrechte weg.

Verbeter de verkeersveiligheid en de omgevingskwaliteit door de eenheidsworst uit de ASW te halen en het gedachteloos 'cruisen' op een kaarsrechte weg te onderbreken. In de toekomst moet de passant het gevoel hebben zich te verplaatsen van het ene naar het andere gebied. 'Ieder stukje ASW heeft zijn eigen kwaliteiten en kenmerken en die moeten gezien en versterkt worden!'

Onderbreek de kaarsrechte weg met de 5 pleinen. Geef elk plein een eigen identiteit. Niet slechts aan weerszijden van de ASW, maar door een plein met een straatprofiel over de volle breedte – van gevel naar gevel – dwars over de ASW heen. Dat heft het gedachteloos 'cruisen' op, verbindt de wijken aan weerszijden van de ASW en versterkt de buurt rond de 5 pleinen:

1. Kop ASW bij Herenweg
2. Boorplein/ 'Klein Neude'
3. Plantage
4. Watertoren
5. 'staart' Marnixstraat

Elk plein krijgt een beleving dat de auto te gast is tijdens de winkeltijden (11-19uur). Dit zal versterkt worden naarmate het drukker wordt op straat. In de uren er omheen zal de automobilist makkelijker door kunnen rijden over de pleinen.

Door de kaarsrechte weg te onderbreken, en ter plaatse van de pleinen het autoverkeer 'te gast' te maken, wordt de snelheid eruit gehaald en bieden we voetgangers en fietsers de ruimte die nodig is.

Reflectie op het IPvE/FO

Het huidige functioneel ontwerp voor de herinrichting neemt het autoverkeer nog steeds als uitgangspunt, terwijl het eerste stuk ASW behoort tot de A-zone: "Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit".

Als we het functioneel ontwerp voor de herinrichting ASW beschouwen, dan concluderen we een aantal punten.

1. De ASW wordt weliswaar deels heringericht, maar de focus blijft op het autoverkeer over de gehele lengte. Alleen ter plekke van een paar oversteekplaatsen heeft het langzaam verkeer wettelijk voorrang, maar gaat dat in de praktijk ook zo werken? De ervaring met de huidige zebra's biedt weinig hoop.
2. De ruimte voor fietsers en voetgangers worden niet noemenswaardig méér, terwijl gemeentelijk beleid juist inzet op die transitie (zie Mobiliteitsvisie 2040). De ASW tussen Weerdsingel WZ en Spoorviaduct is bestemd als A-Zone. We lezen: "Fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruiker en krijgen prioriteit." Dat zien we niet terug in het ontwerp.
3. De oplossing van oversteekbaarheid wordt gevonden in de 'pleinen' of 'plateaus'. Maar als we naar het ontwerp kijken, dan betreft het verhoogde zebra's van een meter of 8 breed. Is dat voldoende om de oversteekbaarheid over de lengte van de Amsterdamsestraatweg sterk te verbeteren? Nee.
4. Niet elk plateau heeft voldoende opstelplekken voor overstekende fietsers. Is het de bedoeling dat die ook van zebra's gebruik gaan maken? Is dat wenselijk?
5. Het gebruik van zebra's is tegenstrijdig met het gemeentelijk en landelijk beleid, omdat het schijnveiligheid geeft. Waarom wordt er dan toch gebruik van gemaakt? We zien liever een andere oplossing.
6. Is het niet het zonde om 8 miljoen uit te geven aan een cosmetische upgrade zonder het probleem fundamenteel aan te pakken? En als het fundamentele

verschil de drempels is, waarom brengt de gemeente die dan niet zo snel mogelijk aan?

De artist impression op pagina 21 laat goed zien dat de straat weliswaar een make-over krijgt, en opgeruimder gaat ogen, maar dat het feitelijk probleem van onveiligheid en slechte oversteekbaarheid niet wordt opgelost.



Artist impression overgenomen uit het ontwerpvoorstel, pagina 21

We zien:

- Auto's
- Onduidelijke oversteekplaatsen
- Weinig extra ruimte voor fietser en voetganger

Dit verbetert de oversteekbaarheid onvoldoende. Ziet u zichzelf al op de middenberm tussen de auto's staan?

Ons advies aan het College en de gemeente Utrecht

Zorg dat de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg actief en duidelijk bijdraagt aan de transitie van auto naar fietser en voetganger als hoofdgebruiker.

Houdt het belangrijkste doel voor ogen:

- **Verhogen van het gevoel van veiligheid en verbeteren van oversteekbaarheid.**
Voor voetgangers én fietsers. Een paar verhoogde zebra's, verkeersdrempels en een middenberm is dan onvoldoende.

Kies voor een transitie, durf een grotere slag te maken:

- **Zet in op de 5 pleinen om die ommekeer te maken.** Concentreer het geld en aandacht liever op bepaalde plekken en pak de Amsterdamsestraatweg per plein aan. Geef hier maximale ruimte én prioriteit aan voetgangers én fietsers conform het beleid in de A-zone, en maak de automobilisten 'te gast'. Maak er grotere pleinen van die de Amsterdamsestraatweg daadwerkelijk onderbreken, van gevel-naar-gevel. Zoals het plein aan de Adriaen van Ostadelaan (zie bijlage).

Dan maakt u de Amsterdamsestraatweg een veiliger én aantrekkelijkere plek om te verblijven voor de bewoners van Pijlsweerd en Ondiep.

Verkeerswerkgroep Pijlsweerd,

Ilse Harms

Bouwe van den Ende

Lennart Nout

Pieter Wolbers

Peter Lamboij

Aad van Vliet

Gijsbert Croes (contact: 06 2158 7975)

verkeerswerkgroeppijlsweerd@gmail.com

Bijlage:

Inspiratie Adriaen van Ostadelaan

Bijlage:

Inspiratie Adriaen van Ostadelaan

We denken aan een veel groter verhoogd plateau - zonder zebra's - zoals is toegepast op de Adriaen van Ostadelaan. Een plein van gevel naar gevel, zelfs tot in de zijstraten, zodat de wijken aan weerszijden van de ASW écht met elkaar verbonden zijn.

Een vergelijkbaar ontwerp zal het gevoel van veiligheid, oversteekbaarheid, woon- en werkkwaliteit sterk verhogen.



Artist impression van de Adriaen van Ostadelaan, bron Gemeente Utrecht, via <https://utrecht.nieuws.nl/>