



Utrecht, 20 juli 2018

Open brief aan de Gemeenteraad van Utrecht

Beste Gemeenteraadsleden,

Deze brief richt zich op een belangrijk punt dat grote gevolgen zal hebben voor de kwaliteit van het stationsgebied: de kruising van de Leidseweg met de nieuwe stadsstraat, die straks vanaf de Graadt van Roggweg via het Lombokplein richting Daalsetunnel zal gaan lopen.

Deze brief is een oproep aan alle raadsleden om wat verder te kijken dan de huidige verkeerssituatie. In gesprekken met Groen Links en andere partij-woordvoerders blijkt dat meerdere raadsleden er nog niet uit zijn of de kruising Leidseweg - nieuwe stadsstraat naar de binnenstad nu gelijkvloers of ongelijkvloers moet gaan worden. Het is de bedoeling dat ook dit deel van het stationsgebied echt ruimte en mogelijkheden gaat bieden voor prettig wonen, ontspanning, rust, oversteekbaarheid, veiligheid, groen, schoonheid, verblijfskwaliteit, recreatie, water, bootjes, een haventje, passende voorzieningen en horeca, kortom: voor een aantrekkelijk en hoogwaardig stukje extra 'nieuwe binnenstad'.

We weten dat de Fietsersbond bepleit dat fietsers zo snel mogelijk over een strakke ononderbroken rode streep vanaf het westen naar het station en naar / door de binnenstad kunnen rijden. Maar dat gaat nu al niet meer lekker, laat staan als het fietsverkeer in de toekomst zonder twijfel toeneemt. Dat is prima, geen misverstand daarover. Doorgaande auto's en hun snelheid worden op de Graadt van Roggweg vanaf het Merwedekanaal straks aan banden gelegd (30 km). Het wordt hoogtij dat fietsers (ook veel OLC-ers zijn enthousiaste fietsers en lid van de bond) accepteren dat zij hun snelheid en gedrag moeten aanpassen in de drukke binnenstad. Of moet die snelheid net als voor de auto eerst gereguleerd worden, op zeg maximaal 15 km?!

Het vergrote stadshart - lees de binnenstad - begint al bij de Leidsche Poort / aan het einde van de Leidseweg. Op die plek een ongelijkvloerse kruising maken is voor de doorstroming niet echt nodig, zoveel slechter wordt de doorstroming bij een gelijkvloerse kruising helemaal niet. De problemen ontstaan juist een stukje verderop, bij de uitgang van de nieuwe OV-fietsenstalling, bij de kruising Catharijnesingel / Vredenburg, bij de fietsenstalling op het Vredenburg, en zo verder. Bovendien geeft een fietstunnel onnodig veel infrastructuur, meer asfalt en minder groen- en waterbeleving en tast dat de menselijk maat aan. De mogelijkheden voor voetgangers worden erdoor beperkt, evenals de verbinding tussen Lombok en het stationsgebied / Beurskwartier. Het kost bovendien een paar miljoen meer, geld dat beter besteed kan worden aan aantrekkelijke openbare ruimte en groen.

Het lijkt erop dat veel raadsleden / partijen nogal aanleunen tegen de Fietsersbond. Maar zij zouden hun groene naam en ambities volgens ons meer eer aandoen door hier kritischer en minder dogmatisch te zijn. De OLC houdt een pleidooi voor een aantrekkelijke verbinding voor álle

weggebruikers en voor een openbare ruimte met ruimtelijke kwaliteiten, belevingswaarde en functies in het gebied. Daarom bepleiten we een gelijkvloerse kruising. Wat het zwaarst is moet het zwaarst wegen.

Het aanleggen van meerdere routes maakt het fietsnetwerk fijnmaziger en minder druk, opdat fietsers niet voornamelijk via één fietssnelweg naar en door het centrum rijden. Er kunnen prima snelle fietsroutes komen - met een maximum snelheid van zeg 25 km - maar dan wel langs en buiten het centrum om. Ook voor de grote aantallen fietsers gaat gelden dat er beperkingen nodig zijn om de 'nieuwe binnenstad' prettig te houden voor alle weggebruikers. Dit zet de openingszin van de motie 'Ja, nu echt Vooruit op de Leidseweg -Van Sijpesteijnkade', waarin wordt gesteld dat dit 'de hoofdfietsroute De Meern - Centrum - De Uithof is', in een ander perspectief. Naast ongewenst doorgaand autoverkeer is er in het centrum in toenemende mate ook ongewenst doorgaand (snel) fietsverkeer.

Tot slot nog een opmerking over de verkeerssimulaties in de notitie 'Uitwerking M 2017/244 Ja! Nu echt vooruit op de Leidseweg / Van Sijpesteijnkade' van 24 mei 2018. Daarin worden de voors en tegens van de beide kruisingsvarianten goed op een rij gezet. Er worden tot onze verbazing echter ook aantallen autobewegingen genoemd van 17.000 en zelfs 19.000. We dachten dat de tijd rijp was een tandje bij te zetten om de nagestreefde ('beloofde') ambitie van *maximaal* 15.000 toch ten minste waar te maken en deze aantallen liefst nog verder te gaan verlagen. We vinden het zorgelijk dat dit soort aantallen nog steeds 'geruisloos' kunnen passeren. Op deze manier komen we er niet.

We hopen met deze brief alle raadsleden die twijfelen, of een ongelijkvloerse kruising omarmen, te kunnen uitnodigen tot meer toekomstbestendige besluiten, die Lombok en de stad het meest recht gaan doen.

Ontwikkelgroep Lombok Centraal,
Marij Nielen, Guus Haest, Gerda van Rooijen, Riek Westerhof