

Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard

Aanleiding

Bewoners in de omgeving van de Thomas à Kempisweg hebben in reactie op het gemeentelijke ontwerp uit de rapportage Maatregelen Utrecht West (2015) een alternatief plan ingediend voor de Majellaknoop, het Fris Alternatief. In hun ogen komt dit alternatief beter tegemoet aan de doelstelling om de leefbaarheid en oversteekbaarheid van de Thomas à Kempisweg te verbeteren.

Afgesproken is om het alternatieve plan als volwaardige variant, naast de gemeentelijke variant, uit te werken in een ontwerp en te onderzoeken op diverse aspecten. De varianten hebben we beoordeeld op basis van criteria die zijn afgestemd met de bewoners en die een relatie hebben met de uitgangspunten van SRSRSB. In deze notitie wordt het alternatieve ontwerp (Fris Alternatief) aangeduid met 'variant 1' en de gemeentelijke ontwerp met 'variant 2'.

Context variantenstudie

De Majellaknoop is een integraal onderdeel van het ontwerp van de hele Westelijke Stadsboulevard en maakt onderdeel uit van de besluitvorming over het IpVE/FO Westelijke Stadsboulevard dat dit voorjaar voor consultatie wordt vrijgegeven door het college.

Toelichting twee varianten

Variant 1

In deze variant, ingebracht door bewonersinitiatief Fris Alternatief, wordt al het verkeer ten westen van de buurt Thomas à Kempisplantsoen geleid. De Thomas à Kempisweg vervalt als route voor het gemotoriseerd verkeer. Dit verkeer dient via de Vleutenseweg en de weg Thomas à Kempisplantsoen te gaan rijden. Om het extra verkeer op deze wegen te kunnen verwerken, zijn extra rijstroken nodig (t.o.v. huidige situatie) en moet de busbaan op de Vleutenseweg worden verlegd.

Op de Thomas à Kempisweg is wel fietsverkeer mogelijk op het tweerichtingen fietspad aan de westzijde en de fietsstraat aan de oostzijde. Autoverkeer op de fietsstraat mag alleen in noordelijke richting rijden conform de huidige situatie. De huidige toegang naar de wijk Majellapark via de inrit voor de Majellakerk komt te vervallen. Om de Broerestraat en kerk te kunnen bereiken, wordt de rijrichting in de Broerestraat en Poelhekkestraat omgedraaid.

Variant 1: al het verkeer wordt rond het Thomas à Kempisplantsoen geleid.



Variant 2

In deze variant worden de Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Vleutenseweg en Thomas à Kempisplantsoen vormgegeven conform het principe van een stadsboulevard met minder asfalt en meer groen. Het verkeer wordt verdeeld over de drie wegen van de Majellaknoop; Thomas à Kempisweg, Thomas à Kempisplantsoen en Vleutenseweg. De kruispunten bij de Vleutenseweg–Thomas à Kempisweg en Vleutenseweg–Thomas à Kempisplantsoen worden vereenvoudigd en er komen minder rijstroken op de Thomas à Kempisweg, Spinozaweg en Vleutenseweg dan in de huidige situatie.

Er blijft dus autoverkeer rijden via de Thomas à Kempisweg. Het gaat om auto's met de volgende herkomst en bestemming:

- vanaf de Spinozaweg richting Gele Brug, bedrijventerrein 'Douwe Egberts' en Cartesiusweg
- vanaf de Vleutenseweg (centrumzijde) richting Gele Brug, bedrijventerrein 'Douwe Egberts' en Cartesiusweg
- vanaf de Cartesiusweg richting Oog in Al en Vleutenseweg (centrumzijde). Al het andere autoverkeer rijdt net als in variant 1.

T.h.v. de Thomas à Kempisweg is een tweerichtingen fietspad aan de westzijde gepland. De ventweg wordt heringericht tot fietsstraat (waarbij fietsverkeer in 2 richtingen mogelijk is).

Variant 2: Thomas à Kempisweg krijgt nieuwe inrichting als stadsboulevard met minder asfalt en meer groen



In onderstaande tabel is de vergelijking van de varianten met de huidige situatie schematisch weergegeven. In bijlage 1 zijn tekeningen opgenomen die in één oogopslag het benodigde asfalt voor auto- en busverkeer in de twee varianten ten opzichte van de huidige situatie weergeven.

Tabel vergelijking varianten met de huidige situatie

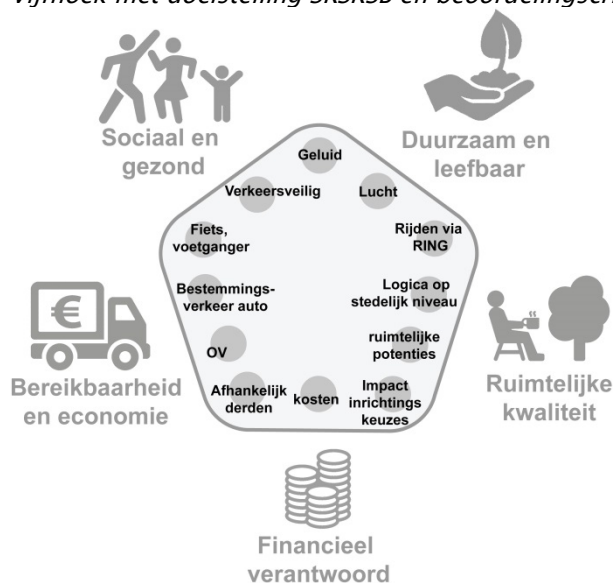
	Huidig	Variante 1	Variante 2
Rijstroken Vleutenseweg inclusief busbaan en opstelvakken	5-6	7-8	4-6
Rijstroken Thomas à Kempisweg inclusief opstelvakken	5-6	0	3-4
Rijstroken Thomas à Kempisplantsoen inclusief opstelvakken	2-3	4-5	3-4
Rijstroken Spinozaweg inclusief opstelvakken	5-7	5	4
Principe van auto verkeersstromen	Autoverkeer verspreid over de 3 verschillende wegvakken (stedelijke verbindingswegen) van de Majellaknoop	Autoverkeer gebundeld op westelijk deel van de Majellaknoop (Thomas à Kempisplantsoen en Vleutenseweg). Oostelijk deel wordt autovrij (Thomas à Kempisweg)	Autoverkeer verspreid over 3 verschillende wegvakken (stedelijke verbindingswegen) van de Majellaknoop, waarbij alleen autoverkeer richting Gele Brug wordt gebundeld via het Thomas à Kempisplantsoen
Busbaan Vleutenseweg	Huidige ligging	Verschuift enkele meters richting het oosten	Ligging grotendeels zoals huidig
Groenstructuur	Wegprofiel bestaat vooral uit asfalt. Laanstructuur thv Vleutenseweg. Bij Thomas à Kempisweg en Spinozaweg alleen bomenrij in zijberm	Groot deel van bestaande bomen Vleutenseweg worden verwijderd. Thomas à Kempisplantsoen en Spinozaweg krijgen midden- en zijbermen met groen en bomen. Thomas à Kempisweg ntb.	Op Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Vleutenseweg en Thomas à Kempisplantsoen komt doorgaande middenberm en zijbermen met groen en bomen. Behoud van bijna alle bestaande bomen.

Beoordelingscriteria

Beide varianten hebben voor- en nadelen én gevolgen voor de omliggende woonbuurten. Er is bij de beoordeling gekeken naar de gevolgen voor bijvoorbeeld luchtkwaliteit en geluidsoverlast en andere aspecten van leefbaarheid, routes voor alle verkeersdeelnemers, veiligheid en oversteekbaarheid van wegen.

Deze criteria sluiten aan bij doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen die zijn samengevat in de Vijfhoek: een sociale en gezonde stad, een duurzame en leefbare stad, een (economisch) bereikbare stad, een stad met ruimtelijke kwaliteit, en dit alles financieel maakbaar. Onderstaande figuur toont op welke wijze de doelstellingen samenhangen met de beoordelingscriteria waar de varianten voor de Majellaknoop aan worden getoetst.

Vijfhoek met doelstelling SRSRSB en beoordelingscriteria



Bereikbaarheid fiets en voetganger (oversteekbaarheid, barrièrewerking)

Een goede bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers stimuleert het gebruik van gezonde en duurzame vervoerwijzen. Voor beide varianten zijn de verliestijden (wachtijden) en de oversteeklengtes (aantal rijstroken dat fietsers en voetgangers moeten oversteken) op de verschillende routes in de Majellaknoop onderzocht.

Variant 1 leidt per saldo tot 29% minder verliestijd voor fietsers en voetgangers dan variant 2. Bij variant 1 veroorzaakt de oversteek bij het kruispunt Thomas à Kempisplantsoen–Vleutenseweg verliestijd, maar dit verlies wordt gecompenseerd door het verdwijnen van de oversteek bij de Cremerstraat (er rijdt geen verkeer meer op de Thomas à Kempisweg). Bij variant 2 hoeven fietsers en voetgangers langs de wegen van de Majellaknoop in totaal ongeveer 3% minder rijstroken over te steken dan in variant 1.

Resumerend: variant 1 leidt per saldo tot 29% minder verliestijd voor fietsers en voetgangers, in variant 2 zijn de oversteeklengtes 3% gunstiger. In variant 1 zijn de kwaliteitsverbeteringen én -verslechtingen per wegdeel groter dan bij variant 2. Bij variant 2 zijn de verschillen per wegdeel kleiner.

Luchtkwaliteit

Uit de analyse blijkt dat alle concentraties stikstofdioxide onder de juridische grenswaarden blijven. Variant 2 scoort op alle wegvakken beter dan de autonome situatie (toekomstige situatie, zonder uitvoering plannen Westelijke Stadsboulevard). Variant 1 scoort langs de Thomas à Kempisweg beter dan variant 2, maar scoort langs het Thomas à Kempisplantsoen en de Vleutenseweg slechter dan variant 2, en slechter dan de autonome situatie.

Gecorrigeerd voor alle blootgestelde huishoudens (op sommige plekken wonen meer mensen dan op andere) en de gezondheidseffecten van de concentraties, scoort variant 1 op stikstofdioxide cijfermatig voor alle huishoudens gemiddeld ca 5% beter. Beide varianten geven op alle wegvakken een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Voor fijnstof zijn de verschillen kleiner. Volgens de verkennende berekeningen blijven alle concentraties onder de juridische grenswaarden. Variant 2 scoort op alle wegvakken beter dan de

autonome situatie. Variant 1 scoort langs de Thomas à Kempisweg beter dan variant 2, maar scoort langs het Thomas à Kempisplantsoen en de Vleutenseweg juist slechter dan variant 2, en ook slechter dan de autonome situatie. Gecorrigeerd voor alle blootgestelde huishoudens (op sommige plekken wonen meer mensen dan op andere) en de gezondheidseffecten van de concentraties, scoort variant 1 op fijnstof cijfermatig voor alle huishoudens gemiddeld ca 1% beter.

Over de gehele groep beschouwd leidt variant 1 tot een lagere ziektelast dan variant 2. Maar, waar variant 1 voor bewoners van Thomas à Kempisweg resulteert in een betere luchtkwaliteit, verslechtert de luchtkwaliteit voor bewoners van de Thomas à Kempisplantsoen, Vleutenseweg, en Vleutenseweg West. De bewoners van de Thomas à Kempisplantsoen hebben naar verwachting een lagere sociaal-economische status. Vanuit het equity-principe is het wenselijk dat de milieubelasting voor deze groep mensen niet verder verslechtert maar zo mogelijk verbetert.

De achtergrondconcentratie van fijnstof zonder de verkeersbijdrage van de Majellaknoop is momenteel al hoger dan $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De autonome ontwikkeling en de beoogde varianten zijn daardoor in strijd met de Motie 2015-78, waarbij de gemeenteraad het college heeft opgedragen om de luchtkwaliteit in de stad jaarlijks te verbeteren en te streven naar de advieswaarde van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Resumerend

Beide varianten blijven onder de juridische grenswaarden blijven. Het voordeel van variant 1 is dat deze voor alle huishoudens tezamen (gemiddeld) 1 tot 5% beter scoort dan variant 2. Het verschil is echter weinig onderscheidend. Bij variant 1 is een verbetering voor een deel van de huishoudens alleen mogelijk dankzij een achteruitgang (ten opzichte van de autonome situatie) voor een deel van de andere huishoudens. Hierdoor ontstaat er een dilemma; de overall effecten moeten worden afgewogen tegen de verdeling van positieve en negatieve uitschieters over verschillende bewoners (equity). Het voordeel van variant 2 is dat alle wegvakken en alle huishoudens afzonderlijk een betere score hebben dan de autonome situatie.

Geluid

Uit de analyse blijkt dat in variant 1 langs de Thomas à Kempisweg een afname (meer dan 10 dB) van geluid ontstaat, maar toenames op de overige beschouwde wegvakken (3 tot 4 dB meer geluidsbelasting dan nu). Variant 2 geeft 0 tot 1 dB minder geluidsbelasting dan nu, behalve langs de Thomas à Kempisweg en het Thomas à Kempisplantsoen (toename 1 dB t.o.v. huidig). Geluidsveranderingen tot 1 dB zijn niet waarneembaar voor het menselijk gehoor. Gewogen voor alle blootgestelde huishoudens (op sommige plekken wonen meer mensen dan op andere) en de gezondheidseffecten van de concentraties, scoort variant 1 (gemiddeld voor alle huishoudens) ca 33% beter dan variant 2.

Bij variant 1 is een grote verbetering voor een deel van de huishoudens echter alleen mogelijk, dankzij een grote achteruitgang voor alle andere huishoudens, ten opzichte van huidige situatie. Variant 1 kent daarnaast zulke grote geluidstoenames langs het Thomas à Kempisplantsoen, dat er een reëel risico is dat deze variant in de uitwerking juridisch niet haalbaar blijkt (procedures hogere grenswaarden nodig). Ook ontstaat er bij variant 1 een dilemma waarbij overall effecten afgewogen moeten worden tegen de verdeling van positieve en negatieve uitschieters over verschillende bewoners (equity). Variant 2 geeft geen waarneembare veranderingen ten opzichte van de huidige situatie.

Resumerend

Variant 1 betekent een grote verbetering voor geluid van een deel van de huishoudens, voor alle overige huishoudens betekent het een grote achteruitgang. Voor gezondheid ontstaat een daarmee een dilemma; de overall effecten moeten worden afgewogen tegen de verdeling van positieve en

negatieve uitschieters over verschillende bewoners (equity). Gewogen voor alle blootgestelde huishoudens scoort variant 1 beter dan variant 2.

Voor variant 1 bestaat er een reëel risico is dat deze variant in de uitwerking juridisch niet haalbaar blijkt. Variant 2 geeft geen waarneembare veranderingen ten opzichte van de huidige situatie.

Verkeersveiligheid, logica en leesbaarheid van de inrichting op kruispunt- straatniveau / microniveau

Bij beide varianten verandert de vormgeving van de kruispunten waaraan weggebruikers even moeten wennen. Aandachtspunt bij variant 1 is om de grote complexe kruispunten – met meerdere rijstroken per rijrichting – zodanig vorm te geven dat de doorgaande route toch logisch is voor de weggebruiker. Bij variant 2 ligt de opgave in het duidelijk maken dat sommige afslagbewegingen op de kruispunten niet meer mogelijk zijn.

Resumerend: de gemeente maakt bij de uitwerking beide varianten verkeersveilig en inzichtelijk. Op dit punt zijn de varianten dus niet onderscheidend.

Ruimtelijke potenties voor de buurt (verblijfskwaliteit, groen)

In variant 1 is door het verdwijnen van de wegverharding aan de Thomas à Kempisweg de barrière met het woongebied aan de overzijde weggenomen. De invulling van de vrijgekomen ruimte op de Thomas à Kempisweg is nog niet bepaald. Er liggen kansen om op deze plek groene beplanting te realiseren, nieuwe bebouwing en voorzieningen zijn ook mogelijk. Variant 1 biedt kansen voor het ontwikkelen van een representatieve ruimte bij de kerk.

De Vleutenseweg is één van de belangrijkste routes voor OV, fiets en auto tussen Leidse Rijn en de bestaande stad is. Nadeel van variant 1 is dat door de concentratie van het gemotoriseerd verkeer op deze weg het aantal rijstroken wordt uitgebreid, waardoor er weinig ruimte is voor groen en bomen. Een groot deel van de bestaande bomen zal moeten verdwijnen. Op de Spinozaweg komt in variant 1 een extra rijstrook ten opzichte van variant 2. Dit leidt tot een lagere ruimtelijke kwaliteit en een verminderde oversteekbaarheid. De groene strook tussen het spoor en het Thomas à Kempisplantsoen verdwijnt door uitbreiding van het aantal rijstroken. Potentiële ruimte voor een eventueel nieuw station op het traject Utrecht–Den Haag is niet meer beschikbaar.

Variant 2 heeft als voordeel dat er op alle wegen in de Majellaknoop een doorgaande groenstructuur komt. De ruimtelijke kwaliteit op de Spinozaweg, Thomas à Kempisplantsoen en de Vleutenseweg verbetert, omdat er meer ruimte is voor groen. De oversteekbaarheid verbetert ook. Nadeel van deze variant is dat er geen autoluwe ruimte op de Thomas à Kempisweg ontstaat. Op alle wegen van de Majellaknoop blijft gemotoriseerd verkeer rijden.

Resumerend: Het voordeel van variant 1 is dat op één plek de ruimtelijke kwaliteit aanzienlijk verbetert, nadeel is dat dit nadelig uitwerkt voor andere plekken. Hierdoor moet een groot deel van de bestaande bomen op de Vleutenseweg–West verdwijnen. Bij variant 2 wordt op alle wegen van de Majellaknoop een groener profiel met verblijfskwaliteit gerealiseerd. In deze variant profiteren daardoor meer bewoners van de verbetering. Bovendien verbetert de situatie voor alle aanwonenden, niemand gaat er op achteruit.

Bereikbaarheid OV

De gemeente vindt een goede bereikbaarheid van het OV belangrijk, omdat het bijdraagt aan een duurzame en bereikbare stad. Bij dit criterium is gekeken naar de aantrekkelijkheid voor de OV-reiziger, de vervoerexploitatie-effecten en de mate waarin het overstappen tussen bussen wordt gefaciliteerd. Effecten op de aantrekkelijkheid van het OV voor reizigers en de effecten voor de vervoerexploitatie worden gemeten in verliestijden.

Variant 1 heeft ruim 37% meer verliestijd dan variant 2 (omgerekend ruim een halve minuut extra per bus waarbij het gaat om ongeveer 70–80 bussen per uur). Dit wordt veroorzaakt door het drukke kruispunt Thomas à Kempisplantsoen–Vleutenseweg en de omrijbeweging voor bussen tussen Oog in Al en Cartesiusweg via het kruispunt Thomas à Kempisplantsoen–Vleutenseweg in variant 1. Variant 1 biedt wel betere mogelijkheden voor het realiseren van een overstaphalte voor bussen dan variant 2. Dat komt omdat de busroutes Leidsche Rijn–centrum en Oog in Al–Cartesiusweg gedeeltelijk via dezelfde route rijden. Dit betekent wel dat een bestaande halte moet verdwijnen.

Resumerend: Variant 2 scoort per saldo beter op de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Variant 1 biedt weliswaar betere mogelijkheden voor het realiseren van een overstaphalte voor bussen dan variant 2, maar dit weegt niet op tegen de toename van de vervoerexploitatiekosten en de verminderde aantrekkelijkheid van het OV voor reizigers.

NB: Er is ook gekeken naar twee subvarianten (varianten 1b en 1c) van de Majellaknoop ter verbetering van de bereikbaarheid van het OV.

Bij subvariant 1b, wordt de Thomas à Kempisweg een busbaan voor bussen tussen Leidsche Rijn en centrum (HOV) en tussen Oog in Al en Cartesiusweg. Doordat de huidige busbaan langs de Vleutenseweg komt te vervallen, zijn er busstroken nodig langs het Thomas à Kempisplantsoen. Deze zijn niet goed inpasbaar vanwege ruimtegebrek. Deze subvariant valt daarom af. Een ander nadelig effect van deze variant zijn de extra verliestijden voor voetgangers en fietsers.

Bij subvariant 1c wordt de Thomas à Kempisweg alleen een busbaan voor bussen tussen Oog in Al en Cartesiusweg. Deze subvariant valt af, omdat de kosten van de investering (een nieuwe busbaan) niet opwegen tegen de baten (reistijdwinst voor maar 4 tot 6 bussen in het uur). Een ander nadelig effect van deze variant zijn de extra verliestijden voor voetgangers en fietsers.

Aansluiten op het principe: stimuleren van autoverkeer richting de RING

Om de leefbaarheid op de Westelijke Stadsboulevard te verbeteren, dient het doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk via de RING te gaan rijden.

In beide varianten wordt autoverkeer hiertoe gestimuleerd, dankzij de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard. Hierdoor wordt deze route minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. Variant 1 scoort iets beter op dit criterium, omdat het autoverkeer via de westkant van de Majellaknoop wordt geleid. In variant 1 heeft het autoverkeer daarom een iets kortere route naar de RING (natuurlijke geleiding richting NOUW 2 bij variant 1) dan in variant 2.

Resumerend: Beide varianten scoren goed voor wat betreft het stimuleren van autoverkeer richting de RING, maar variant 1 scoort net iets beter.

Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto

Bij de bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer per auto is onderzocht hoe de bereikbaarheid is voor autoverkeer met een bestemming rond de Majellaknoop..

Inzoomend op het bestemmingsverkeer naar de Majellakerk en de wijk Majellapark, zijn er bij variant 2 beperkte veranderingen. Het autoverkeer naar de Majellakerk en de wijk Majellapark kan grotendeels blijven rijden zoals in de huidige situatie: via een directe toegang vanaf de Thomas à Kempisweg of omrijdend via de straat Majellapark (gelegen in het verlengde van de Groeneweg).

Bij variant 1 vervalt de directe toegang en is de route via de straat Majellapark de enige optie om de wijk te bereiken. Hierdoor rijdt er meer autoverkeer via de straten tussen de Thomas à Kempisweg en het Majellapark en via het oostelijk deel van de Vleutenseweg (stadszijde). De bereikbaarheid van de wijk voor hulpdiensten in het geval van incidenten is kwetsbaarder. Nader onderzoek kan uitwijzen of er een aanvullende inrit mogelijk is ter hoogte van de Majellakerk vanaf de Vleutenseweg (alleen mogelijk voor auto's komende vanuit de centrumzijde, en alleen ingaand) naar de Majellakerk en de achterliggende wijk. Kanttekening daarbij is dat autoverkeer dan ook altijd via het kruispunt Vleutenseweg–Groeneweg moet omrijden.

Er is bij variant 1 ook gekeken naar de mogelijkheid om de Majellakerk en omliggende wijk te ontsluiten via de buurt Thomas à Kempisplantsoen en de bestaande aantakking op de weg Thomas à Kempisplantsoen. Hoewel dit technisch mogelijk, is heeft dit een negatief effect op de leefbaarheid en veiligheid in het Thomas à Kempisplantsoen vanwege een toename van het autoverkeer daar.

Inzoomend op het bedrijventerrein Douwe Egberts/Gamma moet het autoverkeer in variant 2 vanuit het centrum en vanuit Oog in Al richting bedrijventerrein Douwe Egberts/Gamma omrijden via het Thomas à Kempisplantsoen. Dit is wel een route via de stedelijke verbindingswegen en niet via kleine straten door de woonwijk. Vanaf de Gele Brug en de Cartesiusweg (uitgaande van snelste route via Thomas à Kempisplantsoen) blijft de bereikbaarheid min of meer gelijk in beide varianten. Bij variant 1 zijn de veranderingen richting het bedrijventerrein kleiner.

Resumerend: Variant 1 is nadelig vanwege de slechtere bereikbaarheid van de omgeving Majellapark en extra verkeer door een woonwijk. Variant 2 heeft als nadeel dat er een omrijbeweging is voor verkeer richting het bedrijventerrein (Gamma, Douwe Egberts). Deze omrijbeweging via een stedelijke verbindingsweg weegt vanuit verkeersoptiek niet op tegen de nadelen van extra autoverkeer via de straten door de woonwijk bij variant 1. Op dit criterium scoort variant 2 daarom beter.

Logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als stedelijk geheel (stedenbouwkundige samenhang), macroniveau

Variant 1 biedt kansen om de woongebieden aan weerszijden van de Thomas à Kempisweg meer in samenhang te brengen. Of deze samenhang daadwerkelijk ontstaat is afhankelijk van de plannen van de woningbouwcorporaties, eigenaren van de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen.

Nadeel van deze variant is dat de Vleutenseweg een van de belangrijkste routes voor OV, fiets en auto tussen Leidse Rijn en de bestaande stad is. Door de concentratie van het gemotoriseerd verkeer op deze weg wordt het aantal rijstroken uitgebreid, is er weinig ruimte voor groen en bomen en ruimtelijke kwaliteit. Voor een weg die deze twee delen van de stad met elkaar verbindt, is dat onwenselijk.

De kansen voor meer stedelijke samenhang zijn in variant 1 geconcentreerd op één plek: de Thomas à Kempisweg. Op andere plekken zal de toename van het aantal rijstroken tot een grote(re) barrièrewerking leiden, waardoor de samenhang op die plekken wordt gehinderd. Dit hangt niet alleen samen met de fysieke breedte van de rijbanen, maar ook met de verkeersintensiteiten. Vooral op de Vleutenseweg wordt de samenhang tussen de buurten in de Majellaknoop verstoord. Bovendien wordt de structuur van de stadsboulevard als route voor wijk-wijkverkeer en een goede oversteekbaarheid onderbroken. De logische route rechtdoor krijgt een omrijdbeweging en het profiel als doorgaande route kan niet eenduidig worden vormgegeven. De ruimte die vrijkomt op de Thomas à Kempisweg heeft bovendien geen effect op de stedenbouwkundige samenhang van de wijken, uitgaande van de huidige stedenbouwkundige opzet.

In variant 2 functioneert de weg beter waarvoor die bedoeld is; het faciliteren van wijk-wijkverkeer. De continuïteit en leesbaarheid van de route is beter in variant 2. Doordat de wegen uit minder rijstroken bestaan, verbetert de ruimtelijke kwaliteit van de wegen. De structuur van de stadsboulevard wordt

niet onderbroken: het profiel met een brede, groene middenberm loopt door. De herkenbaarheid van de stadsboulevard is daarom groter dan in variant 1.

Nadeel van variant 2 is dat de vormgeving van en de rijrichtingen op de kruispunten anders is dan in de huidige situatie. Verkeersdeelnemers moeten hun route daarop aanpassen.

Resumerend: De keuze voor het bundelen van het verkeer in variant 1 betekent enerzijds dat er op één plek ruimte ontstaat voor een betere verblijfskwaliteit en meer groen, maar anderszijds dat op andere plekken de dominantie van het verkeer toeneemt. De structuur van de stad is hiermee niet gediend, vooral de relatie tussen Leidse Rijn en de bestaande stad heeft hier onder te lijden. Variant 2 is beter herkenbaar als stadsboulevard door de brede groene middenberm en de doorlopende structuur. Variant 2 scoort op dit criterium daarom beter.

Afhankelijkheid derden

De woningen in de driehoek tussen de wegen Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg en Vleutenseweg, zijn eigendom van de woningcorporaties Mitros en Portaal. De woningcorporaties zijn in twee overlegmomenten (op 23 juni en 24 november jl.) op de hoogte gebracht van de plannen voor herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard en de twee varianten voor de Majellaknoop. Op 16 februari worden de uitkomsten van de variantenstudie met ze gedeeld.

Voor variant 1 en 2 geldt dat ze allebei ontwikkelpotentie hebben voor eventuele nieuwbouwplannen. In variant 1 hangt dit samen met het verdwijnen van de wegverharding voor het autoverkeer op Thomas à Kempisweg en in variant 2 met het smallere wegprofiel op de Vleutenseweg, Thomas à Kempisweg en Thomas à Kempisplantsoen.

Bij beide varianten is de ontwikkelpotentie afhankelijk van plannen van derden, namelijk de woningcorporaties.

Uitkomsten overleg Mitros en Portaal d.d. 16 februari.

Mitros en Portaal laten weten dat zij een gesprek hebben gehad met Fris Alternatief.

De corporaties stellen dat variant 1 in de toekomst iets meer mogelijkheden biedt voor herontwikkeling (vanwege het opheffen van het "eilandgevoel") en variant 2 eerder aanmerking geeft voor renovatie. De keuze van de gemeente voor variant 1 of 2 is niet van grote invloed op de keuze van de woningcorporaties voor sloop/nieuwbouw of voor renovatie.

Zowel Mitros als Portaal geven aan dat het huidige vastgoed met een overzichtelijke inspanning weer op orde kan worden gemaakt. Portaal heeft al (beperkt) geïnvesteerd in haar flats die gelegen zijn aan de Thomas à Kempisweg. Daar heeft Portaal een zogeheten Magic mix gerealiseerd van kwetsbare en dragende bewoners en dat concept blijkt zeer succesvol. Vanwege de aangepaste normen voor nieuwbouw in relatie tot de verkeersintensiteiten op deze locatie is het überhaupt nog maar de vraag of er binnen variant 1 wel herontwikkeld kan worden. Hoe hoog mag er gebouwd worden en kan alle bestaande bouw worden teruggeplaatst? Mitros geeft aan dat herontwikkeling niet eenvoudig is en voor Mitros niet voor de hand ligt. Er moeten bijzondere inspanningen worden verricht om nieuwbouw op deze locatie te kunnen realiseren. Financieel gezien is het nog maar de vraag of dat een haalbare optie is voor de woningbouwcorporaties.

Voor de gemeente heeft variant twee volkshuisvestelijk de voorkeur omdat deze variant meer kansen biedt op behoud van het huidige woningprogramma.

De impact van inrichtingskeuzes voor omgeving Majellaknoop

Beide varianten hebben effecten voor het omliggend gebied. Welke consequenties dit betreft is in de tekst hierboven toegelicht voor de criteria geluid, lucht, gezondheid, bereikbaarheid bestemmingsverkeer auto, ruimtelijke potentie, logica en begrijpelijkheid stadsboulevard.

In algemene zin heeft variant 1 voor een deel van de bewoners positieve gevolgen, wat ook te verwachten was. Echter, wanneer we alle criteria in ogenschouw nemen, kunnen we constateren dat variant 2 meer voordelen heeft voor het totale gebied en alle inwoners dan variant 1.

Kosten (infra- en groenaanleg, kabels en leidingen, etc)

Voor zowel variant 1 als variant 2 is een civiele raming opgezet. In deze raming is verkend wat de hergebruiksmogelijkheden van de bestaande verharding zijn. Gebleken is dat bij variant 2 de nieuwe wegprofielen voor een belangrijk deel op de huidige wegprofielen gesitueerd worden. Bij variant 1 is dat veel minder het geval. In deze variant worden immers alle rijbanen op de Thomas à Kempisweg verwijderd. De hergebruiksmogelijkheden van de ondergrond van de wegprofielen bij de variant 2 zijn daarom groter dan bij variant 1. Bij variant 1 is grotendeels een reconstructie noodzakelijk omdat de profielen te veel verschuiven ten opzichte van de huidige ligging. De investering bij variant 1 bedraagt ongeveer € 5,5 miljoen en bij variant 2 ongeveer € 5,1 miljoen (inclusief engineering en onvoorzien). Variant 2 is daarmee 8% goedkoper - gelijk aan een bedrag van € 0,4 miljoen - dan variant 1.

Resumerend: variant 2 is goedkoper dan variant 1 vanwege de mogelijkheid tot hergebruik en scoort daarom beter op het criterium 'kosten'.

Draagvlak buurt Majellaknoop

De twee varianten zijn voorgelegd aan verschillende stakeholders tijdens gesprekken en een inloopbijeenkomst voor de buurt op 2 februari. Op 27 januari was er een gesprek met een afvaardiging van bewonersinitiatief Fris Alternatief. Daarin zijn met name de uitkomsten van de lucht- en geluidsberekeningen besproken. Ook is nogmaals naar de uitwerking van de ontwerpen aan de orde geweest. De bewoners hebben zich niet uitgesproken over de resultaten, wel hebben zij gevraagd om visualisaties van ruimtelijke consequenties, deze zijn toegezegd. Daarnaast is gesproken met de provincie en Qbuzz. Zij gaven aan dat variant 1 slechter is dan variant 2 voor het OV vanwege toename van rijtijden (en dus exploitatie) en verslechtering van vervoerskwaliteit.

Voor de inloopbijeenkomst waren 2.000 huishoudens uitgenodigd, ongeveer 60 mensen hebben de inloopbijeenkomst bezocht. Het merendeel daarvan woont in de wijk Majellapark (Nieuw Engeland) in nabij de Thomas à Kempisweg. Daarnaast waren er bewoners aanwezig van de Spinozaweg, Spinozaplantsoen en Thomas à Kempisplantsoen.

Ook de klankbordgroep Westelijke Stadboulevard was uitgenodigd, de wijkraden West en Noord-West en de Fietsersbond waren aanwezig. Eerder was al gesproken met provincie en Qbuzz. De Solgu heeft per mail aangegeven geen echte voorkeur voor één van beide varianten. Wel vraagt SOLGU extra aandacht voor het aspect luchtkwaliteit.

Tijdens de inloopbijeenkomst konden bezoekers aangeven welke voor- en nadelen zij zagen van beide varianten. Daarin zijn geen andere voor- en nadelen naar voren gekomen dan al in deze notitie benoemd.

Vaak genoemd voordeel van variant 1 is de kans om het Thomas à Kempisplantsoen meer bij de Majellawijk te betrekken en te verbinden aan de stad. Mensen zien daarbij ook kansen om het gebied inclusief de Thomas à Kempisweg groener, verkeersluwer en leefbaarder te maken. Ook zijn ze van

mening dat met deze variant de doorstroming van autoverkeer verbetert en wellicht de hoeveelheid verkeer vermindert.

Een ander vaak genoemd voordeel is dat er sprake is van verbetering van luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Aan de andere kant is meerdere keren als nadeel benoemd dat de situatie bij het Thomas à Kempisplantsoen en Vleutenseweg verslechtert.

Ook de slechtere bereikbaarheid van de Majellawijk (door het wegvallen van de inrit bij de kerk) en de kerk is meerdere malen als (groot) nadeel genoemd. Mensen voorzien daarnaast in variant 1 meer opstopping van verkeer met negatieve invloed op bijvoorbeeld de Cartesiusweg. Ook de extra rijstrook op de Spinozaweg wordt als nadeel gezien, net als de verslechtering van de bereikbaarheid van het Thomas à Kempisplantsoen door de toename van verkeer rond de wijk.

Variante 2 wordt ervaren als een logische indeling met betere doorstroming, de verbinding naar Zuilen is beter en de Majellawijk blijft beter bereikbaar. Ook het feit dat er op de Spinozaweg 1 rijstrook minder nodig is dan in variant 1 wordt als een voordeel gezien, net als een betere doorstroming voor de bus naar Leidsche Rijn en de lagere kosten.

Nadelen van variant 2 vinden bezoekers dat de Thomas à Kempisweg een drukke weg blijft, er is geen verbetering luchtkwaliteit en geluidsoverlast en door de vermindering van het aantal rijstroken ontstaan opstoppingen. Het verkeer wordt minder goed naar de ring geleid. Ook vindt men een nadeel dat het Thomas à Kempisplantsoen een "eiland" blijft. Er wordt weinig verbetering gezien ten opzichte van de huidige situatie.

Tot slot heeft een aantal mensen aangegeven dat in variant 1 geen sprake is van spreiding van pijnpunten en dat de "baten" oneerlijk worden verdeeld. Iemand schrijft daarover "je woont samen in de stad, dan moet je doen wat voor de grootste groep het best is"

Resumerend

Stakeholders zien voor- en nadelen van beide varianten. Voor- en nadelen die ook in deze notitie zijn verwoord. Overall kan gesteld worden dat bezoekers vaker voordelen aangaven voor variant 1, hetgeen verklaarbaar is uit het feit dat met name bewoners uit de omgeving van de Thomas à Kempisweg aanwezig waren. Opvallend is de meerdere malen gedane oproep om baten en pijnpunten te spreiden over het hele gebied.

Advies n.a.v. beoordeling criteria

Alle criteria in beschouwing nemend hebben variant 1 en 2 beide voor- en nadelen. Er is op basis van beschikbare kennis in deze fase van het project geen sprake van show-stoppers die één van de varianten uitsluit.

Variante 1 heeft voor een deel van de bewoners positieve gevolgen, wat ook te verwachten was. Echter, met name de achteruitgang op de criteria lucht en geluid voor kwetsbare huishoudens langs het Thomas à Kempisplantsoen wordt in deze variant als een groot bezwaar gezien.

Wanneer we alle criteria in ogenschouw nemen, constateren we dat variant 2 meer positieve effecten heeft voor het totale gebied en alle bewoners dan variant 1. Daarom adviseren wij om in te stemmen met voorkeur voor variant 2 voor de Majellaknoop.

Proces en vervolg:

Variant 1 (bewonersvariant Fris Alternatief) en Variant 2 zijn op dezelfde wijze uitgewerkt op het niveau van het functioneel ontwerp. Beide varianten zijn verkeerskundig onderzocht en in Vissim gesimuleerd. De onderlinge vergelijking tussen beide varianten is op basis van 12 criteria tot stand gekomen. Deze criteria zijn herleidbaar tot de doelen van het gemeentelijk mobiliteitsplan, SRSRSB.

De aanpak en voortgang van de variantenstudie Majellaknoep is besproken en afgestemd met bewonersinitiatief Fris Alternatief. Ook de klankbordgroep westelijke stadsboulevard is betrokken evenals de wijkraad West. Voor de omgeving Majellaknoep is een extra inloopbijeenkomst georganiseerd op 2 februari. Tijdens deze bijeenkomst konden bewoners voor- en nadelen van beide varianten aangeven.

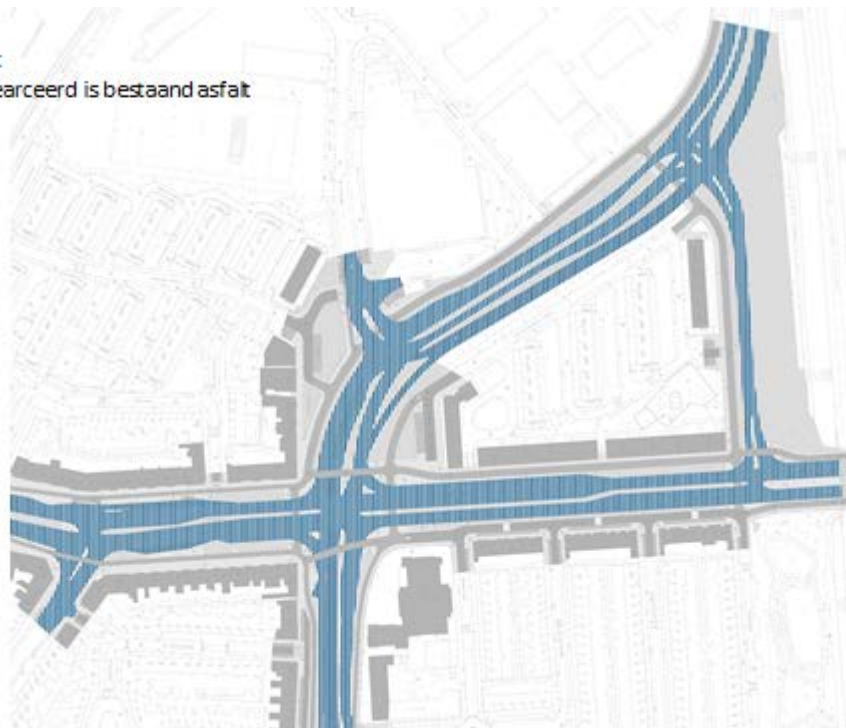
Een aantal stakeholders heeft schriftelijk of in een overleg hun standpunt kenbaar gemaakt ten aanzien van de twee varianten:

- Qbuzz en Provincie: de standpunten zijn weergegeven in een verslag van 5 april 2017 en een mail van de provincie op 2 mei 2017. Qbuzz en Provincie hebben een voorkeur uitgesproken voor variant 2.
- Fietzersbond: de fietzersbond heeft een voorkeur voor variant 1.
- Brandweer/VRU: heeft geen voorkeur uitgesproken, maar benoemt voor- en nadelen per variant.
- Wijkraad West: advies wijkraad nog niet bekend,
- Mitros en Portaal: de keuze voor variant 1 of 2 is niet van grote invloed op de plannen voor de woningvoorraad op het Thomas a Kempisplantsoen.

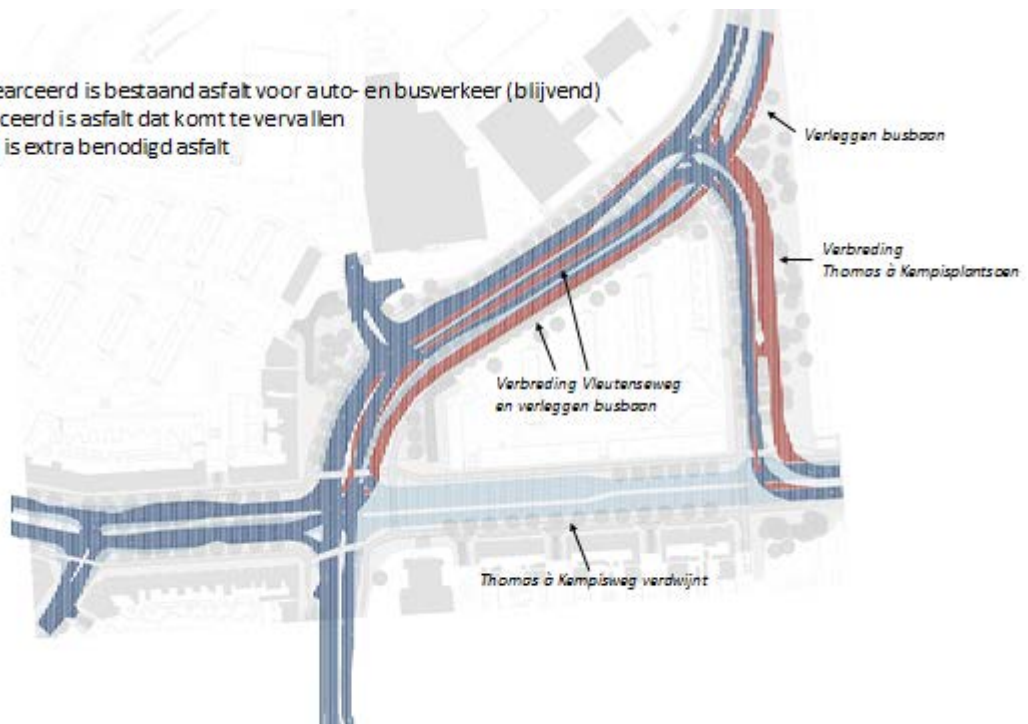
Bijlage

Vergelijking hoeveelheid asfalt voor auto- en busverkeer in huidige situatie en 2 varianten.

Huidige situatie:
Donkerblauw gearceerd is bestaand asfalt



Variant 1:
Donkerblauw gearceerd is bestaand asfalt voor auto- en busverkeer (blijvend)
Lichtblauw gearceerd is asfalt dat komt te vervallen
Rood gearceerd is extra benodigd asfalt



Variante 2:

Donkerblauw gearceerd is bestaand asfalt voor auto- en busverkeer (blijvend)

Lichtblauw gearceerd is asfalt dat komt te vervallen

Rood gearceerd is extra benodigd asfalt

