

Gemeente Utrecht
Project Lombokplein
lombokplein@utrecht.nl

Fietzersbond
p/a Racinelaaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Betreft: Reactie Fietzersbond op Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Lombokplein
Contact: Peter van Bakkum <utrecht@fietzersbond.nl>

Utrecht, 5 juli 2020

Geachte heer, mevrouw,

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op de plannen voor het Lombokplein. We zijn blij dat we in de klankbordgroep en in overleg met de projectleiding betrokken zijn geweest bij het opstellen van het Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (PvE/FO). We zijn welwillend aangehoord bij het uiten van onze opmerkingen en suggesties. Daarvoor willen we u bedanken.

We zetten in deze brief onze opmerkingen en suggesties op het PvE/FO.

Ongelijkvloerse kruising Stadsstraat x Leidseweg

In opdracht van de Raad zijn voor het kruispunt Stadsstraat x Leidseweg twee vormgevingen uitgewerkt. We zijn blij dat het college duidelijk maakt dat zij, net als wij, een voorkeur heeft voor de ongelijkvloerse variant.

Alternatief voor de binnenstadsas: Singelroute

Naar ons idee kan de jaarlijks groeiende stroom fietsers vanuit de wijken in West (Leidsche Rijn, Vleuten De Meern, Oog in Al, delen van Lombok) worden aangemoedigd om zich te verdelen over verschillende alternatieve routes, waarbij het uitgangspunt kan zijn dat verkeer dat geen bestemming heeft in het Singelgebied, niet via de drukke route Van Sijpesteijntunnel – Smakkelaarsveld – Vredenburg – Lange Viestraat – Viebrug – Potterstraat (bekend als de binnenstadsas) hoeft te rijden. We zijn blij dat de gemeente werkt aan een aantrekkelijke Singelroute, waarmee fietsers een daadwerkelijk aantrekkelijke alternatieve route krijgen.

Op dit moment wordt gewerkt aan (plannen voor) de Singelroute aan de noordkant (Weerdsingel O en W) en westkant (Catharijnesingel) van het Singelgebied. En ook zonder dat die delen al volwaardig deel uitmaken van de Singelroute, wordt de route via de Van Sijpesteijntunnel door grote aantallen fietsers gemeden. We weten dat hier al langere tijd sprake is van vervoersarmoede: de fietsers op de binnenstadsas beschikken allemaal 'over een volgroeid brein en lichaam', zoals Marieke Dubbelman dat in een column in het AD/UN eens heeft genoemd. In een online bijeenkomst van de gemeente in het kader van de update SRSRSB-2040 gaf meer dan de helft van de aanwezigen aan dat zij de Van Sijpesteijntunnel mijden. We schrokken ervan dat deelnemers aan het gesprek, op het oog beschikkend

over zo'n volgroeid brein en lichaam, aangaven de route te mijden. Het probleem van de vervoersarmoede is nog groter dan wij al dachten. Zorgwekkend! Het voltooien van de aantrekkelijke Singelroute als alternatieve routes voor de binnenstadsas op korte termijn is van het grootste belang!

Fietsverkeer groeit hard: ongelijkvloers nodig

Veel fietsers zullen niet verleid kunnen worden tot een alternatieve route, zij zullen via de binnenstadsas blijven fietsen. Hetzij omdat hun bestemming binnen het Singelgebied ligt, dan wel omdat voor hen de route de meest aantrekkelijke of snelste is, of uit gewoonte. Uit tellingen van de gemeente van het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel komt naar voren dat tussen 2010 (10.700) en 2019 (19.000) het fietsverkeer hier bijna is verdubbeld. Jaarlijks groeit het aantal fietsers gemiddeld dus met 6,5%. Dit groeicijfer ligt opvallend veel hoger dan in het VRU is aangenomen. We verwachten dat de komende jaren de groei van het fietsverkeer stevig zal doorzetten, gezien de geplande ruimtelijke ontwikkelingen aan de westkant van het spoor, waaronder grootschalige woningbouw in Leidsche Rijn (van 80.000 naar 100.000 inwoners) en het Beurskwartier.

Naast de ruimtelijke ontwikkelingen, blijft de gemeente inwoners en bezoekers aanmoedigen en verleiden om de fiets te pakken. In de studies voor Noordwest, Westelijke Stadsboulevard (WSB), Amsterdamsestraatweg (ASW) en Noordelijke Randweg (NRU) stelt de gemeente maatregelen voor om het doorgaand autoverkeer te weren, ook dat zal mogelijk leiden tot een toename van het fietsverkeer. Dus naast de genoemde ruimtelijke ontwikkeling gaat ook de autonome groei van het fietsverkeer door. Volgens de monitor mobiliteitsplan 2019 is het fietsaandeel in de verplaatsingen binnen de gemeente gestegen van 39% van alle ritten in 2011 naar 48% in 2018. Omdat ook het aantal inwoners in deze periode is toegenomen betekent dit tot een fikse stijging van het aantal fietsritten.

De bouw van aantrekkelijke fietsenstallingen bij het Station en in het Singelgebied (Neudestalling, Stalling de Planeet) draagt daar ook aan bij. En zo willen we het ook: zoveel mogelijk mensen moeten op de fiets naar de (binnen)stad, omdat de fiets bijdraagt aan een goede gezondheid voor de inwoners, bijdraagt aan een gezonde luchtkwaliteit, aan het verminderen van overgewicht en het verbeteren van de algehele gezondheid, goede autobereikbaarheid van de (binnen)stad, USP en andere economische kerngebieden, en aan een zeer bescheiden ruimtegebruik, in vergelijking met veel andere modaliteiten. De hoogstedelijke dynamiek en de uitgangspunten van Healthy Urban Living kunnen alleen worden gerealiseerd als zoveel mogelijk mensen gaan en blijven fietsen.

Een andere ontwikkeling is de opmars van de e-bike, die maakt dat de fiets ook voor verplaatsingen van het uiterste westen van de stad (en verder) naar USP een aantrekkelijke optie wordt. Maar voor dergelijke lange verplaatsingen is een route via de binnenstadsas minder noodzakelijk. Het is van belang dat de gemeente voor deze fietsers zorgt voor aantrekkelijke routes en hen informeert over die alternatieve routes, bijvoorbeeld via de Singelroute. Na het gereedkomen van de Singelroute kunnen we de gemeente hierbij van dienst zijn door middel van berichten in onze nieuwsbrief en op onze website.

Met de gelijkvloerse variant kan volgens de gemeente een groei worden gefaciliteerd van 10%; een groei van 35% kan met de gelijkvloerse kruising niet worden gefaciliteerd zonder vertraging die fors uitstijgt boven de daarvoor geldende richtlijnen. Met de ongelijkvloerse kruising kan wel 35% groei worden gefaciliteerd binnen de richtlijn. Het belangrijkste bezwaar tegen de gelijkvloerse kruising vinden we dat die niet toekomstbestendig is. De herinrichting vraagt een stevige investering en dat geldt voor beide varianten. Als het fietsverkeer vervolgens maar 10% kan groeien, lijkt dat ons weggegooid geld. Voor een relatief klein bedrag extra kan een oplossing worden geboden die wel toekomstvast is en kan een veel grotere groei van het fietsverkeer wel worden opgevangen. Daarom willen wij nogmaals aangeven dat we het belangrijk vinden dat gekozen wordt voor de toekomstvastе oplossing van een ongelijkvloerse kruising.

Breedte fietspad in de Van Sijpesteijntunnel

Hierboven gaven we al aan dat het fietsverkeer in de Van Sijpesteijntunnel door verschillende ontwikkelingen hard zal blijven groeien. We beschreven ook dat 'de Van Sijp' door veel mensen wordt gemedend, omdat het er te druk is. In de plannen voor het Lombokplein wordt de verbinding via het water tussen Merwedekanaal en Catharijnesingel hersteld: de Leidsche Rijn wordt weer bevaarbaar.

We weten ook dat ervoor gepleit wordt om het water in de Van Sijpesteijntunnel te verbreden, om meer en bredere boten te kunnen faciliteren. Het water van de Leidsche Rijn in de Van Sijpesteijntunnel is smaller dan vóór en na de tunnel; de tunnel vormt een versmalling in de loop van het water van de Leidse Rijn. De breedte van de waterloop aan de uiteinden van de tunnel wordt circa 17 meter. In de tunnel is het water nu 3,9 meter breed. Dat moet volgens het ontwerp 6 m worden. Het fietspad wordt 4,5 m en het voetpad 3 m, de groene wand 0,5 m. Wanneer al deze wensen worden opgeteld past dat niet in de bestaande tunnel. Het ontwerp moet hier beter, zodat de bestaande tunnelbreedte wordt verdeeld over de utilitaire vervoersstromen: fiets en voetganger. Boten varen hier alleen recreatief en zullen om-en-om door de tunnel moeten varen.

Maar zolang alternatieven voor de fietsroute door de Van Sijp ontbreken (we denken aan de fietstunnel bij de Nic. Beetsstraat¹) kan van verbreding van het vaarwater wat ons betreft absoluut geen sprake zijn! Het fietspad is nu al (veel) te smal en wordt in het PvE/FO maar 65 cm breder. De kademuur komt in het ontwerp dicht langs het fietspad te staan, waardoor de effectieve breedte (door de schuwafstand t.o.v. een vaste wand) amper toeneemt. In elk geval zal een fietspad van 4,5 meter volstrekt onvoldoende zijn om het huidige capaciteitsknelpunt weg te nemen, laat staan om de groei van het fietsverkeer te kunnen faciliteren en de vervoersarmoede te kunnen verminderen. Gezien het enorme aantal fietsers is een breedte van ten minste 6 meter dringend gewenst.

Toezegging wethouder Van Hooijdonk

We hebben onze zorgen hierover eerder al bij de gemeente onder de aandacht gebracht, o.a. per brief d.d. 26 april 2016 aan wethouder Van Hooijdonk. In reactie op onze brief heeft de wethouder destijds per brief (met kenmerk 16.505343) het volgende toegezegd: "Vooralsnog zijn er geen uitgewerkte plannen die betrekking hebben op verbreding van het water onder de Van Sijpesteijntunnel. Mocht dit idee uitgewerkt gaan worden zal terdege rekening gehouden worden met de benodigde breedte voor fietsers en voetgangers". We vragen u om in de uitwerking van de plannen voor het Lombokplein recht te doen aan deze schriftelijke toezegging en het water in de Van Sijp niet te verbreden. Elke millimeter ruimte in de tunnel is hard nodig om de kwaliteit van deze fiets- en wandelroute te borgen.

¹ In het rapport van het onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen d.d. 3 juli is aangegeven dat het aantal fietsers in de Van Sijpesteijntunnel tot 2040 zal verdubbelen.

Breedte van fietspaden in het plangebied

In het plangebied liggen vele fietspaden. We vinden het belangrijk dat die voldoende breedte krijgen om de verwachte grote stromen fietsers te kunnen faciliteren. In het gebied lopen ook belangrijke routes voor stedelijke distributie. Vervoer van pakjes en pakketjes gebeurt in toenemende mate met zero emission bakfietsen, geheel in lijn met het beleid van de gemeente om goederenvervoer en bevoorrading te verduurzamen. Denk aan de Fietskoerier, Coolblue, PostNL en DHL, 'fietsen' die we ook in Utrecht nu al steeds vaker tegenkomen.

Steeds meer kanjers op het fietspad



We gaan er vanuit dat deze voertuigen op het fietspad mogen rijden, ook als de omliggende wegen 30 km zijn geworden. De fietspaden moeten dan voldoende breedte bieden om dit soort voertuigen en de overige fietsers voldoende ruimte te bieden.

Veel fietspaden in het plan zijn 3,5 of 4 m. Vanaf een spitsuurintensiteit van 150 fietsers (beide richtingen) is 3,5 - 4 m breedte aanbevolen door CROW, vanaf > 350 fietsers wordt 4,5 m aanbevolen. Omdat in dit gebied de fietsroutes erg druk zijn en nog drukker zullen worden, is minimaal 4 m en liefst 6 m breedte echt nodig. Bij die breedte kunnen in beide richtingen 2 x 2 fietsers naast elkaar rijden, terwijl tegelijkertijd in allebei de richtingen een snelle fietser hen inhaalt. En die situatie is in de spits nu al geen uitzondering. Daarom pleiten we voor een standaard breedte van de fietspaden van 4 tot 6 meter, in plaats van de 3,5 tot 4 meter zoals die nu in het plan voorkomen. De bestaande fietspaden langs het Westplein zijn bijvoorbeeld 4 m, in het plan worden die versmald naar 3,5 (Profiel 8).

Overigens zijn we van mening dat snorfietsen, net als brommers en speed pedelecs, verplicht op de rijbaan moeten gaan rijden en dan op het fietspad niet meer zijn toegestaan. Voor de normen voor fietspadbreedtes hebben we daarom de normen uit de tabel "vrijliggende fietspaden" gebruikt. Indien snorfietsen op het fietspad blijven, zou de tabel "vrijliggende bromfietspaden" voor de fietspadbreedtes moeten worden gebruikt. Dan is nog meer breedte nodig. Bij meer dan 100 (brom)fietsers per uur is een pad van 4,0 m breedte nodig.

Profielen

In onderstaande tabel geven we voor de verschillende profielen weer wat de huidige breedte is, welke breedte in het PvE/FO is beoogd en welke breedte naar ons idee benodigd is.

Profiel nummer	Huidige breedte	Geplande breedte	Gewenste breedte	Opmerking
1	3,0 / 3,5	3,0 / 3,5		Blijft ongewijzigd
2	3,0 / 0,9	3,5 / 3,0	3,5 / 3,5	Ten koste van tussenstrook tram/rijbaan
3		4,0 / 3,5	4,0 / 3,5	4 m betreft fietsstraat - best smal!
4		4,0 / 3,5	4,5 / 3,5	4 m betreft fietspad
5	4,9 / 3,1	4,0 / 3,5	4,0 / 3,5	4,9 is weg 2 ri verkeer, 4 m is fietspad
6		- / 5,0	- / 5,0	Naar Jaarbeursplein/kiss and ride
7		- / 4,5	- / 5,0	Drukke route langs NH hotel naar stalling
8	4,0 / variabel	3,5 / 3,5	4,0 of meer	Kanonstraat, blijft hoofd fietsroute
9	4	3,5 / 3,5	4,0 of meer	Kanonstraat, Uitstapstrook komt op fietspad uit, als bij 8
10		4,0 / 3,0	4,0 / 4,0	Zuidzijde Daalsetunnel kan Sijpesteijntunnel ontlasten
11	4,0 / 3,0	4,0 / 3,0	4,0 / 4,0	
12		4,5 / 4,0	4,5 / 4,5	Fietspad naar laden/lossen is de facto fietsstraat
13		2,5 / 3,5	3,5 / 4,5	
14		4,5 / 4,0+1	4,5/4,5	Leidseveertunnel, fietspad +fietsstraat
15	3,85	4,5 (-0,7)	6,0 + 1 m schuw	Sijpesteijntunnel. Houdt rekening met schuwafstand kade
16		4,5	6,0	Sijpesteijnkade
17	5,0	4,5	6,0	Sijpesteijnkade
18	5,0	4,5 / 4,5	4,5 / 4,5	variant ongelijkvloers
18b	5,0	4,5	6,0	variant gelijkvloers
19		4,5	6,2	Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan
20		4,6	6,2	Breedte als Leidseweg, met middenstrook als Prins Hendriklaan
22		4,5	4,5 + 0,3	30 à 50 cm schuwstrook tussen rijbaan en parkeren
23		5,0	5,0	Verlengde Kanaalstraat
B2		3,5 / 3,5	4,5 / 4,5	Ten koste van verbrede tussenstrook
B3		4,5	4,5	

De groen gemarkeerde profielbreedtes betreffen fietspaden die de drukte uit de Van Sijpesteijntunnel deels over kunnen nemen. Deze routes zullen ook gebruikt worden door fietsers die niet in de Van Sijpesteijntunnel willen fietsen. Daarom moeten deze routes royaal en comfortabel zijn.

We geven hier een aantal toelichtingen op de profielen:

- Sowetobrug: 2 richtingsfietspad van 3 m breed betekent een flinke verbetering t.o.v. de huidige 0,9 meter richting het 24 Oktoberplein. Voor een toekomstbestendige inrichting is 3,5 m beter, de ruimte kan gevonden worden door de tussenstrook tussen tram en rijbaan smaller te maken.
- De Verlengde Kanonstraat (tussen het NH hotel en het Van Sijpesteijngedouw) wordt 2 richtingsfietspad en dat is fijn, maar de breedte wordt 4,5 m. 5 Meter is beter, we denken dat er wel wat ruimte kan worden gewonnen ten koste van de trottoirs met plantvakken. Het is er nu al druk met fietsers.
- Profiel 8: we hebben in de huidige situatie langs het Westplein fietspaden van 4 m breed. In het plan wordt dat versmald naar 3,5 m. Wat ons betreft is dit onverantwoord, gezien de huidige drukte en de verwachte groei. Als er iets verandert aan het huidige fietspad ligt verbreding tot 5 m meer in de rede.

- Profiel 10, fietspad bij de inrit van de (zuidelijke) Daalsetunnel is ingetekend 3,0 m breed. Dat moet breder worden. Het is de bedoeling dat fietsers zich meer spreiden, bijvoorbeeld vanaf de Cremerstraat al naar de zuidelijke buis van de Daalsetunnel om naar het centrum van Utrecht (via de Knipstraat brug) te gaan. Dan wordt dit fietspad dus drukker. Kan het fietspad hier, net als in de noordbuis worden verbreed en eventueel à niveau met het voetpad worden gelegd? Zie profiel 11.
- Profiel 13, Lombokplein uit de Leidseveertunnel. Een éénrichtingsfietspad van 2,5 m breed. Dat is echt onvoldoende. Het is het enige éénrichtingsfietspad in het plan, het zou een tweerichtingspad moeten worden. De boogstralen bij de aansluitingen bij andere fietspaden zijn ook kleiner dan nodig en kleiner dan de vereiste 5 m. Er is wel een breed trottoir, er is dus ruimte genoeg. Het andere fietspad daar wordt 3,5 m, dat is ook te smal. Deze route moet fietsers uit de Cremerstraat/Vleutenseweg naar de Leidseveertunnel brengen, waarbij ze níet door de Van Sijpesteijntunnel fietsen. Maak deze route aantrekkelijker.
- Profiel 15 in de Van Sijpesteijntunnel. De ontworpen 4,5 m is maar 65 cm breder dan het nu is. Met slechts 30 cm schuifstand van de kadewand, waar dat volgens de richtlijnen een meter moet zijn. We willen meer afstand tot de kadewand en een grotere verbreding dan 65 cm. Voor zo'n belangrijk druk fietspad is 6,0 m nodig.
- Kade naast de Van Sijpesteijnbrug: 4,5 m smal fietspad als vervolg op de Van Sijpesteijntunnel. Ook dit moet 6 m worden. Variant gelijkvloers 4,5 m breed fietspad. Ongelijkvloers 2 paden van 4,5 m. Alleen daarom zou je al ongelijkvloers willen. Als de gelijkvloerse variant zou worden aangelegd, wat we beslist niet willen, dan zou het fietspad minstens 6 m breed moeten zijn.
- Profiel 19 en 20: fietsstraat 4,5 of 4,6 m. Best smal nog hier, door het 'opbossen' van fietsers voor rood licht bij de VRI etc. Op de verlengde Leidseweg moet níet de beroerde verharding van de Leidseweg worden doorgetrokken. Wij willen een wegdek zonder de losliggende, rammelende en soms levensgevaarlijk omhoogstaande klinkers. Bovendien doen de klinkers niet waarvoor ze zijn bedoeld: de snelheid van het autoverkeer afremmen. Auto's rijden ofwel midden op de weg, waardoor de wielen aan weerszijden van de klinkerstrook op het asfalt rijden, of ze rijden op één asfaltstrook. In beide gevallen raken de wielen de klinkers niet. De klinkers zijn wel zeer oncomfortabel om overheen te fietsen, bijvoorbeeld om andere fietsers in te halen. Kies een profiel zoals op de Prins Hendriklaan: het middendeel moet bol gestraat met vlakke klinkers. Dan kun je er met de fiets overheen, terwijl de snelheid van auto's die eroverheen rijden wél goed wordt geremd. Dat is wat je wilt met een fietsstraat. Hier zit ook een overgang in de kwaliteit: van Domstad bijzonder/allure naar Domstad compact. Dat maakt het ook zichtbaar in het profiel.
- Profiel B2, Kanonstraatbrug: 2 fietspaden van slechts 3,5 m, terwijl er ruimte genoeg is; er liggen ook drie verharde tussenstroken van minstens 3 meter. Maak de fietspaden breed genoeg om toekomstbestendig te zijn.

Kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel

We zijn niet gelukkig met het ontwerp van het kruispunt Vleutenseweg x Westplein x Daalsetunnel. Het is wat ons betreft méér dan twijfelachtig of hier vanuit de capaciteit of vanuit de veiligheid een verkeerslicht (VRI) nodig is. Wij hebben eerder aan de gemeente een aantal suggesties gedaan voor een andere kruispuntvorm. Zonder VRI denken wij dat het kruispunt veiliger wordt.

Rotonde

Zo ligt in Delft het Delflandplein, een rotonde met ongeveer dezelfde grootte, die ook door een belangrijke OV-verbinding (tramlíjn) wordt doorsneden. Op een rotonde binnen de bebouwde kom worden fietsers standaard in de voorrang gezet. Wij hebben begrepen dat het niet bekend is hoeveel fietsers hier op termijn gaan rijden, mogelijk komen er zoveel fietsers te rijden, dat het auto (en bus)verkeer geblokkeerd zou kunnen raken; om die reden heeft de gemeente eerder aangegeven een rotonde niet te zien zitten.

Vorrangspole

We willen nogmaals een suggestie doen, die nog niet is onderzocht. We willen vragen om te onderzoeken of met een vorrangspole het verkeer wel goed afgewikkeld kan worden. Het vorrangspole komt voort uit de ontwerpprincipes van LARGAS (LAngzaam Rijden GAat Sneller). Met een vorrangspole is in de afgelopen jaren in diverse gemeenten gunstige ervaring opgedaan (o.a. Hilversum, Arnhem). Een beschrijving van de kenmerken van een vorrangspole is te vinden op <https://www.wegenwiki.nl/Vorrangspole>. Wij verzoeken u om deze aansluiting te ontwerpen met hooguit een waarschuwinglicht voor de bus en een licht-op-verzoek voor voetgangers zoals op de Neude. De busbaan zou rechtdoor over het pleintje kunnen gaan en doorlopen over de Vleutenseweg. Verkeer uit de richting van het Park Plaza hotel/Smakkelaarsveld slaat af het vorrangspole op.

Oversteek Kanaalstraat – Leidseveertunnel

We zijn blij dat bij de oversteek vanuit Lombok naar de noordzijde van het Smakkelaarsveld gekozen is om geen verkeerslicht te plaatsen. We gaan er vanuit dat het profiel van de Stadsstraat zodanig is, dat de snelheid en de omvang van het autoverkeer voldoende worden afgeremd, zodat fietsers veilig kunnen oversteken.

Fijn ook dat hier een nieuwe inrichting van de opstelruimte voor fietsers wordt toegepast in de vorm van een 'frietzak'.

Oversteken trambaan bij Koningsbergerstraat en Jaarbeursplein

De tramhaltes bij de Koningsbergerstraat liggen nu pal tegenover elkaar, de ene vóór, de andere na de oversteekplaats. Een ligging van beide haltes direct ná de kruising is veel handiger voor overstekers, omdat zij veel sneller groen licht kunnen krijgen als de tram halteert na de oversteek. Dan is er ook meer ruimte, omdat de voorsorteerstroken voor het autoverkeer linksaf niet op dezelfde doorsnede liggen als de tramhalte.

Verder vragen we ons af of de VRI wel nodig is bij de oversteek van de Koningsbergerstraat. De maximumsnelheid op de Graadt van Roggenweg gaat ter hoogte van de Koningsbergerstraat van 50 naar 30 km/u. Mag dat 15 m eerder? Daarnaast kan de versmalling van de rijbaan naar 2x1 rijstrook ook vóór de Koningsbergerstraat worden gedaan, zodat er dan maar één rijstrook per richting overgestoken hoeft te worden. Dat vergroot de veiligheid voor de oversteekplek bij de Koningsbergerstraat. Er ontstaat opstelruimte voor verkeer vanaf het Jaarbeursterrein. Vermoedelijk zijn er dynamische drempels (actibump o.i.d.) nodig om de 30 km af te dwingen, terwijl de nood-en hulpdiensten wél in volle vaart erdoor kunnen.

De oversteek van de trambaan bij het Jaarbeursplein is ook met een VRI geregeld. Maar is het nodig om de oversteek van de stadsstraat ook met VRI uit te rusten? Hoeveel verkeer slaat er eigenlijk af, moet dat VRI-geregeld worden? Wij vragen ons af: kan een tramwaarschuwing voldoende zijn, eventueel aangevuld met een voetgangerslicht op verzoek (zoals op de Neude).

Geregelde kruispunten

Bij verschillende kruispunten in het gebied zijn verkeerslichten ingetekend. Ze zijn in de navolgende figuur met een rode cirkel aangegeven.



Op verschillende kruisingen en aansluitingen worden verkeerslichten toegepast. Dat vinden we ongewenst om de volgende redenen:

- Volgens onderzoek van de SWOV, (de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) zijn kruisingen met verkeerslichten de minst veilige kruispuntsvorm. (<https://www.swov.nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten>) Rotondes zijn het veiligst maar ook op voorrangskruisingen vallen veel minder slachtoffers dan op kruisingen met verkeerslichten.
- Verkeerslichten zijn niet nodig vanuit het oogpunt van capaciteit: de beoogde aantallen motorvoertuigen en fietsers kunnen worden afgewikkeld zonder VRI. Verkeerslichten zouden pas moeten worden toegepast bij meer dan 20.000 mvt/etm over een kruising. Bij de geplande drukte van maximaal 15.000 mvt/etmaal is het goed mogelijk om ongeregelde kruispunten te ontwerpen.
- Voor de drukkere kruisingen is een voorrangspointje vaak een goede oplossing.
- Het hele gebied valt in de A-zone van SRSRSB, waar ernaar gestreefd wordt om verkeerslichten niet toe te passen.
- In 30-km gebieden horen sowieso geen verkeerslichten.
- Omdat er zoveel verkeerslichten dicht na elkaar liggen, zullen ze gekoppeld moeten worden om terugslag of overstaan te voorkomen. Kruisend verkeer moet daardoor lang wachten, ook als er geen verkeer rijdt. Dan staat kruisend verkeer op niets te wachten; de fietsers zullen dit ervaren als ongeloofwaardige regelingen en dat werkt rood licht negatie in de hand.
- Fietsers hebben weinig groentijd nodig om over te steken, reden waarom ze vaak maar een paar seconden groen per cyclus krijgen. Daardoor is de stopkans voor fietsers erg hoog. Stoppen en optrekken kost menselijke energie en is oncomfortabel. Door de korte groentijd is de wachttijd voor fietsers relatief lang. Verkeerslichten bevorderen niet bepaald het fietsgebruik.
- Bij verkeerslichten zijn voorsorteer- en opstelstroken nodig wat het ruimtegebruik vergroot. Bij rotondes, voorrangspointjes en voorrangskruisingen is minder verharding nodig waardoor het gebied groener en aantrekkelijker kan worden ingericht.
- Stoppend en optrekkend verkeer veroorzaakt meer lawaai en uitstoot dan rustig doorrijdend verkeer.

In het PVE wordt op pagina 111 gemeld dat het autoverkeer bij verkeerslichten een extra keer mag wachten, mits er geen terugslag plaatsvindt naar voorgelegen kruisingen. Doordat er zoveel verkeerslichten komen is de afstand naar het voorgelegen kruispunt kort en zal die terugslag zich vaak wel voordoen. Volgens het bijlagenboek (pag 85) slaat zelfs het fietsverkeer bij de inrit voor het stadskantoor terug tot aan de kruising met de Van Sijpesteijnkade/Leidseweg/Kanonstraat.

We verzoeken om als uitgangspunt te hanteren dat kruisingen als ongeregelde voorrangskruising worden vormgegeven. We willen dat alleen verkeerslichten worden toegepast als dat qua verkeersintensiteit absoluut noodzakelijk is. We wijzen u op de succesvolle verwijderingen van verkeerslichten op de Hogeweidebaan, de Adriaan van Ostadelaan en op de aansluiting Marco Pololaan – Churchillaan. Over het voorrangspointje op de 't Goylaan is het nodige te doen geweest maar we hebben er alle vertrouwen in dat na de geplande aanpassingen ook dat een succes zal zijn. Zet geen verkeerslichten neer, dan hoeven ze later ook niet te worden verwijderd.

Opgave begrenzen autoverkeer

In de modelberekeningen van de verkeersafwikkeling is uitgegaan van 15.000 motorvoertuigen per etmaal ter plaatse van het Westplein. Uit de berekeningen komt naar voren dat hogere intensiteiten niet kunnen worden afgewikkeld, zonder dat vertraging en lange wachtrijen ontstaan. Naar ons idee zijn forse maatregelen nodig om ervoor te zorgen dat het autoverkeer daadwerkelijk rond of onder 15.000 mvt/etm uitkomt. Het plan geeft ons vooralsnog weinig vertrouwen dat deze streefwaarde gehaald gaat worden, eenvoudigweg omdat de daarvoor noodzakelijke ingrepen in het plan ontbreken. Bij de Koningsbergerstraat kan een wachtrij van plm. 40 voertuigen worden neergezet, wat een wachttijd van 5 minuten oplevert. Als er (ongewenste) verkeerslichten op de aansluitende kruispunten worden toegepast, kan het verkeer ook daar nog wachttijd krijgen. Stilstaand verkeer voor verkeerslichten is zeer onaangenaam voor de omgeving en daarom ongewenst. Voor verkeer richting 24 Oktoberplein en A2 zijn geen maatregelen op dit plein mogelijk, die moeten al veel verder stroomopwaarts worden getroffen, bij de Oudenoord, de Monicabrug en de Amsterdamsestraatweg. Ook daar is wachtend verkeer zeer ongewenst voor de omgeving. We willen dat ten minste de "knips" uit "scenario 3" van de studie Noordwest worden toegepast, omdat dat het verkeer wél echt begrenst. De wachtrij voor de Koningsbergerstraat moet in elk geval een paar meter vóór de kruising/oversteek worden neergezet, zodat fietsers deze ongeregelde kruising vlot over kunnen steken.

Afslag stadskantoor

Uit de berekeningen komt naar voren dat de afslag naar het Stads Kantoor leidt tot een wachtrij van fietsers. We willen u in overweging geven om de inrit daadwerkelijk 30 meter te verschuiven, overeenkomend met wat in de modelberekeningen is toegepast. Dat is ook noodzakelijk als de afslag zonder verkeerslicht wordt uitgevoerd, omdat autoverkeer dan voorrang moet verlenen aan de fietsers. De korte afstand tot de Van Sijpesteijnkade staat met twee wachtende auto's al vol. Een grotere afstand tot die kade is daarom nodig.

Opmerkingen per pagina van het PvE

Naast bovenstaande hebben we nog losse opmerkingen per pagina van het PvE.

- Op pag. 25 van het PvE staat: Croeselaan, Damstraat, Kanaalstraat en Vleutenseweg worden goed aangesloten. Vergeet daarbij de fietsroute naar de Cremerstraat niet!
- Pag 27: groen en gezond – het woord fiets ontbreekt hier. Wel lopen, kanoën en het groen zelf onderhouden. De hier doorheen fietsende mensen zullen de meeste manuren beweging hier realiseren. Op pag 28 komt de fiets gelukkig wel om de hoek kijken.
- Pag. 30 profiel Graadt van Roggenweg – per persoon krijgt de auto het meeste ruimte en de fiets het minst.
- Pag. 39 fietspaden worden “waar mogelijk” minimaal 4,5 m breed. De voetganger krijgt vaak wel 5 m. Zorg voor voldoende brede fietspaden! Een verdubbeling van het fietsverkeer moet gewoon passen.
- Pag. 44: uitleg dynamisch verkeersmanagement. Toepassing van een voorrangspointje geeft betere/rustiger doorstroming van alle verkeersstromen.
- Pag. 48: er komen in- en uitvoegstroken voor fietsers naar de stationspleininstalling. Dat is een goed idee.
- Pag 49: langsparkeren wordt doorgetrokken langs de Leidseweg. Langsparkeren is vaak een noodzakelijk kwaad langs fietsroutes, maar zorg voor zo min mogelijk geparkeerde auto's langs de fietsroutes!
- Pag. 52: fietsparkeren voor het park en horeca-paviljoen wordt inwendig in de aangrenzende bebouwing opgelost. Keuze om niet te stallen op maaiveld, omdat ook fietsers die de trein pakken hier dan gaan parkeren en we zijn met de gemeente eens dat dat ongewenst is. We zijn benieuwd of dat gaat werken. Hier gestalde fietsen staan niet gevaarlijk, er is dus geen titel om ze te verwijderen als treinreizigers hier toch stallen (tenzij de APV wordt aangepast).
- Kortstallen voor bezoekers van bijvoorbeeld het horeca-paviljoen of het park moet op maaiveld mogelijk zijn. Alle parkeerplaatsen voor auto's op maaiveld blijven behouden, het is niet te verkopen dat stallen op maaiveld verboden is en parkeren wel is toegestaan.
- Pag. 54: rooilijnen Damstraat worden doorgezet in verlengde Damstraat. Dat betekent dat we daar weer met net te weinig ruimte voor de combinatie van auto + fiets + parkeren + lopen komen te zitten. De rijbaan wordt breder dan in de huidige Damstraat. Er is onvoldoende schuwafstand mogelijk ten opzichte van geparkeerde auto's. Door het hoge aantal parkeerbewegingen is het risico erg groot “gedeurd” te worden of aangereden door een uitparkerende auto. Verminder het aantal geparkeerde auto's langs fietsroutes en zorg dat er een schuwstrook langs de parkeerplaatsen is.
- Pag 65: zelfs de kruising Nieuwe Hagelstraat – busbaan wordt VRI-geregeld. Dat is hier toch echt volkomen overbodig. Kan die VRI uit het plan? Of beperkt blijven tot een waarschuwingslicht voor de bus?
- Pag 86 bruggen: voldoen de fietshellingen Damstraatburg/Kanonstraatbrug aan de richtlijnen? Dat is zeker bij kruisingen direct naast de brug erg belangrijk. De helling mag (pag 86) maximaal 4% zijn, maar bij die helling kunnen fietsers die de brug af komen met een flink vaartje op de kruisende route aan komen rijden. Fietsers die vanuit stilstand de brug op willen rijden zullen dat niet kunnen: dat is daarvoor te steil.
- Pag 102: Bij hoge bebouwing moet goed op windhinder worden gelet. Niet alleen voor voetgangers bij de entree van het gebouw, maar ook voor het fietspad erlangs. Zo'n windhoek als bij de Rabobank moeten we niet nog een keer aanleggen. Geldt “geen windhinder” ook voor de fietsroutes? Staan de bomen goed gepland om windhinder te verminderen? Zijn er andere manieren om windhoeken te voorkomen?

Tot slot

We hebben de plannen uitgebreid bestudeerd en vertrouwen erop dat u welwillend naar onze opmerkingen en suggesties kijkt. We zijn uiteraard graag bereid om onze opmerkingen mondeling aan u toe te lichten, als daaraan behoefte bestaat. We blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen voor het Lombokplein. We zien uw reactie op onze opmerkingen met belangstelling tegemoet.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietzersbond, Afdeling Utrecht

Peter van Bakkum
Voorzitter