Inbreng Fietsersbond RIB 8 juni 2021 studie Zuidpoort

Zuidpoort-studie

De Zuidpoort-studie is de eerste concrete uitwerking van het mobiliteitsplan: De stad groeit, meer inwoners, meer arbeidsplaatsen. Het wordt drukker in de stad, om alles nog te laten passen is er minder ruimte beschikbaar voor de ruimtevretende auto. Lopen en fietsen worden belangrijker. Door het gebruik van de fiets i.p.v. de auto is er veel minder ruimte nodig voor vervoer van mensen en wordt alles veel veiliger. Fietsers rijden geen mensen dood. Er blijft nog wel wat ruimte nodig en er blijft een klein beetje onveiligheid over. Je kunt niet zonder te kijken een fietsroute oversteken.

De oversteekbaarheid van het Ledig Erf wordt voor voetgangers en fietsers stukken beter, omdat we geen wortel hoeven schieten wegens de groene golf voor de bus. Het wordt veel veiliger doordat het autoverkeer er nagenoeg volledig verdwijnt.

We zijn blij dat met de ingrepen veel verkeerslichten kunnen vervallen, want:

- Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntsvorm.
- Ze veroorzaken vooral voor fietsers oponthoud omdat zij maar een paar seconden groen per cyclus nodig hebben (en krijgen).
- Verkeerslichten vréten ruimte omdat er voorsorteer- en opstelstroken moeten zijn.

We zijn blij dat de verkeerslichten op Ledig Erf en de Vondellaan weggaan. Ook die bij Sterrenwijk, de Catharijnesingel, bij winkelcentrum Hoograven, bij de Balijelaan, de Waalstraat/Jutfaseweg kunnen allemaal weg. Als er een verkeerslicht nodig is om verkeer te doseren moet dat een stukje voor de kruising komen, zodat de kruising zelf ongeregeld blijft. Net als bij het plein op de Goylaan. Ook de bus kan dan doorrijden, zonder dat er een busbaan nodig is. Het levert veel ruimte voor groen op, wat fietsen weer aantrekkelijker maakt.

In de studie worden veel plussen en minnen van de varianten beschreven. Wat we missen is een scoretabel waarin ook het omringende gebied is opgenomen. De Goylaan is sinds het herstel van het pleintje prima te fietsen. Hoe wordt dat als er 20% meer verkeer komt? Dat geldt ook voor de Rijnlaan, de Waalstraat, en de andere wegen. Het is de bedoeling dat het verkeersprobleem van het doorgaande verkeer over het Ledig erf wordt opgelost, niet dat het zich als in een waterbed verplaatst naar woonbuurten. Maar wat moeten we dán met dat doorgaande verkeer? In Leidsche Rijn zijn maatregelen genomen om te voorkomen dat de "A2,5" door de wijk loopt: van de A2 naar de A12 en terug. Ook daar vinden mensen het jammer dat ze niet van huis direct naar beide snelwegen kunnen rijden: dat kan hooguit maar naar één van beide. Die wijk zit vol knips. Als we doorgaand verkeer in Utrecht kwijt willen, dan moeten we de "A28,5" terugleggen naar de snelwegring en niet toestaan dat dat verkeer door woonbuurten rijdt. Daar kunnen knips voor nodig zijn, of een stevige "rem" op het autoverkeer. Voorkom het waterbedeffect. De maatregelen om dat te voorkomen zouden onderdeel van deze studie moeten zijn en bij de keus moeten worden betrokken.

In de afwegingen over de knips wordt aangegeven dat men het jammer vindt om niet met de auto van Dichterswijk naar bijvoorbeeld het Diakonessenhuis te kunnen. Net zoals

mensen in Woerden en Kamerik ervan balen dat ze helemaal naar Leidsche Rijn moeten voor de huisartsenpost of spoedeisende hulp. Voor Dichterswijk zijn er echter oplossingen mogelijk: de afstand is te fietsen, er kan een OV-lijn komen die wél doorgaat over de Vondellaan, er kunnen leen-bakfietsen en leen-scootmobielen komen en de taxi krijgt vast ook een ontheffing. We wijzen u er op dat het Anne Frankplein zo groot is aangelegd omdat er in de toekomst een tram rechtdoor naar de Vondellaan moet gaan rijden. Hoe gaat hij verder vanaf de Vondellaan?

De nieuwe woningen worden vooral aan de westkant van de stad gebouwd, de niuewe bedrijven vooral aan de oostkant. Daardoor ontstaat helaas de noodzaak van veel oost-westverplaatsingen die veel te ver zijn om te lopen. De binnenstadsas zit zo ongeveer aan het maximum aantal fietsers, dus moeten mensen via alternatieve routes voor de binnenstadsas gaan fietsen. In het Mobiliteitsplan wordt de Singel hiervoor aangewezen. Op het Ledig Erf zal die Singel-fietsroute straks liggen. De snelfietsroute naar IJsselstein takt hier aan op die Singelring. Dat zou naadloos moeten gebeuren, volgens het Mobiliteitsplan.

Het verbaast ons daarom nogal dat er in de visualisatie van de voorkeursvariant fietsers over een soort houten vlonder moeten rijden op het Ledig Erf, dat verder als shared space ingericht zal worden. Op het Domplein regende het voor Corona klachten van voetgangers die zich rot schrokken van fietsers. Veel klachten van fietsers die zich ergerden aan voetgangers die onverwachts voor hun fiets gingen lopen. In shared space moet namelijk IEDEREEN ALTIJD OP HET ANDERE VERKEER LETTEN. Shared space is GEEN verblijfsgebied. Toeristen letten niet op maar gaan de Dom aangapen. Daardoor werkt het shared space daar niet, scheiding in verblijfsgebied en fietsroute is dan beter. Dan staan de voetgangers veilig in het verblijfsgebied en kunnen fietsers rustig doorfietsen. Iedereen blij. Ook voor het Ledig Erg lijkt ons zo'n scheiding verre te prefereren. Maak het Ledig Erf geen shared space! Zorg dat dit een aantrekkelijke fietsroute wordt, zodat de Singelring een goed alternatief wordt voor de binnenstadsas.

Dat geldt ook voor de Westerkade. Die verbindt de snelfietsroute naar IJsselstein met de Singelring. Die verbinding moeten "naadloos" zijn, volgens het mobiliteitsplan. Maar op de Westerkade zijn klinkers gepland. Een smal voetpad langs het water, dat bij de nieuw aan te leggen trappen supersmal wordt. Zodat voetgangers daar op de fietsroute gaan lopen, met hond, kind, of wat dan ook. Dat is vrágen om ongevallen. Zorg voor een voetpad langs het water dat over de volle lengte voldoende breed is. Zorg dat duidelijk is dat de fietsroute een drukke hoofdfietsroute is: asfalteer hem. Dan sluit deze route ook direct naadloos aan op de Singelring. Mensen uit IJsselstein, Nieuwegein en de Merwedekanaalzone zullen hem gaan gebruiken om naar de binnenstad te gaan, in plaats van met de auto. Heet ze welkom met asfalt, ook op de Westerkade. De Oosterkade is smaller, krijgt door de horeca al meer een voetgangersuitstraling en sluit minder goed aan op het fietsnet, daar kunnen klinkers komen. Maar niet op de Westerkade.

In de plannen voor de Westerkade staat dat het de bedoeling is dat fietsers straks vooral vanaf de Jutfaseweg via de Albatrosstraat en de Bleekstraat naar de binnenstad en andere bestemmingen fietsen. Ten eerste is dat vaak een langere route. Ten tweede is de Albatrosstraat niet veilig. De weg is zo'n 8 jaar geleden heringericht als 50-km weg. De weg

is net zo druk als de Vondellaan. Om diverse redenen zijn chicanes of drempels niet mogelijk, de weg kan niet als 30 km-weg worden ingericht. Niet zonder de bomen te verplanten of alle parkeerplaatsen te verwijderen. De enige mogelijkheid die wij zien om de Albatrosstraat veilig te maken is ergens een knip zodat het er rustig wordt. Dan zijn chicanes en om- en om regelingen mogelijk.

We vinden daarom dat u moet kiezen of delen: Als u het lef voor de knip in de Albatrosstraat niet heeft, kunt u van fietsers niet kunt vragen om de moed te hebben om via de Albatrosstraat te fietsen. De Westerkade moet dan beslist in asfalt worden uitgevoerd. Zonder knip in de Albatrosstraat kan de Westerkade niet als verblijfsgebied worden ingericht, dat gaat fout. Net zoals het nu fout gaat op het Domplein. Kies voor ofwel een knip in de Albatrosstraat, ofwel asfalt op de Westerkade, met een voldoende breed voetpad langs het water.

De Bleekstraat krijgt ook meer verkeer te verstouwen dan nu. Die kan wel veel beter worden ingericht. De smalle fietspaadjes in de spooronderdoorgang voldoen op geen enkele wijze aan de normen qua fietspadbreedte. Er staan geen bomen die lastig zijn bij een herinrichting. Is er budget beschikbaar om de Bleekstraat te verbeteren?

Dus ja, variant 4a zal het wel worden en dat lijkt ons een goede mogelijkheid. Maar met de volgende aandachtspunten:

- Maak een goede fietsroute over het Ledig Erf zodat de Singelring goed zal worden gebruikt.
- Leg rood asfalt op de Westerkade en zorg voor een voldoende breed voetpad langs het water, zodat de snelfietsroute naadloos aansluit op de Singelring.
- Richt de Bleekstraat goed in voor fietsers.
- Tref maatregelen om het doorgaande verkeer door woonbuurten te voorkomen. Maak deze onderdeel van de keus voor de uiteindelijke variant.
- Haal verkeerslichten zoveel mogelijk weg, ook op het Balijeplein, de Waalstraat etc.