

Aan: gemeenteraad van Utrecht
Via de griffie

Fietzersbond afdeling Utrecht
Telefoon 06 – 44304099
utrecht@fietzersbond.nl

Betreft: Inbreng Fietzersbond Raadsinformatiebijeenkomst 'Zuidpoort'
Contact: Peter van Bekkum

Utrecht, 17 december 2023

Geachte heer, mevrouw,

U heeft als gemeenteraad op dinsdag 19 december een raadsinformatiebijeenkomst geagendeerd voor bespreking van de plannen voor de Zuidpoort. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om u schriftelijk te informeren over onze visie op het plan. Helaas zijn we niet in de gelegenheid om tijdens de RIB uw vragen te beantwoorden. Als onze schriftelijke reactie vragen bij u oproept, zijn we uiteraard op een ander moment van harte bereid om onze visie aan u toe te lichten en uw vragen te beantwoorden. In deze brief gaan we eerst in op een aantal specifieke hoofdpunten. Daarna volgt een meer gedetailleerde beschrijving van aandachtspunten bij een aantal specifieke locaties.

Knippen of knippen?

We staan van harte achter de keuze van de gemeente om te kiezen voor een knip in de Singel en daarmee doorgaand autoverkeer te weren. Sterker nog, we wachten al veel te lang op knips op meerdere plekken in de Singels, waarover uw raad en de gemeente al eerder gesprekken hebben gevoerd. We vinden het jammer dat het college de realisatie van de knips telkens uitstelt.

Participatie

Het gebruik van het gebied Zuidpoort is in het laatste decennium ingrijpend veranderd, onder meer door de groei van de stad als geheel en het daarmee gepaard gaande intensievere gebruik van het zuidelijke deel van de binnenstad (Tolsteegbarrière, Twijnstraat en omgeving), de 'uitklap' van het centrumgebied naar de Ooster- en Westerkade (komst en groei van winkels en horecavoorzieningen) en de opening van het station (2016) en sneltramhalte (2019) Vaartsche Rijn. We hebben er begrip voor dat deze veranderingen van invloed zijn op de manier waarop over dit gebied wordt gedacht en dat deze invloed zich ook heeft laten gelden in het participatieproces.

Belangrijke functies voor de fiets in dit gebied

In het Zuidpoortgebied zijn twee belangrijke fietsroutes met elkaar verbonden.

- De ene route is de Singelring (in de afbeelding geel gekleurd), waarover in het niet eens zo heel verre verleden is afgesproken dat de Singel een aantrekkelijke alternatieve route moet bieden voor de overbelaste binnenstadsas (van Singel tot Singel via Vredenburg – Lange Viestraat - Neude – Janskerkhof – Nobelstraat).
- De andere route is de regionale doorfietsroute vanuit IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht (in de afbeelding groen gekleurd, via de Kanaalweg – Socratesbrug - Jutphaseweg – Westerkade – Tolsteegbarrière – Twijnstraat).



Singelroute: alternatief voor de binnenstadsas

Om als aantrekkelijk alternatief voor de binnenstadsas te kunnen functioneren is het belangrijk dat in het Zuidpoortgebied een logische, herkenbare, vlotte en comfortabele fietsverbinding in voldoende breed rood asfalt ligt tussen de Catharijnesingel, via het Ledig Erf, naar de Tolsteegsingel. Wij maken ons grote zorgen over het plan voor de Zuidpoort, omdat daarin lijkt te worden toegewerkt naar een verblijfsgebied op deze plek. Dat is niet hoe wij een aantrekkelijk alternatief voor de binnenstadsas voor ons zien. U moet kiezen: wilt u de belasting van de binnenstadsas verminderen of wilt u hier een verblijfsgebied maken?

Westerkade en Ledig Erf: regionale doorfietsroute Nieuwegein – Utrecht

We hebben bij de herinrichting van de Westerkade diverse malen gepleit voor asfalt voor de fiets, omdat het uitgangspunt van de gemeente en van de provincie was en nog steeds is dat regionale doorfietsroutes in asfalt aansluiten op de Singelroute. De Singel heeft voor regionale fietsers de functie van verdeelring; alle regionale doorfietsroutes, met uitzondering van de Westerkade, sluiten er in asfalt op aan. De gemeente heeft besloten dat regionale fietsers van en naar Nieuwegein en IJsselstein via de onveilige Bleekstraat of Albatrosstraat moeten rijden. Wij vinden deze keuze nog altijd onbegrijpelijk, er is geen fietser die dat gaat doen. Regionale fietsers rijden rechtdoor via de Westerkade en moeten wat ons betreft van harte welkom worden geheten met rood asfalt, aansluitend op de Singel.

Alstublieft, geen shared space!

Voor de inrichting van dit gebied als shared space is vereist dat de verschillende verkeersstromen in een gebied min of meer evenwichting en gelijkwaardig zijn. Een geslaagd voorbeeld is te vinden aan de achterkant van het Amsterdamse Centraal station, bij de veerponten. Hier rijden (zeer) grote aantallen fietsers van en naar vier richtingen. Op het Ledig Erf is echter geen sprake van min of meer evenwichtige en gelijkwaardige verkeersstromen: er is sprake van twee sterk verschillende hoofdstromen die elkaar kruisen: fietsers op de Singel oost-west en voetgangers tussen station en Tolsteegbarrière noord-zuid. Concreet betekent dit dat het volgens ons volstrekt onverantwoord is om het Ledig Erf in te richten als shared space. Inrichten als shared space doet afbreuk aan belangrijke beleidsuitgangspunten van de

afgelopen jaren om de druk op de binnenstadsas te verlichten, door fietsers te spreiden over aantrekkelijke alternatieve fietsroutes en door boven-lokale en regionale fietsverplaatsingen te faciliteren via de verdeelring die de Singelroute vormt.

Specifiek aandachtspunten

In het navolgende gaan we in detail in op een aantal specifieke locaties.

Verkeerslichten bij de oversteken Ledig Erf kunnen weg

Zonder doorgaand autoverkeer kunnen de verkeerslichten bij de oversteken van het Ledig Erf weg. Fietsers en voetgangers nemen weinig ruimte in en kunnen goed op elkaar reageren. Het zal hier niet zodanig druk worden met fietsers dat de voetgangers niet meer kunnen oversteken, zoals bij het Vredenburg wel soms het geval is. We willen dat de fietsroute en de voetgangersoversteek in de markering op de weg duidelijk worden uitgedrukt.

Profiel Vaartserijnbrug: fietsstraat

Het profiel van de Vaartserijnbrug is nu (van noord naar zuid) ongeveer als volgt:

- Éénrichtings fietspad 2,8m verhoogd ten opzichte van de rijbaan;
- Rijbaan 10m;
- Tweerichtings fietspad 3m, verhoogd ten opzichte van de rijbaan;
- Voetpad 1,4m.

We gaan er vanuit dat dit profiel alleen tegen hoge kosten kan worden aangepast. We beschouwen het huidige profiel van de brug daarom als uitgangspunt.

De inrichting voldoet voor voetgangers en fietsers niet aan de normen. Uitgaande van het huidige profiel is volgens ons een veel logischer indeling als volgt:

- Voetpad 2,8m;
- Fietsstraat 10m (met auto te gast, door selectieve toegang)
(kan eventueel worden versmald, bijvoorbeeld tot de breedte van de Prins Hendriklaan of Nachtegaalstraat 7m);
- Voetpad 4,4m.

De verwachting is dat op het Ledig Erf met knip 2.800 mvt/etm en 10.000 fietsers rijden. Dit maakt een fietsstraat een veilig haalbare vormgeving.

Dit profiel van fietsstraat met auto te gast kan worden doorgetrokken aan de westkant over de Catharijnesingel totaan de kruising met de Bleekstraat en aan de oostkant over de Tolsteegsingel totaan de kruising met de Abstederdijk. Op de genoemde kruispunten dient dan de overgang te worden vormgegeven naar het Singelprofiel met fietsers op asfaltstroken langs de klinker-rijbaan.

Vondellaan: knip voor autoverkeer

In het plan wordt een knip voorgesteld voor het autoverkeer (6.500 mvt/etm) in de Vondellaan. Naar ons idee kan een knip op deze plek er zeker toe bijdragen dat oost-west autoverkeer via de Vondellaan zeer onaantrekkelijk wordt gemaakt. Hiertoe is wel vereist dat het voor autoverkeer zo goed als onmogelijk wordt gemaakt om op de Bleekstraat te keren, terug te rijden naar de Vondellaan en alsnog de route te vervolgen. Dit keren kan plaatsvinden op de Kruisvaartbrug, onder het spoorviaduct in de Bleekstraat of elders in de Bleekstraat, bij het kruispunt met de Vaartsestraat of bij de Catharijnesingel. Als het mogelijk blijkt om in de Bleekstraat dicht bij de Vondellaan om te keren, zou dat het effect van de knip (grotendeels) te niet doen en bovendien leiden tot zeer onveilige verkeerssituaties. Dit moet dus zoveel mogelijk worden voorkomen.

Vondellaan: fietspaden

We willen vragen om meer ruimte voor de fietsers langs de Vondellaan. Aan beide kanten van de weg liggen fietspaden; aan de noordkant voor tweerichtingsfietsverkeer en aan de zuidzijde voor één richting, maar beide fietspaden zijn onvoldoende breed. Uit de tekst en afbeeldingen wordt ons niet duidelijk of de rijbanen voor het autoverkeer worden versmald door het verminderen van het aantal rijstroken. Ter hoogte van de kruising met de Bleekstraat verdwijnt de strook voor rechtdoorgaand verkeer, maar verdwijnt hier ook de busstrook? Zo nee, dat is een bijkomende vraag hoe de gemeente wil voorkomen dat auto's via de busstrook het verbod om rechtdoor te rijden negeren.

Voor alle fietsvoorzieningen rondom de Vondellaan geldt dat het een samenhangend geheel moet worden dat goed aansluit op de herkomsten en bestemmingen van fietsers. Júist om te zorgen dat ook hier fietsers deze routes gebruiken en minder door de binnenstad heen fietsen. Momenteel is met name de Balijelaan en Vondellaan een allegaartje van een- en tweerichtingsfietspaden. De tweerichtingsfietspaden lopen soms dood op een eenrichtingsfietspad, dat moet echt veel beter.

Op dit moment kunnen we niet goed overzien wat de ruimtelijke consequenties van de plannen voor de Vondellaan precies zijn. Als het niet lukt om beide fietspaden te verbreden tot ten minste de normbreedte, zal een keuze gemaakt moeten worden welk fietspad verbreed moet worden. Van belang bij deze keuze is in elk geval hoe de routes kunnen aansluiten op fietsinfrastructuur in de omgeving, in elk geval richting Balijeplein en Briljantlaan. Er is nu geen voorkeur uit te spreken voor een tweerichtingsfietspad aan de noord- danwel de zuidzijde van de Vondellaan. Het gaat er vooral om dat alles goed aansluit en dóórloopt. Naar de Bleekstraat en Catharijnesingel, de Balijebrug, Croeselaan en Croesestraat, Jutfaseweg, Ooster- en Westerkade, Rotsoord, Albatrosstraat, Rijnlaan. Er zijn ook in het gebied bestemmingen die veel fietsers trekken, zoals de supermarkt en het ROC. Daarvandaan moet je makkelijk beide kanten op kunnen fietsen, zonder tegen de richting in te moeten rijden. Dat vraagt om goed geplaatste oversteekvoorzieningen. Voor de Vondellaan worden 6.500 mvt/etm verwacht, dat is dus zo'n 3.000 per richting. Als er écht 30 km/u gereden wordt kan misschien worden volstaan met fietsstroken. Maar hoe sluit je dat aan op het tweerichtingsfietspad op de Balijebrug? Dat hangt van het ontwerp van de hele situatie af. Met de beperkt beschikbare informatie kunnen we op dit moment deze keuze niet goed maken. We gaan hierover graag in gesprek met de gemeente, we denken graag mee met het ontwerpen.

Westerkade

We vinden het erg jammer dat de gemeente gekozen heeft om de Westerkade in te richten als verblijfsgebied en hier te kiezen voor klinkers. De Westerkade is een essentieel onderdeel van de regionale doorfietsroute IJsselstein – Nieuwegein, die naadloos op de Singelroute moet aansluiten. Naar ons idee betekent naadloos in dit geval met een asfalt verharding voor fietsers.

Bovendien zijn de alternatieve fietsroutes via de Bleekstraat en de Albatrosstraat onaantrekkelijk en onveilig. We snappen niet dat de gemeente regionale fietsers adviseert via deze straten te rijden.

Jutfaseweg

We zijn blij dat de Jutfaseweg als fietsstraat ingericht gaat worden. We hebben het eerder bepleit: we willen dat het verkeerslicht op het kruispunt met de Waalstraat verdwijnt. Het is onnodig, de intensiteiten zijn er laag genoeg en een verkeerslicht is niet de meest veilige kruispuntoplossing.

Balijeplein

Het Balijeplein verdient een stevige herinrichting. Het oppervlak van het plein is net zo groot als dat van de Neude. Hier is het een asfalt-zee. We denken dat hier stevige verbeteringen mogelijk zijn: meer ruimte voor zowel de fiets, de voetganger als voor groen en verblijven, door auto- en busasfalt te beperken. We denken graag mee over deze ontwerpogave.

Bleekstraat

De Bleekstraat kan anders worden ingericht. Er zijn nu 3 brede rijstroken (max snelheid 50 km), fietsstroken, brede stoepen en geen groen. Dat kan fiks verbeteren. Bij de verwachte 13.000 mvt/etm zijn fietspaden wel noodzakelijk.

We herhalen hier het punt dat voor een effectief rechtdoorrijverbod / afslagGEbod het voor autoverkeer onmogelijk gemaakt moet worden om te keren in de Bleekstraat.

Albatrosstraat

Over de Albatrosstraat blijven we ons grote zorgen maken. Er gebeuren relatief veel ongevallen (zie https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2022_06/1_772/1_1035998517#52.0771/5.1220/14.3366). Er rijden 11.000 mvt/etm en de maximumsnelheid van 50 km/uur wordt regelmatig overschreden. De woningen zijn niet onderheid, verkeersdrempels zijn daarom niet mogelijk. Vanwege de hoge verwachte verkeersintensiteit zijn om- en omregelingen niet mogelijk. Er is evenmin ruimte om chicanes aan te leggen. Er zijn daardoor geen mogelijkheden om de snelheid van het autoverkeer effectief terug te brengen tot écht maximaal 30 km/uur. Dat betekent dat ongevallen met fietsers en voetgangers erg slecht aflopen, omdat de klap hard aankomt.

Er wordt een flinke groei in het aantal fietsers verwacht. De fietsinfrastructuur moet deze groei op kunnen vangen. Fietspaden mogen niet te smal zijn, ook niet onder het spoor. Daarom zijn hier vrijliggende fietspaden nodig. Dat lukt alleen door de parkeerstrook en de fietsstrook om te draaien, maar daarvoor moeten ook de bomen worden verplant. De weg is in 2014 op deze manier ingericht, de bomen zouden hier 60 jaar moeten kunnen worden. Dat wil zeggen dat de weg nú anders ingericht moet worden, nu de bomen nog verplantbaar zijn. Deze onveilige weg met deze wegingdeling (tot 2084) aanwijzen als hoofdfietsroute vinden we geen goed plan. Als de wegingdeling niet wijzigt moeten de 6.000 fietsers die hier per etmaal worden verwacht, een alternatieve, veiliger route krijgen.

Waalstraat

Voor de Waalstraat is een fietsstraat niet zonder aanvullende maatregelen veilig mogelijk, daarvoor is 3.300 mvt/etm aan de hoge kant. Er worden 8.000 fietsers per etmaal verwacht, dat is flink minder dan nu op de Prins Hendriklaan (14.800).

Snelheidsremmers zijn zeer beslist nodig. Zijn verkeersdrempels mogelijk? Maar dat kan ook met om- en omregelingen (met fietsdoorsteek) of met chicanes. Met voldoende snelheidsremmers kan een fietsstraat mogelijk wel. De Prins Hendriklaan heeft geen snelheidsremmers, daar remmen de vele fietsers de snelheid af. Maar de Waalstraat blijft daarvoor veel te rustig qua aantal fietsers.

Zoals hierboven bij de Jutfaseweg bepleit, willen we dat het verkeerslicht in de Waalstraat met de Jutfaseweg verdwijnt.

We denken graag mee hoe de Waalstraat een aantrekkelijke en veilige fietsstraat kan worden.

Diamantweg

De Diamantweg blijft te druk met autoverkeer, die heeft dus fietspaden nodig. De verwachte verkeersintensiteit, 5.600 mvt/etm is wel op een uitstekend niveau om om-en omregelingen toe te passen. Met een om- en omregeling kun je de intensiteit afknijpen op 700 auto's per uur. Als het obstakel wat langer is, dan is de capaciteit nog wat lager. We willen voldoende obstakels in de Diamantweg om de verkeersintensiteit laag te houden.

Conclusie

We hebben in deze brief een groot aantal opmerkingen en suggesties gedaan. De belangrijkste daarvan zetten we hier onder elkaar.

- Het Ledig Erf vormt voor fietsers een essentieel onderdeel van de Singelroute. We vinden het ondenkbaar dat dit deel van de Singelroute wordt ingericht als verblijfsgebied of shared space, omdat daarmee de gemeente afbreuk doet aan het hele idee van de Singelroute als alternatief voor de binnenstadsas en als verdeelring voor boven-lokale en regionale fietsverplaatsingen;
- We denken graag mee over de precieze vormgeving van de knip in de Vondellaan, specifiek ook van de inrichting van de Kruisvaartbrug en de Bleekstraat om het omkeren van autoverkeer te verhinderen;
- We willen meer inzicht in de ruimtelijke consequenties van de herinrichting van de Vondellaan, om een afgewogen keuze te kunnen maken voor de verbreding van de fietspaden langs de Vondellaan, als het door ruimtelijke beperkingen niet mogelijk is om beide fietspaden op norm-breedte te brengen;
- De Westerkade, onderdeel van de regionale doorfietsroute IJsselstein – Nieuwegein – Utrecht had asfalt voor fietsers moeten krijgen;
- Op de Jutfaseweg moet het verkeerslicht met de Waalstraat worden weggehaald;
- Balijeplein en Bleekstraat kunnen veel aantrekkelijker worden ingericht;
- We hebben grote zorgen over de verkeersveiligheid, specifiek voor fietsers, op de Albatrosstraat. Hier zijn fietsstroken nodig om de veiligheid te verbeteren;
- In de Waalstraat en Diamantweg zijn snelheidsremmers nodig om deze straten als fietsstraten uit te voeren. Zoals hierboven ook al is aangegeven: het verkeerslicht op de kruising van de Waalstraat en de Jutfaseweg moet worden weggehaald.

We zijn graag bereid om onze zienswijze mondeling aan u toe te lichten.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht

Peter van Bakkum
Voorzitter