

Tuinwijkroute

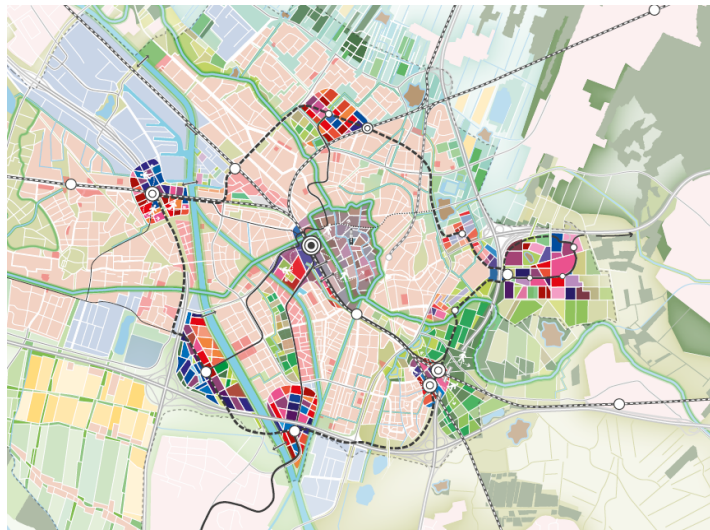
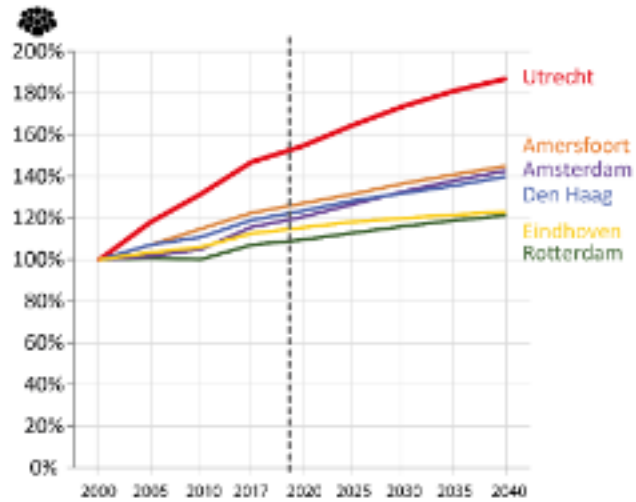


Dimitri van Veen



Gemeente Utrecht

Leefbaarheid en bereikbaarheid onder druk

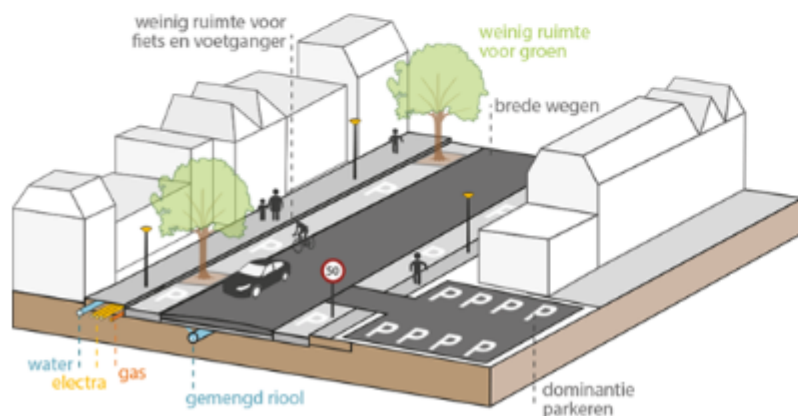


Integrale aanpak openbare ruimte

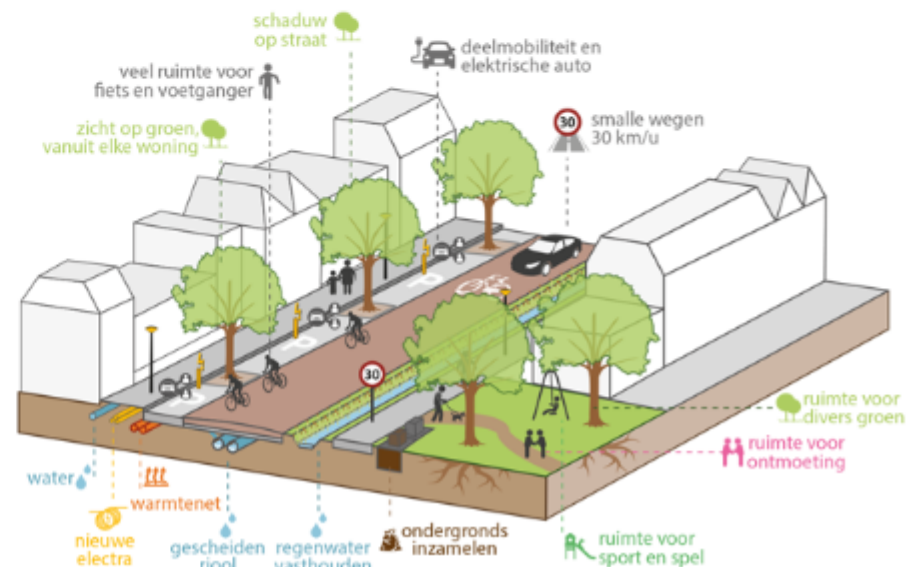
opgaven:



2021

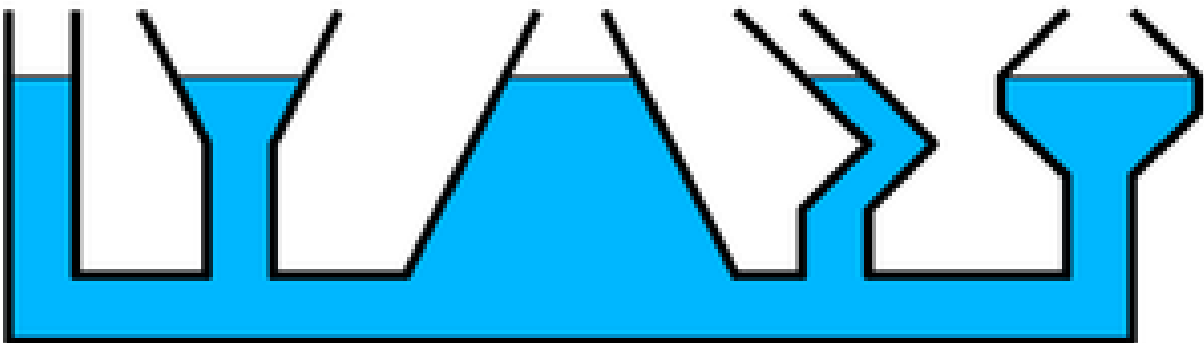
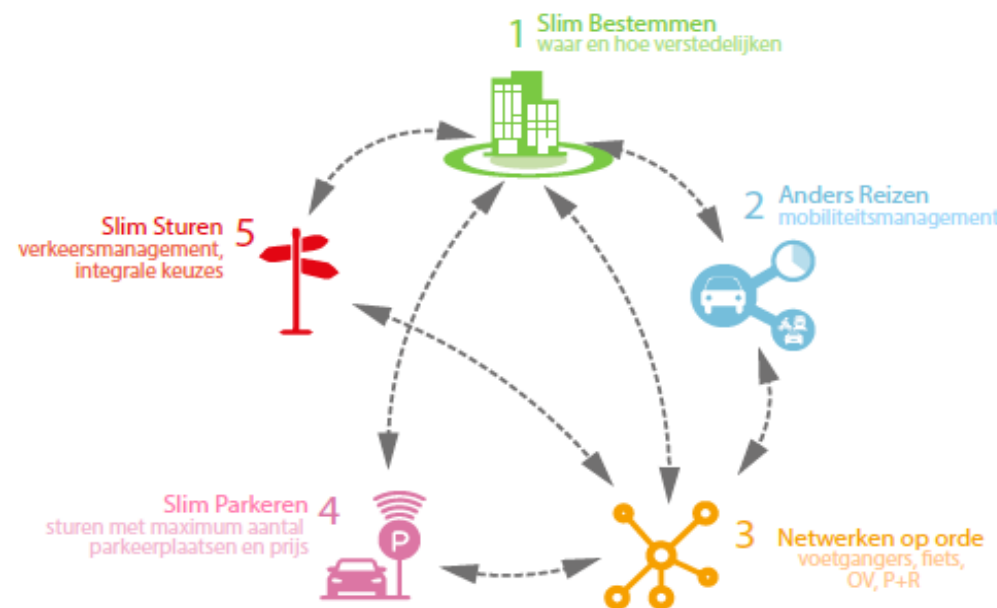


2040



Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

- Groeiende stad Utrecht staat voor grote opgaven en ambities
- Integrale aanpak openbare ruimte vereist
- Uiteenlopen belangen *tussen* thema's, maar ook *binnen* thema's
- Geldt ook voor mobiliteit
- Mobiliteit is een communicerend vat
- Met vele verschijningsvormen
- Algemeen belang vs. lokaal belang
- Gelijkmatige verdeling lusten en lasten



De Tuinwijkroute...

- is nu 50 km/uur en 9,00 meter breed
- is al stuk minder druk geworden sinds afslagverbod Kaatstraat
- heeft wijkfunctie qua voorzieningen, zoals de AH en diverse horeca, maar ook voor bereikbaarheid wonen en werken
- is en blijft buurtontsluitingsweg, geen woonstraat
- is onderdeel belangrijke (hoofd)fietsroute(s)
- En ja, er rijdt ook busverkeer. Route is in Mobiliteitsplan 2040 opgenomen in het *'basisnetwerk voor OV'*
- is gevoelig voor trillingen
- heeft Willem van Noortplein als 'hart'
- kent veel kriskras oversteekbewegingen: veel zijstraten en functies



Alternatief Fietzersbond

- Gaat uit van het “*veiligste ontwerp*”
- Focust zich op optimale verkeersveiligheid, maar heeft minder oog voor andere belangen *binnen* Mobiliteit
- Houdt minder goed rekening met de integrale belangenafweging *tussen* thema's onderling en met verdeling van de lasten waar de gemeente voor staat.
- Onderschat het benodigde ruimtebeslag stevig
- Onderschat de functie van de Tuinwijkroute als buurtontsluitingsweg
- Stelt een wegbreedte en inrichting voor die minder goed tegemoet komt aan het OV en aan de functie van buurtontsluitingsweg



Alternatief Fietzersbond

- **Wegbreedte:** 6,00 meter is erg krap voor het passeren van 2 grote voertuigen zoals bussen.
- **Fietsstraat:** glas halfvol / halfleeg. Bovenkant bandbreedte → mobiliteitstransitie
- **Versmallingen:** fietsers en auto's/bussen sneller met elkaar in conflict. Verlaagt ipv verhoogt de veiligheid en het fietscomfort.
- **Verhoogde middeneilanden:** gaan ten koste van bomen en parkeerplaatsen. En hebben een associatie met 50 km/uur.



Wat kan wél?

Extra busvriendelijk plateau tussen de Johannes de Bekastraat en de Van Humboldtstraat.

- Houd qua locatie rekening met trillingsonderzoek.

Middeneiland Floris Heermalestraat

- Gaat ten koste van bomen, fietsparkeren en autoparkeren
- Waak voor 50 km/uur uitstraling
- Niet per se nodig



Wat kan wél?

Oversteekbaarheid Willem van Noortplein

- Hart van de wijk met grootste aantal oversteekbewegingen
- Pleinfunctie met middenstrook van 1 meter waar vrijelijk kan worden overgestoken.
- Middeneilanden doen ontwerp teniet, vergen bovendien meer ruimte dan ingetekend
- Ter overweging kan zebrapad worden aangebracht (vgl. Adriaen van Ostadeplein).

Let op: zebrapad niet altijd beter!

- Zebrapad op één locatie kan ervoor zorgen dat automobilisten en fietsers op andere plekken juist minder goed opletten.
- Fietsers negeren zebrapaden vaak, zeker op drukkere fietsroutes. Zie casus Everard Meijsterlaan.
- Soms beter af zonder zebrapad



Einde

Ontwerp gemeente

- Dat gebalanceerd en verkeersveilig is
- Dat conform de mobiliteitsprofielen uit het Handboek Openbare Ruimte is
- Dat rekening houdt met algemeen belang, met alle modaliteiten en met uiteenlopende belangen.
- Maar ook met gelijkmatige verdeling van de lusten en de lasten over de wijk.
- Dat sober en doelmatig is, zonder al te veel infrastructurele ingrepen die meer passen bij 50 km/uur.
- Met voldoende ruimte voor bus en fietsverkeer, zonder de wijkfunctie voor de auto uit het oog te verliezen.
- Dat ondanks de 6,50 meter compact is en daardoor ruimte biedt voor andere belangen zoals groen en autoparkeren.
- Van 6,50 meter met middenstrook waarbij:
 - een fietser twee naast elkaar fietsende fietsers kan inhalen op eigen helft
 - bussen en vrachtwagens op eigen helft kunnen blijven en elkaar veilig kunnen passeren.
 - parkeervakken breder worden dan nu, zodat er wat extra schrikruimte is.
 - de middenstrook kan dienen als steunpunt voor dwarsrelaties fiets en voetganger.
- Waarbij veel aandacht is voor het voorkomen van trillingen. O.a. extern onderzoek uitgevoerd.
- Veel energie is gestopt in participatie.
- Waarbij nog aanpassingen zijn gedaan en maatwerk geleverd n.a.v. reacties



Wegbreedte

- 6,00 meter is erg krap voor het passeren van 2 grote voertuigen zoals bussen.
- Bij 6,00 meter zijn auto's inderdaad minder snel geneigd fietsers in te halen.
- Echter, de middenstrook in het ontwerp van de gemeente zorgt daar ook voor.
- En die biedt bovendien dan een steunpunt voor oversteekbewegingen.



Fietsstraat

- Aantal auto's is voor een fietsstraat aan bovenkant van bandbreedte, maar niet over hele traject.
- Richtlijnen zijn bovendien landelijk, in Utrecht veel meer fietsers dan elders.
- Vrijwel geen fietsstraten in Utrecht met minder dan 1.500 mvt/etmaal. Zitten vaak rond 4.000.
- Bovendien voert gemeente succesvol mobiliteitsbeleid / -transitie gericht op minder autoverkeer.
- Glas halfvol / halfleeg



Versmallingen

- Geen voorstander van. Fietzers en auto's/bussen sneller met elkaar in conflict.
- Auto's willen 'als eerste' bij versmalling zijn.
- Verlaagt de veiligheid en het fietscomfort ipv dat het die verhoogt.
- Zijn ook niet per se veilig: er zijn genoeg automobilisten die bij een breedte van 3,00 meter nog een fietser gaan inhalen / opjagen. Of zelfs via de andere zijde van het middeneiland inhalen
- En als je kiest voor 4,00 meter betekent dat meer verharding. En dat gaat weer ten koste van andere belangen.



Verhoogde middeneilanden

- Kosten heel veel schaarse ruimte.
- Gaan ten koste van bomen en parkeerplaatsen.
- Gaan ten koste van eenduidigheid.
- Hebben associatie met 50 km/uur.
- En zijn ook niet nodig. Op 30 km/uur weg kun je in principe overal vrijelijk oversteken.



Snelheidsremmer en 30 km/uur

- Max 30 km/uur is voor sommige automobilisten sowieso een uitdaging, ongeacht hoe de straat is vormgegeven
- Maar zeker in straten waar ook bussen rijden een uitdaging. Zien we elders in de stad ook.
- Het volledig afdwingen van 30 km/uur is niet mogelijk. Het blijft de verantwoordelijkheid van bestuurders om zich aan de verkeersregels te houden.
- In praktijk vast iets harder rijden (ca. 35-40 km/uur) maar minder hard dan huidig.
- Hogere drempels kan niet ivm combinatie bussen en trillingen. Dat is hier een bekend probleem.
- Méér plateaus zou wel kunnen.

Netwerk

- Wordt inderdaad onderzoek uitgevoerd naar maatregelen op netwerkniveau in de zgn. 'Noordpoortstudie'.
- Die zouden een gunstig effect kunnen hebben op intensiteiten van de Tuinwijkroute.
- Bussen en vrachtverkeer blijven echter. En bestemmingsverkeer, wat het overgrote deel is, ook.
- Echter, het is zeer complex om in te grijpen in het netwerk. Leidt tot andere (lasten)verdeling over netwerk die heel goed afgewogen moet worden.
- Wachten/ uitstellen kan niet. Moet nu. Want riolering moet nu en bovendien nu subsidie.
- Doel en ambitie van ons beleid dat autoverkeer in toekomst afneemt. Succesvol daarin.



Laden en lossen

- Keren vrachtverkeer AH is inderdaad niet wenselijk. Maar niet verboden.
- Locatie laden en lossen wijzigen is een optie, maar betekent dat vrachtverkeer via de smalle Pieter Nieuwlandstraat wijk verlaat.
- Dat is niet wenselijk. Huidige routes geschikter.

