

Gemeente Utrecht
maliebaan@utrecht.nl
Cc Fietscoördinator Frans-Jan van Rossem

Fietzersbond
p/a XXXXXX
XXXXXX Utrecht
Telefoon 06 – XXXXXXXX

Betreft: Reactie Fietzersbond IPvE Maliebaan
Contact: Peter van Bekkum, utrecht@fietzersbond.nl

Utrecht, 21 juli 2021

Geachte heer, mevrouw,

Vriendelijk dank voor de mogelijkheid om te reageren op het Integraal Programma van Eisen (IPvE) voor de Maliebaan. We maken er met genoegen gebruik van.

IPvE openbaar gemaakt: mijlpaal in het proces

De Fietzersbond is al 7 jaar betrokken bij de breed samengestelde klankbordgroep voor de ontwikkeling van plannen voor de Maliebaan. Wat ons betreft heeft het meer dan lang genoeg geduurd. We zijn blij dat het proces rondom de Maliebaan nu zo ver is gevorderd dat het IPvE voor inspraak is vrijgegeven. Complimenten aan de projectleider, die in de laatste twee jaar voortvarend te werk is gegaan.

In de loop van de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat er geen oplossing is die alle betrokken partijen helemaal tevreden stelt. We vinden het van groot belang dat de voortgang in het proces behouden blijft en er daadwerkelijk stappen worden ondernomen op weg naar realisatie op korte termijn. Daarom reageren we in deze brief op hoofdlijnen op het IPvE en gaan uit van een zorgvuldige uitwerking in het voorlopig ontwerp door de gemeente. Bij dat proces blijven we graag betrokken.

Storingen in de VRI maken aanpak urgent

Een belangrijke aanleiding voor de herinrichting is het feit dat het verkeerslicht op de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat aan het eind van zijn technische levensduur is gekomen. Voor de gemeente leek het destijds vanzelfsprekend om het verkeerslicht te vervangen door een nieuw verkeerslicht. We hebben de gemeente de vraag gesteld of het wel echt nodig is om deze kruising met een VRI te regelen.

De VRI vertoont in toenemende mate storingen (er staat inmiddels een nood-lantaarn op de hoek bij de Rabobank) en dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. Dat maakt dat er wat ons betreft grote urgentie is om spoedig te starten met de herinrichting. Bovendien is de herinrichting van de Nachtegaal- en Reigerstraat al gestart en het is wat ons betreft van groot belang dat het kruispunt met de Maliebaan zo spoedig mogelijk goed aansluit op de nieuwe inrichting van deze straten.

Stadsbrede aandachtspunten voor verkeerslichten

We zijn blij dat gekozen is om de verkeerslichten op het kruispunt van de Maliebaan en de Nachtegaal- en Reigerstraat niet te vervangen door een nieuw verkeerslicht. Naar onze overtuiging kan de kruising veilig worden ingericht zonder VRI. En dat kan op veel meer plekken in de stad.

Afweging tussen vervangen VRI of herinrichten kruispunt

Op veel meer plekken in de stad ligt binnen afzienbare termijn de keuze voor om een bestaand verkeerslicht aan het eind van zijn (technische) levensduur te vervangen door een nieuw verkeerslicht. Verkeerslichten zijn de minst veilige kruispuntvorm! Weggebruikers kijken er niet naar elkaar maar naar hun lichtje. Automobilisten geven extra gas om nog even door 'donker groen' (of erger) te kunnen rijden. Fietzers schatten de snelheid van naderend autoverkeer verkeerd in of denken nog even voorlangs te kunnen oversteken. 's Nachts knippert de installatie en verwacht niemand ander verkeer en rijdt met te hoge snelheid door. Zulke situaties kunnen leiden tot ongevallen met zeer ernstige afloop, door het grote gewicht en de hoge snelheid van het autoverkeer. Bij ongeregelde kruispunten wordt verkeer gedwongen om naar elkaar kijken en wordt al veel eerder afgeremd. De kans om als fietsers of voetganger een ongeval met een auto die 30 km/u rijdt te overleven is aanzienlijk groter dan bij 50 km/u. Als een auto 30 km/uur rijdt, staat die binnen 10 meter stil (reactietijd + remweg). Bij 50 km/uur zit de chauffeur na 10 meter nog in de reactietijd. Dat is het verschil tussen met de schrik vrijkomen of ernstig/dodelijk gewond raken.

Verkeerslichten in stedelijk gebied zijn vrijwel uitsluitend nuttig om hiaten te maken in (te) grote verkeersstromen, als de situatie zo complex en/of druk is dat de bestuurders onderling er niet meer uitkomen. We schatten in dat meer dan de helft, misschien zelfs wel tweederde deel van de verkeerslichten in Utrecht op kruispunten staat die rustig genoeg zijn om zonder VRI het verkeer te kunnen afwikkelen. Als de VRI niet wordt vervangen maar in plaats daarvan het kruispunt wordt heringericht, kan dat een belangrijke bijdrage leveren aan veiliger verkeer! We willen dat telkens de afweging om de VRI te vervangen door een nieuwe VRI niet impliciet maar expliciet wordt gemaakt.

We vinden het vreemd dat er in Utrecht wel vanzelfsprekend budget wordt gereserveerd om een 'overjarige' VRI te vervangen door een nieuwe, maar er geen geld is om te kiezen voor een herinrichting van het kruispunt. De kosten van beheer en onderhoud van VRI's zijn hoog; een herinrichting zonder VRI kan op wat langere termijn goedkoper uitvallen. Dat moet dus anders!

Slimme verkeerslichten

We zijn blij dat verkeerslichten steeds slimmer worden. De nieuwe zogeheten iVRI's zijn, beter dan oude regelingen, in staat om zelf hun regelprogramma af te stemmen op de verkeerssituatie en dat zorgt (op langere termijn) voor een stevige beperking van de verliestijden en daarmee voor grote maatschappelijke baten.

Achter elke afstelling van een VRI zitten (impliciete) (beleids)keuzes voor wat betreft de prioriteiten van de verschillende verkeersstromen. Uit proeven die in het land worden gedaan met iVRI's maken we op dat daarbij vooral wordt gekeken naar autoverkeer (vrachtverkeer, nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer). Prioriteit voor de fiets speelt bij de nieuwe regelingen nog een veel te kleine rol. We hebben daarom ook zorgen over de uitrol van iVRI's in Utrecht: we willen dat de prioriteiten vanuit het beleid (voetganger en fietser op 1, OV op 2 en auto op 3) onverkort worden doorgevoerd in de nieuwe slimme verkeerslichtenregelingen.

Verder vinden we het ongewenst dat verkeerslichten prioriteit geven aan de verkeersstroom op basis van het gebruik van een app op een mobiele telefoon door weggebruikers. Veel (jonge) fietsers hebben geen mobiele telefoon. Andere fietsers hebben bezwaar tegen het voortdurend delen van hun locatie of tegen het hoge stroom- en datagebruik door het gebruik van zo'n appje. Wat ons betreft is het niet terecht dat zij dan maar langer moeten wachten op groen licht. We willen dat de gemeente zorgt voor

een maximale kwaliteit in de detectie van fietsers. We zijn wat dit betreft hoopvol over de proef met een radar bij de Archimedeslaan en zien uit naar de resultaten daarvan.

Een veilig kruispunt van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat

We zijn heel blij dat het verkeerslicht op de kruising van de Maliebaan met de Nachtegaal- en Reigerstraat verdwijnt. Een veilige inrichting van het kruispunt is mogelijk, onder de voorwaarde dat de intensiteit van het autoverkeer voldoende laag is. Mocht na de herinrichting blijken dat het toch te druk is, dan willen we niet dat de gemeente in een reflex kiest om toch een VRI neer te zetten, maar dat ze nog meer inzet op het verlagen van de verkeersdruk op het kruispunt, zowel door fietsers aantrekkelijke alternatieve routes te bieden als door maatregelen om het autoverkeer te verminderen.

Er komt met de herinrichting een einde aan de ongeloofwaardige regeling; het 'lokgroen' dat ontstond als voetgangers de ventweg alvast mochten oversteken, terwijl fietsers nog rood licht hadden, aan de lange cyclustijd die nodig was om de vele conflicterende verkeersbewegingen op het kruispunt na elkaar te laten afwikkelen. De ongeloofwaardige regeling zorgde voor grote aantallen rood licht rijders, met verkeersonveiligheid en soms boetes tot gevolg.

We zijn er van overtuigd dat een veilige inrichting van het kruispunt mogelijk is zonder verkeerslicht. De in het IPvE voorgestelde inrichting vormt een grote stap op weg naar een veilige inrichting. We zijn graag betrokken bij de uitwerking van het IPvE in het voorlopig ontwerp van een veilig kruispunt.

We hebben begrip voor de keuze om verkeer op de Nachtegaal- en Reigerstraat voorrang te verlenen op het verkeer op de Maliebaan. Deze keuze draagt er echter niet aan bij dat de in 2008 door ons geïnitieerde Herenroute wordt gepromoot. We willen vragen om met bewegwijzering de Herenroute onder de aandacht te brengen en daarmee recht te doen aan de wens om fietsers te verleiden de drukke binnenstadsas te mijden en via de Herenroute naar de zuidelijke ingang van de Stationspleinstalling te rijden.

Wachtrij op de ventweg

We hebben zorgen over het ontstaan van een wachtrij op de zuidoostelijke ventweg voor het kruispunt met de Nachtegaal- en Reigerstraat, met name in de ochtendspits. Autoverkeer op de ventweg vanuit de richting van het Spoorwegmuseum moet bij de kruising voorrang verlenen aan alle verkeer op de Nachtegaal- en Reigerstraat. Het kan zijn dat hier onvoldoende grote hiaten in zitten, waardoor de auto's wat langer zullen moeten wachten. In de simulaties treedt dit niet op, maar dat stelt ons niet helemaal gerust. We voorzien dat een enkele autobestuurder niet genoeg geduld zal hebben om op een geschikt hiaat te wachten en de kruising zal oprijden terwijl die niet helemaal vrij is. Dat kan leiden tot verkeersonveilige situaties. We vragen de gemeente om een monitoringplan op te stellen, waarin het voorkomen van deze ongewenste situatie wordt meegenomen. Als blijkt dat dit veelvuldig voorkomt, zullen aanvullende maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Opstelplek op de kruising

We vinden het een goed idee dat er midden op de kruising ruimte wordt gemaakt voor auto's om op te stellen, zodat auto's de rijbanen van de Nachtegaal- en Reigerstraat afzonderlijk kunnen oversteken. De ruimte is toereikend voor een standaard personenauto, maar voor vrachtwagens en touringcars is de opstelruimte niet lang genoeg. We gaan er vanuit dat andere weggebruikers, net als elders, rekening houden met vrachtwagen- en touringcarchauffeurs en hen de ruimte bieden om vlot over te steken.

Fijn dat er met deze opstelruimte tussen de rijbanen ruimte komt om bomen toe te voegen en de boomstructuur van de Maliebaan meer te laten doorlopen. De bomen zullen er naar verwachting ook voor zorgen dat de snelheden van het gemotoriseerd verkeer in alle richtingen lager zal uitvallen dan nu het geval is.

Fietsen op de middenbaan

Op de Maliebaan ligt het oudste fietspad van Nederland en is in 1883 de Nederlandsche Vèlocipédisten Bond opgericht, een voorloper van de Fietzersbond. Een plek om te koesteren in wereldfietsstad Utrecht!

We zijn blij dat de middenbaan van de Maliebaan wordt ingericht als promenade in asfalt voor fietsers en voetgangers. De middenbaan is nu in gebruik door (te) snel rijdend gemotoriseerd verkeer. Automobilisten kijken vooral recht vooruit en niet om zich heen; niemand kan daardoor in deze situatie de schoonheid van de middenbaan beleven. Dat wordt met de herinrichting anders. Wandelaars en fietsers vervangen het geronk en de uitlaatgassen van het autoverkeer. Samen kunnen ze genieten van de schoonheid van de middenbaan.

Op voorhand valt niet exact te voorspellen hoe de promenade gebruikt zal gaan worden. We vragen de gemeente om de bestaande verharding niet te versmallen, maar te kiezen voor een subtiële markering als idee van een verdeling van de ruimte. We vinden de markering met het bloemetjespatroon op het Lint in Leidsche Rijn (net als de middenbaan van de Maliebaan 6 meter breed) een zeer geschikte bron van inspiratie voor de Maliebaan. Die markering zorgt ervoor dat zeer verschillende typen gebruikers (skaters, skeelers, hardlopers, wandelaars, fietsers) de baan zonder problemen met elkaar kunnen delen. Een verbeterpunt is dat de markering in wegenv verf of koudplast moet worden uitgevoerd; de dikte van de bloemen op het Lint is hinderlijk.



Het Lint, Leidsche Rijn

Met bankjes langs de kant kan verblijf langs de baan worden gefaciliteerd.

In het eerder genoemde monitoringplan moet ook het veilig gebruik van de middenbaan worden meegenomen. Op het Lint blijkt dat de spijtijden (er lopen verschillende schoolroutes via het Lint) op andere momenten van de dag vallen dan de pieken in het recreatief gebruik. De combinatie van wandelen, skaten en fietsen levert er geen problemen op. Een knelpunt op het Lint zijn de racefietsers die er op zaterdag- en zondagochtend rondjes rijden. Maar de Maliebaan loopt niet rond. Daarom zal dat probleem zich hier niet voordoen. Als blijkt dat toch veelvuldig sprake is van ongewenste of onveilige verkeerssituaties, kunnen aanvullende maatregelen worden genomen.

Veilige ventweg

De riolering onder de ventwegen worden vervangen. Dat biedt kansen voor een herinrichting van de rijweg. Voor fietsers op de ventwegen is het veiliger als auto's aan de kant van het groen parkeren, dan aan de kant van de gevels. Bij het in- en uitparkeren aan de kant van het groen kruist de baan van de auto's de beweging van de fietsers niet.

De ventwegen worden 3,1 – 3,3 meter breed. Dat klinkt erg smal. Bij deze breedte kunnen vrachtwagens en touringcars fietsers met geen mogelijkheid inhalen. Fietsers en (grote) voertuigen blijven dus achter elkaar rijden. Fietsen in de tegenrichting zal dus niet voorkomen, want ook een personenauto kan je niet passeren. We zijn blij dat er niet is gekozen voor een onveilige breedte van 3,5 meter. Bij die breedte wringen auto's zich te dicht langs de fietsers.

Aansluiting Maliesingel

Ons bereikte een klacht dat het met de huidige vormgeving niet eenvoudig is om veilig vanaf de Maliesingel linksaf te slaan naar de Maliebaan. De Maliesingel draait ter hoogte van de kruising met de Maliebaan naar rechts; om over de schouder achteropkomend autoverkeer goed te zien moet het hoofd ver naar links worden gedraaid. Om tegemoetkomend autoverkeer vanaf de Maliesingel goed te kunnen zien, moet juist vooruit naar rechts worden gekeken. Om de verkeerssituatie aan beide kanten goed te kunnen beschouwen moet het hoofd dus snel een enorme draai kunnen maken. Dat is niet iedereen gegeven, daarom kan het kruispunt en met name het naar links afslaan als gevaarlijk worden ervaren. We vragen om bij de uitwerking van het ontwerp aandacht te besteden aan de inrichting van een veilig kruispunt, zowel naar de middenbaan als naar de ventweg. Ter inspiratie verwijzen we naar de elegante oplossing die onlangs is gerealiseerd op de Wilhelminalaan in Vleuten.

Aansluiting Museumlaan / Snellenlaan / Oorsprongpark

De aansluiting van de maliebaan op het kruispunt met de Museumlaan, Snellenlaan en Oorsprongpark is in de huidige situatie een rotonde. We verwachten dat het mogelijk is om het ruimtebeslag van de wegen hier sterk te beperken. We stellen daartoe voor dat de middenbaan van de Maliebaan als fietsstraat wordt doorgetrokken over de Snellenlaan totaan de Biltstraat. Door het Oorsprongpark en de Museumlaan recht op elkaar te laten aansluiten ontstaat een overzichtelijk kruispunt. Ook bij de verdere uitwerking van dit kruispunt zijn we graag betrokken.

Ten slotte

We hebben met plezier aan deze inspraakreactie gewerkt. We lichten onze standpunten desgewenst graag mondeling aan u toe. We zien uw inhoudelijke reactie graag tegemoet.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht

Peter van Bakkum
Voorzitter