

Inbreng Fietsersbond bij de Raadsinformatieavond Daalsetunnel, 11 oktober 2022



Figuur 1: Weerdsingel met verkeerslichten en nieuwbouw in Daalsepark. Afbeelding Vizualism.nl



Figuur 2: Weerdsingel zonder verkeerslichten en behouden Daalsepark. Afbeelding Vizualism.nl

Om te beginnen: Utrecht wordt alom geprezen voor het verwijderen van het stukje snelweg onder Hoog Catharijne en het terugbrengen van het water in de Singel.



Figuur 3: De Catharijnesingel in 2015 en 2022. Foto's <https://twitter.com/Hackneycyclist>

Is er destijds gekeken of het kon qua verkeer? Jazeker, een van de eisen was een rem op het verkeer op de Catharijnesingel. Fietzers zouden op de smalle rijbaan moeten, om als “remmend vlees” te zorgen dat het verkeer niet hard kon rijden en dat er daardoor niet te veel verkeer zou komen. Gelukkig is dat onzalige idee niet doorgegaan. Er liggen fietspaden en er komt binnenkort een knip.

Deze complimenten hoor ik ook voor Paardenveld. Over de Daalsesingel en Daalsetunnel heb ik nog geen complimenten gehoord. Dat is nog steeds een verkeersriool, de Singel onwaardig.

Er zijn in het verleden diverse moties aangenomen om het Daalsepark, het enige mooie in deze omgeving, zoveel mogelijk te behouden. Er is tevens een breed gedragen motie aangenomen om het verkeer in de Daalsetunnel 30 km per uur te laten rijden en een groene verbinding te maken met het Lombokplein.

In de uitwerking van die motie blijkt dat dit alles niet wordt gerealiseerd:

Het kernprobleem is dat er wegens het geld of afspraken een flat moet worden gebouwd. Gezien de huidige verkeersprognoses zou de benodigde ruimte voor het verkeer in de toekomst (flink) kunnen dalen. Dan zou die flat op de huidige verkeersruimte kunnen worden gebouwd. Omdat het verkeer de komende jaren nog te druk is, houdt het verkeer de benodigde ruimte en wordt de flat dan maar in het Daalsepark gebouwd. Dat park krijgen we nooit meer terug.

We raken het park definitief kwijt wegens een tijdelijk verkeersprobleem. Hoe aanvaardbaar zou u kappen van Amelisweerd vinden voor een tijdelijk verkeersprobleem?

Uit de raadsbrief blijken twee problemen:

1. Het is nu niet mogelijk om de verkeersintensiteit zó terug te brengen, dat versmalling van de infrastructuur haalbaar is
2. Er is eveneens geen geld (gereserveerd) om op termijn de Daalsetunnel terug te brengen naar 2*1 rijstrook en deze weg tevens te vergroenen. Bij scenario 1 staat weliswaar “nu geen kosten”, maar uit de tekst blijkt dat er evenmin geld is om op termijn de weg terug te brengen naar 2*1 rijstrook.

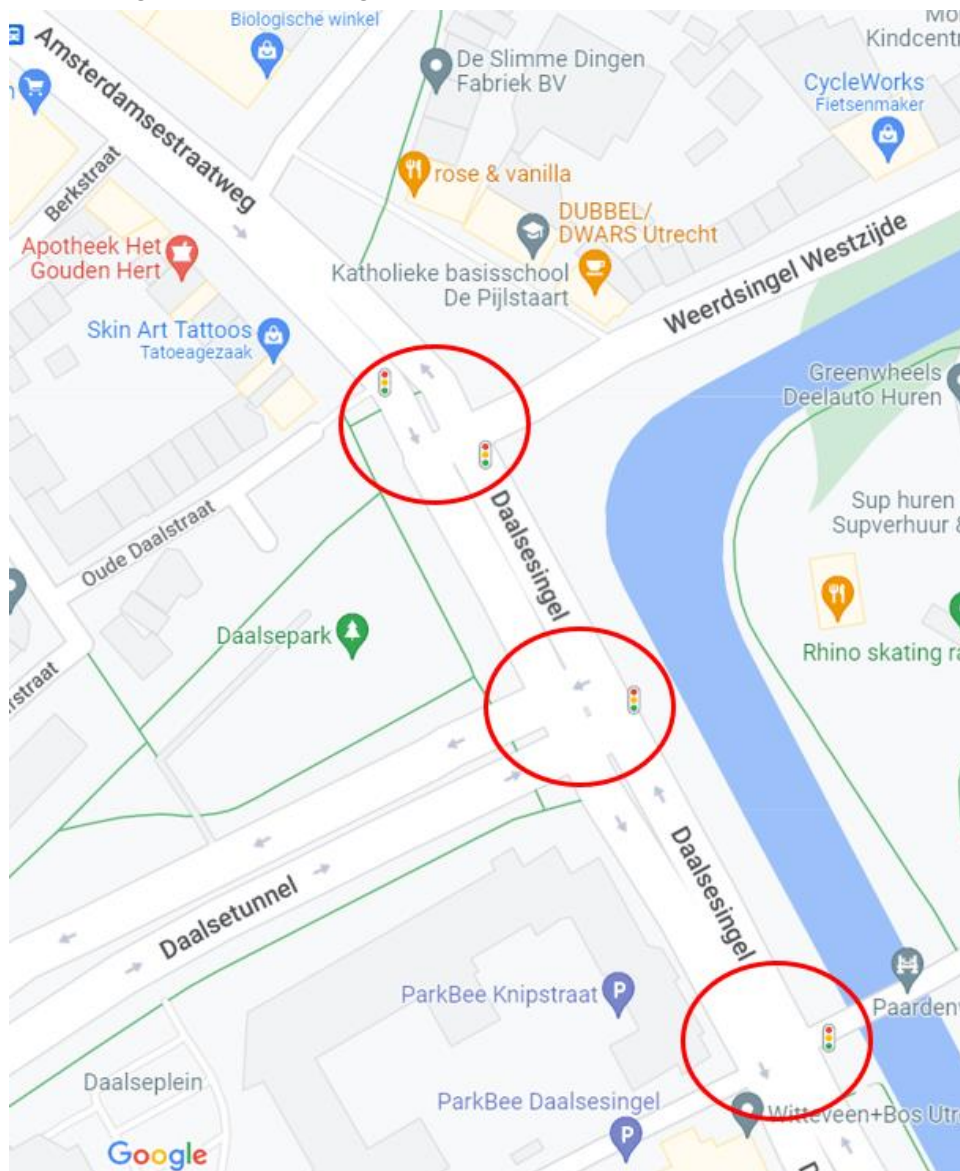
De financiële zaken staan niet helder in de Raadsbrief. Dat krijgt u als Raad wel boven water want u gaat over de centen.

In deze bijdrage richten we ons op vraag 1. We willen laten zien wat de mogelijkheden zijn om de kruising nú in te richten voor 2*1 rijstrook en 30 km/uur en wat dat oplevert voor de stad.

Verkeerslicht verwijderen, voorrangskruising maken

Wij hebben als Fietzersbond in 2021 een voorstel naar de afdeling verkeer gestuurd om van de volgende drie opeenvolgende aansluitingen voorrangskruisingen te maken en de verkeerslichten te verwijderen.

1. De aansluiting van de ASW-Daalsesingel met de Weerdsingel-westzijde
2. De aansluiting van de Daalsesingel met de Daalsetunnel
3. De kruising van de Daalsesingel en de Knipstraat



Figuur 4: de ligging van de aansluitingen. Kaart Google maps

Hoe komen we op het idee dat dit zonder verkeerslichten zou kunnen? In Vleuten gaat er veel verkeer via de Hindersteinlaan. De verkeersintensiteit op de Hindersteinlaan is lager dan op de kruisingen van de Daalsesingel, maar het scheelt niet veel. Hoe het verkeer loopt in de avondspits (afgelopen donderdag) kunt u hier zien: <https://youtu.be/qTom-jG5Cfo>.

Het verkeer loopt prima door, er is niemand die hier verwacht dat een verkeerslicht de situatie zal verbeteren. Het is een 50 km-weg met fietsstroken, ook dat nog.

Bij het voorrangspointje aan de 't Goylaan rijdt volgens het verkeersmodel VRU 3.0 in het basisscenario voor 2020 zelfs meer verkeer dan op de Daalsesingel. Ook die kruising kan zonder verkeerslichten. In *bijlage 1* staat een afdruk van dit model voor de relevante wegen. Deze cijfers hebben we destijds van de Provincie ontvangen. Sinds dit verkeersmodel bij de gemeente in beheer is krijgen we helaas geen updates meer dus we kunnen u geen cijfers geven van VRU 3.4.

De afgelopen 15 jaar is bij de Hindersteinlaan geen enkel ongeval geregistreerd, in bijlage 1 treft u de linkjes naar de ongevallenregistratie voor de Hindersteinlaan en de Daalsesingel. Het voorrangspointje aan de 't Goylaan is recent nog gewijzigd, die cijfers zijn niet representatief.

Wat ons betreft zijn er dus voldoende voorbeelden van min of meer vergelijkbare situaties in Utrecht, die zonder verkeerslichten prima kunnen functioneren. Dat willen we ook voor de drie kruispunten op dit deel van de Daalsesingel, die kunnen worden omgezet naar een voorrangskruising.

De voordelen van een voorrangskruising

Een voorrangskruising is veiliger dan een verkeerslicht (Zie voetnoot¹). Verkeerslichten zorgen voor relatief veel oponthoud door fietsers en ze vragen enorm veel ruimte voor de opstelvakken. Voor een volledig overzicht verwijzen we naar ons rapport (zie voetnoot²): Op deze kruising is vooral de



Figuur 5: Door verkeerslichten neemt de ervaren drukte toe voor fietsers.

ruimte belangrijk.

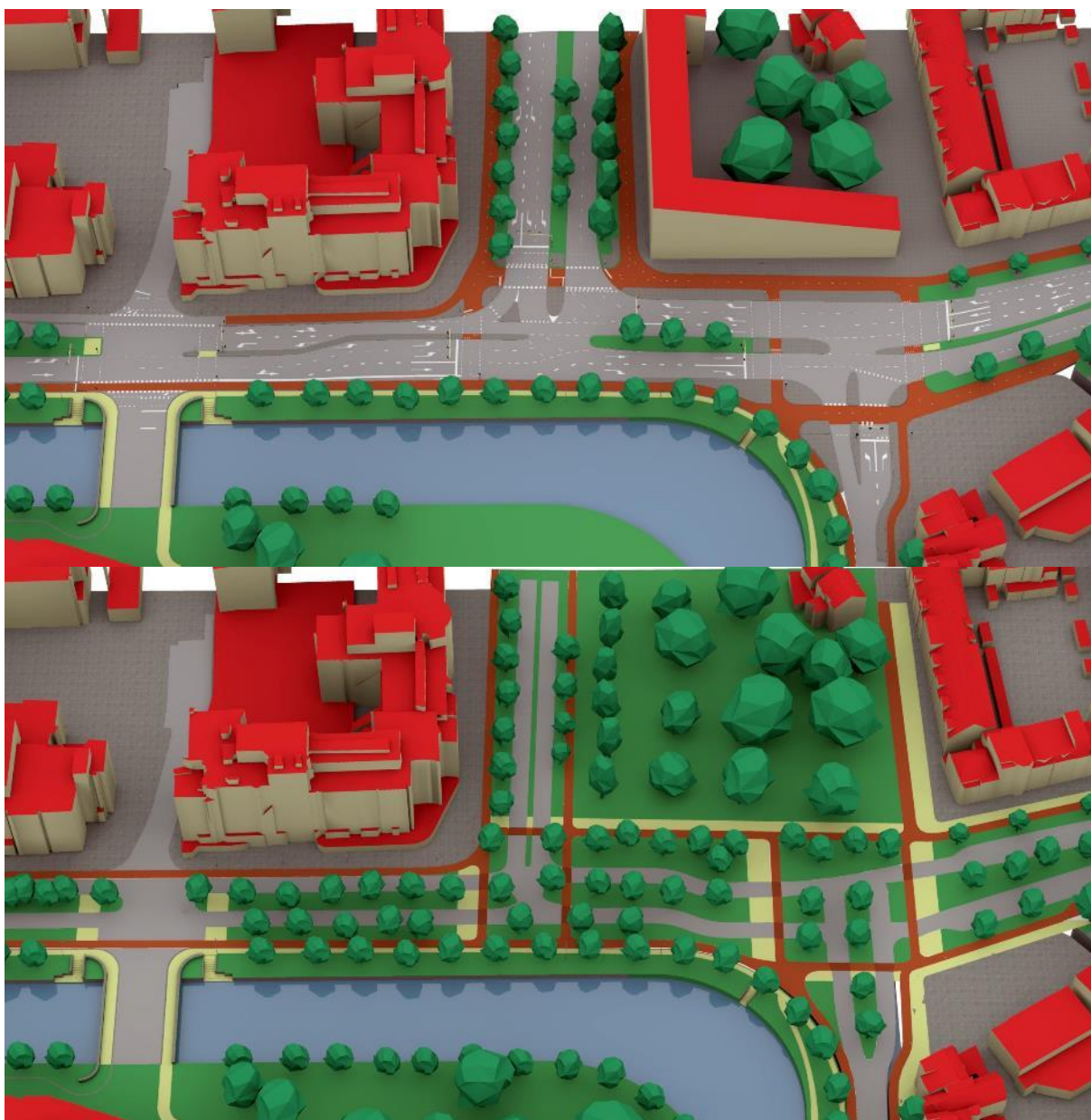
Bij een voorrangskruising kunnen alle voorsorteerstroken weg. Het verkeer van én naar de Daalsetunnel past dan samen op de zuidelijke rijbaan. De hele noordelijke rijbaan komt dan vrij. Vlakbij de tunnel zelf is ruimte om een groot deel van de geplande flat te bouwen, waardoor het

¹ <https://swov.nl/nl/publicatie/naar-meer-veiligheid-op-kruispunten>

² <https://utrecht.fietzersbond.nl/2022/10/08/de-fietzersbond-wil-veel-verkeerslichten-weg-waarom/>

Daalsepark ongeschonden kan blijven Op de Daalsesingel blijven slechts twee van de vijf rijstroken over. Op de vrijkomende stroken kunnen bomen geplant. Zodra die voldoende groot zijn, ontstaat er een dak van gesloten boomkronen vanaf het Daalsepark naar de Weerdsingel.

De beide situaties vergeleken:³



Figuur 6: Kruisingen Weerdsingel met verkeerslichten en als voorrangskruising. Al- of niet met flat

Naast de verbeterde veiligheid (ook doordat er 30 wordt gereden) zijn er meer voordelen voor fietsers: ze hoeven niet te wachten bij het verkeerslicht. Ze rijden niet allemaal tegelijkertijd weg bij groen en ervaren daardoor meer rust op het fietspad. De omgeving wordt onvergelijkbaar veel

³ Visualisatie: <https://www.vizualism.nl/>. Hier zijn de afbeeldingen ook met een schuifbalk te vergelijken

mooier dan de huidige situatie, helemaal als het geplande flatje niet hier wordt gebouwd, waardoor het Daalsepark uit het zicht zou verdwijnen. Mensen fietsen voor hun plezier door een mooie omgeving. In het weekend maken mensen fietstochtjes in de regio, maar niet langs leuke wegen als de Cartesiusweg.

Bij hete zomers zal het hier bovendien koel blijven. Als de Molenbrug terugkomt zullen het Daalsepark en Park Paardenveld een geheel gaan vormen, net zoals nu het park Lepenburg en het Malieblad.

De nadelen van een voorrangskruising

De gemeente heeft ons voorstel voorrangskruisingen beoordeeld. De volledige reactie staat in *bijlage 2*.

Het belangrijkste bezwaar van de gemeente is dat het ook na de aanpassingen op het Lombokplein en uitvoering van het mobiliteitsplan te veel verkeer is om hier naar een 2*1 profiel toe te gaan. Dat komt met name doordat er zoveel fietsers zijn. Een auto die afslaat naar bijvoorbeeld de Weerdsingel moet voorrang verlenen aan alle rechtdoorgaande fietsers. Als hij lang moet wachten kan er een rijtje auto's achter komen staan, waardoor andere oversteekplekken geblokkeerd raken. Dat is inderdaad erg irritant, maar het levert geen ernstige ongevallen op. Het zal alleen tijdens de spitsen gebeuren. Doordat steeds meer auto's een start-stop systeem hebben, zullen de nadelen voor de luchtkwaliteit beperkt blijven.

Als het verkeer niet goed doorstroomt, zal een deel van de automobilisten hun reisgedrag wijzigen. Eerder of later vertrekken, de fiets of het OV pakken, thuiswerken, een andere route kiezen. Kijk eens naar uw eigen reisgedrag, hoe vaak u kijkt en kiest hoe u ergens heen gaat. Als deze kruising lastiger wordt, zal hij vaker worden gemeden. Er rijden zo'n 21.500 voertuigen per dag over deze kruising. Hiervan rijdt 20% in de twee drukste uren, dat zijn 4.300 auto's. Met over het algemeen slechts 1 inzittende. Met 10% minder verkeer loopt het alweer veel beter door. 430 wijzigingen in reisgedrag. Die opgave is te overzien. Parijs heeft diverse drukke wegen helemaal afgesloten, ten gunste van fietsers en voetgangers.

<https://twitter.com/MikeHudema/status/1578948913695928320?s=20&t=USj4P-qKfVYJrBhhoGAIOQ>

Op 8 juni stonden de verkeerslichten 's morgens een poosje op knipperen. In de filmpjes⁴ kunt u zien hoe de afwikkeling toen was. Iets vergelijkbaars gebeurt er ook met een voorrangskruising, alleen zijn de snelheden dan lager en hoeven weggebruikers maar 1 rijstrook tegelijk over te steken. Nu moesten fietsers en voetgangers twee of drie rijstroken tegelijk oversteken. Een groot deel van de dag zal het verkeer veel beter zijn dan nu. De situatie zal meer recht doen aan het massale gebruik door fietsers en voetgangers, want het dominante beeld van "autoruimte" verdwijnt.

Als de opstoppen in de praktijk onaanvaardbaar blijken te zijn, zijn er aanvullende maatregelen om de verkeersruk te verminderen nodig én mogelijk. Om te beginnen moet aan inwoners worden uitgelegd dat deze kruisingen op termijn rustiger zullen worden, maar dat de verkeersruimte

⁴ Kruising Weerdsingel – ASW: <https://youtu.be/Q6tFbNVZi-k>; Kruising Daalsetunnel – Daalsesingel <https://youtu.be/N-ivvcbsb3ok> Oversteek Daalsesingel naar Weerdsingel toe <https://youtu.be/T6lxEkbro-k>

gebruikt wordt om een flat te bouwen en het park te behouden. "Kom hier niet met de auto!" Ritten binnen de gemeente zijn bijna per definitie ritten op fietsafstand.

Fietzers die de Daalsetunnel oversteken kunnen uit de voorrang worden gehaald, in combinatie met het plaatsen van een doseerlicht voor auto's. Fietzers moeten dan voorrang verlenen aan het verkeer op de Daalsetunnel. Als er te veel verkeer is waardoor ze te lang niet over kunnen steken gaat het doseerlicht voor auto's even op rood, waarna de fietsers gebruik maken van het ontstane hiaat. Dan staan ze in de spits hooguit net zo lang te wachten als nu. Officieel hebben fietsers nu voorrang, in de praktijk hebben ze "altijd rood". Per saldo is geen voorrang en een doseerlicht bij extreme drukte dat een betere situatie dan nu, net zoals het oversteken van de 't Goylaan nu vlotter en plezieriger is dan vroeger.

Stel dat fietsers uit de voorrang halen ook nog niet genoeg zou zijn. We vinden dit overigens onwaarschijnlijk, omdat de kruising aan de Hindersteinlaan en het pleintje op de 't Goylaan wel goed werken. Het enorme aantal fietsers levert hier de vertraging voor auto's op. Zodra fietsers geen voorrang hebben leveren ze de auto's geen vertraging meer op. Maar toch, wat dan?

De verkeersstudie Noordwest (zie voetnoot ⁵) heeft allerlei "knips" uitgezocht. Met drie "knips" kan zelfs al het doorgaande verkeer door de stad volledig teruggedrongen worden (scenario drie). Tijdelijke knips zijn goedkoop: een blok beton of een poller is alles wat nodig is. Ze zijn misschien niet ideaal, maar ze zijn tijdelijk. Daardoor raken mensen gewend om te gaan fietsen en neemt de verkeershoeveelheid sneller af. Zodra de daling voldoende is kunnen de knips er weer uit.

Bij tijdelijke knips in scenario 3, zoals voorgesteld in die studie, blijven alle bestemmingen in de stad bereikbaar vanaf de snelweg, hooguit verandert de route. Voor verkeer binnen de stad verandert er wel veel: het is niet meer mogelijk om "binnendoor" van Overvecht naar Kanaleneiland te gaan met de auto. Nu betreffen stedelijke ritten meestal fietsafstanden. Van Winkelcentrum Overvecht naar de Meubelboulevard is 8 km. Bewoners en bezoeker van de stad kunnen elektrische bakfietsen of de e-bikes van Tier huren. Als er pollers worden gebruikt kunnen taxi's door de knip. En er is stedelijk OV. Voor de korte autoritten die niet meer mogelijk zijn door de knip, zijn dus alternatieve reisopties beschikbaar, al zal het voor iemand wel eens lastig zijn. Voor de lange ritten levert het alleen een andere route op. Het zal niet ideaal zijn, maar die problemen zijn tijdelijk. Natuurlijk zijn ook andere varianten uit die verkeersstudie (tijdelijk) mogelijk, afhankelijk van de ernst van het probleem.

De blijvende effecten op de stad

Het Daalsepark blijft behouden, het gebied rond de Daalsesingel wordt op termijn prachtig en passend binnen de rest van de singel. Het fietsgebruik neemt toe, mensen fietsen graag langs mooie routes. Tijdelijke knips zullen het fietsgebruik flink verhogen.

⁵ Alle documenten van de vervolgstudie staan bij het agendapunt: <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/e23e61e9-14a9-47bb-a1bc-7b8f78983038#171cf4a7-dedb-4b43-87d2-1521f414927c>. De studie zelf is van RHDHV en staat hier: <https://utrecht.bestuurlijkeinformatie.nl/Reports/Item/93893e17-odf3-4903-91e0-2e9dde6a7c47>

Er wordt een alternatieve route voor de ASW aangelegd via de 1^e Daalsedijk. Er kan een kruising voor fietsers worden aangelegd van de 1^e Daalsedijk via het Daalseplein naar de Knipstraat, dus onder het pand van Movares door. Dit levert een rustige route op als alternatief voor de ASW, omdat dit aansluit op de route naar de toekomstige tunnel onder het spoor bij de Boorstraat. De knipstraat sluit aan op de fietsroute Kanaalstraat – Vredenburg.



Figuur 7: Mogelijke aansluiting 1e Daalsedijk op de Knipstraat. Plattegrond gemeente Utrecht

Er ontstaat ruimte op de Daalsesingel waardoor de Molenbrug terug kan komen. Daardoor wordt het voor voetgangers en fietsers mogelijk om hier de singel over te steken. Voor voetgangers worden de beide parken verbonden. Voor fietsers ontstaat de mogelijkheid om via de Waterstraat en Breedstraat de drukke route door de binnenstad te mijden, óók als je ergens in de binnenstad moet zijn. Bij de herinrichting van de St. Jacobsstraat, in 2015, staken ongeveer 5.400 fietsers per dag over van de Waterstraat naar het Jacobskerkhof en terug⁶. Sinds de singel hier niet meer overgestoken kan worden rijden deze mensen via Vredenburg en de Lange Viestraat. Daar is het in de afgelopen jaren zo druk geworden, dat de gemeente werkt aan aantrekkelijke alternatieve fietsroutes via de Singels.



Figuur 8: De Molenbrug. Afbeelding gemeente Utrecht

Vóór 2015 was de oversteek Waterstraat – Jacobskerkhof overigens ook geregeld met een verkeerslicht.

Bij maatregelen tegen de verkeersdrukke wordt de Weerdsingel – westzijde rustiger. Deze maakt onderdeel uit van de Singelroute, maar voelt voor veel fietsers te gevaarlijk aan. Als deze rustiger

⁶ Uit de terugkoppeling van de inspraakavond bij de herinrichting van de St. Jacobsstraat

wordt zullen meer fietsers er gebruik van durven maken. Er komt een tweede fietsroute om de Noord via de Herenweg, de Kaatstraat en het Griftpark, maar naar de Uithof toe is die route vermoedelijk te ver omfietsen t.o.v. de route door de binnenstad. Een veilige Singelroute is daarom hard nodig.

De routes over de Oudenoord, Draaiweg en Talmalaan worden dan ook rustiger. Ook hier kunnen verkeerslichten weg en kan ruimte worden gewonnen. Voor de route Kaatstraat – Adelaatstraat – Willem van Noortstraat Pieter Nieuwlandstraat en Antonius Matthaesuslaan is het de bedoeling dat het verkeer sterk wordt teruggedrongen. In mei 2018 zijn de voorstellen in de inspraak geweest, omwonenden van de David van Mollemstraat, de Draaiweg en Talmalaan waren mordicus tegen. Het verkeer zou namelijk via de Draaiweg worden geleid en daar is onvoldoende ruimte om een fietspad te maken. De reactienota is (voor zover wij weten) nog niet verschenen. Deze wegen zijn veel eenvoudiger anders in te richten als er minder verkeer rijdt.

Het belangrijkste effect van de voorgestelde wijzigingen (weghalen verkeerslichten, weghalen opstelstroken, weghalen noordelijke rijbaan Daalsetunnel) is dat deze hoek van de singel blijvend een mooie groene plek wordt, in plaats van een verkeersriool. Door nu het lef te hebben om het verkeer aan te pakken, is de noordelijke rijbaan van de Daalsetunnel vrij te spelen. Daar kan de geplande flat worden gebouwd. De Daalsesingel krijgt een veel groenere inrichting en gaat passen bij de rest van de singel en bij Park Paardenveld. Het wordt hier net zo mooi als op de Catharijnesingel of het Malieblad.

Fietsers verdelen zich beter over alternatieve routes als de Weerdsingel en de 1^e Daalsedijk en (met Molenbrug) de Waterstraat. De route via Vredenburg wordt wat rustiger.

Het door de gemeente voorgestelde plan, nu de flat bouwen in het Daalsepark (en daarvoor een groot deel van het park kappen) maakt het voor altijd onmogelijk om hier een mooie plek van te maken. Terwijl het verkeersprobleem tijdelijk is.

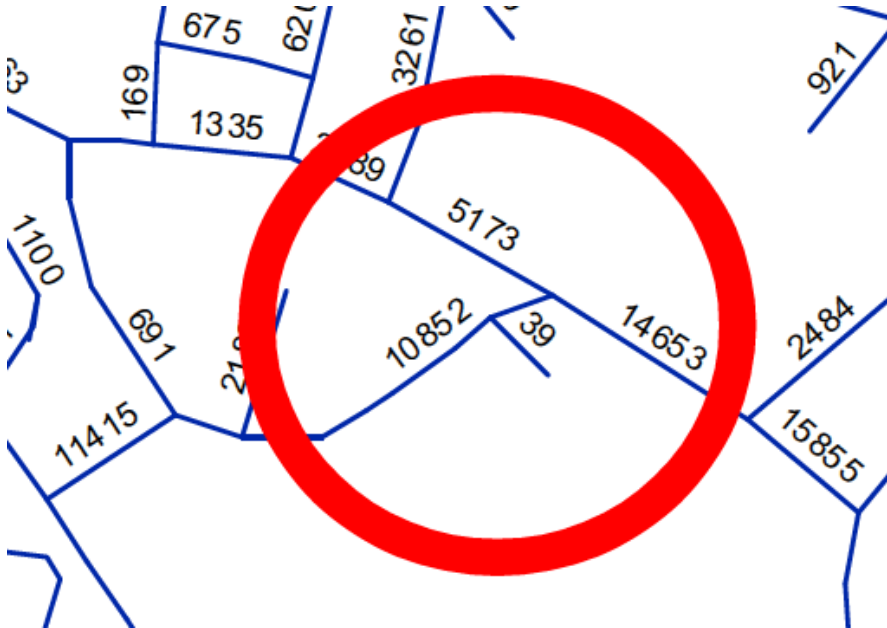
If you plan for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places.

Bijt door de appel, ook als hij zuur zou blijken. Het is het waard. <https://youtu.be/Cse8dggOyso>

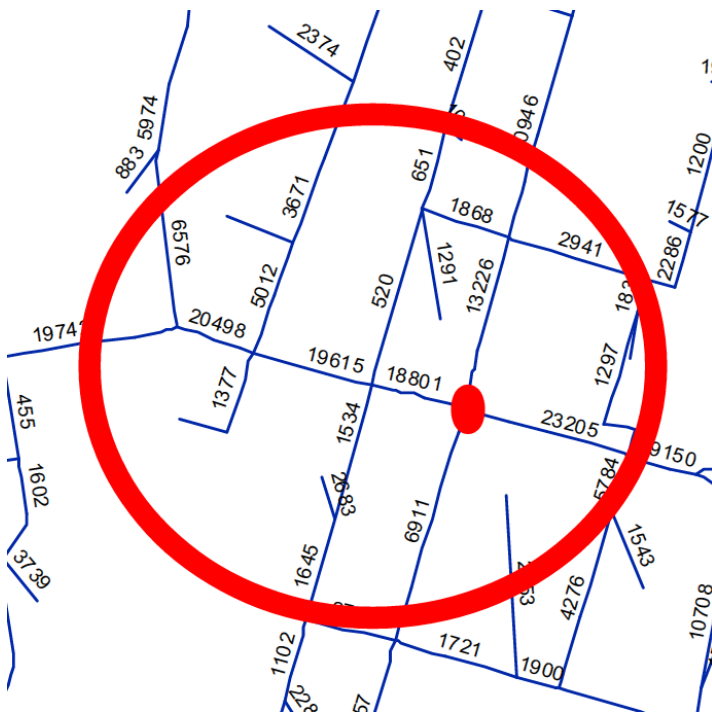


Figuur 9: De noordelijke rijbaan komt vrij

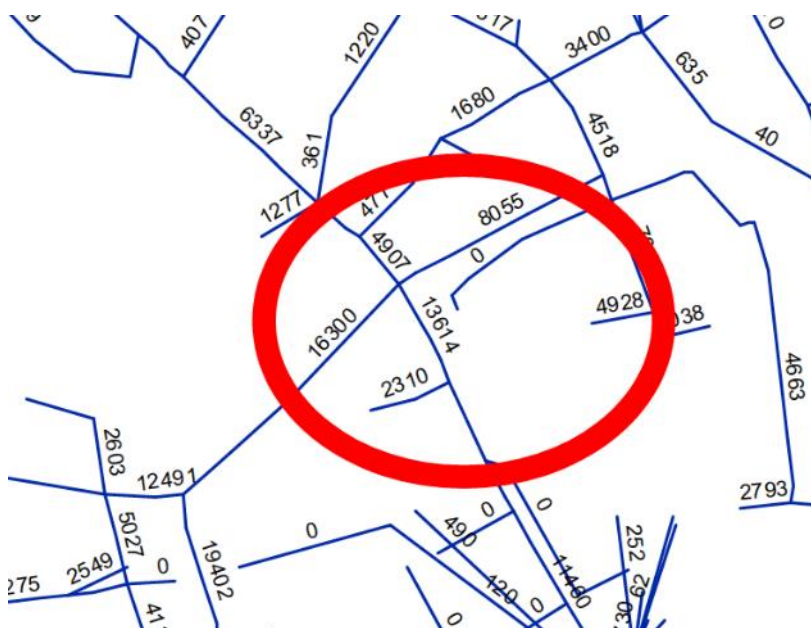
Bijlage 1: verkeersintensiteiten volgens VRU 3.0 voor het jaar 2020.



Figuur 10: Verkeersintensiteiten volgens VRU 3.0 bij de Hindersteinlaan in 2020



Figuur 11: Verkeersintensiteiten bij het voorrangspointje 't Goylaan



Figuur 12: Verkeersintensiteiten rond de Daalsesingel, 2020, VRU 3.0

Ongevallenregistratie.

Dit betreft alleen de geregistreerde ongevallen, de Politie registreert helaas slechts 5-10% van de ongevallen. Het voorraagspleintje op de 't Goylaan is in 2016 aangelegd eind 2020 aangepast. Het is erg in het nieuws geweest. Die ongevals cijfers zijn vermoedelijk niet representatief, het zou goed kunnen dat ongevallen hier beter worden geregistreerd.

Ongevallen Hindersteinlaan: <https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.0194/52.1045/16.4133/0.0000/0>, iets omlaag scrollen, om de kaart in beeld te krijgen

Er zijn ook oudere data vanaf 2007 op <https://ongelukken.staanhier.nl/>. Hier moet u inzoomen.

De ongevallen p de Daalsesingel staan hier: (<https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#5.1095/52.0947/16.3258/0.0000/0>)

Aan	Ria Glas	Datum	11 januari 2022
Onderwerp	Paardenveld 2x1 en zonder VRI	Van	Pieter Prins/Marcel de Lange
		Doorkiesnummer	
		E-mail	1

Beste Ria,

We stellen het zeer op prijs dat de Fietzersbond meedenkt over het optimaliseren van de verkeersafwikkeling op/rond Paardenveld. Dank daarom voor het begin oktober aanleveren van de notitie en bijbehorende tekening. Zoals op 19 november per mail door Pieter Prins is aangegeven is de notitie zowel vanuit het perspectief van de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg (concept IPvE/FO) als vanuit de wens om van de Daalsetunnel een 30 km/uur weg te maken beoordeeld.

Zoals je weet bestaat de huidige VRI Paardenveld uit de volgende drie deeldkruispunten:

Knipstraat–Daalsesingel
Daalsetunnel–Daalsesingel
Weerdsingel–Amsterdamsestraatweg

Deze drie deeldkruispunten vormen één verkeerslichtenregeling waarbij op een aantal richtingen, vanwege de korte afstand tussen de kruispunten, een groene golf is gemaakt voor autoverkeer.

Voorstel van de Fietzersbond

De Fietzersbond heeft met een kruispunttekening en een uitgebreide beschrijving een helder beeld geschetst hoe jullie denken dat verkeer, en dan met name fietsers, beter/snelser afgewikkeld kunnen worden op Paardenveld. Jullie stellen voor om de verkeerslichten te verwijderen en het profiel op alle toe- en afleidende wegen te versmallen naar één rijstrook per rijrichting. De meeste fietspaden, ook vanaf de Amsterdamsestraatweg naar Smakkelaarsveld, kunnen nog maar in één richting worden bereden. Tussen de Weerdsingel en de Daalsetunnel worden extra éénrichtingsoversteken voor voetgangers en fietsers aangebracht over de Daalsesingel.

Haalbaarheid van de versmalling van het wegprofiel

Wij zijn het met elkaar eens dat er mogelijkheden zijn om het Paardenveld fietsvriendelijker in te richten. De versmalling van het wegprofiel naar een stadsstraat met 2x1 rijstroken sluit het best aan bij de ambities van de A-zone uit het Mobiliteitsplan. Alleen over het moment waarop dit mogelijk is verschillen wij waarschijnlijk van mening. Ook na realisatie van het Lombokplein is er, gelet op de prognoses uit het VRU 3.4 model (2030), nog teveel autoverkeer aanwezig om de inrichting van de kruising ingrijpend te wijzigen. Maar uiteraard houden we de verkeerssituatie en -intensiteiten de komende jaren nauwlettend in de gaten.

Zonder extra maatregelen (bovenop de in 2020 vastgestelde maatregelen uit de Verkeersstudie Noordwest) die zorgen voor een flinke verkeersreductie leidt een 2x1 profiel op en rond het Paardenveld tot een te slechte doorstroming en verkeersonveilige situaties voor alle verkeersdeelnemers. Als de verkeerslichten worden verwijderd, verwachten wij dat tussengelegen kruispunten, waaronder de voorgestelde nieuwe langzaam verkeer oversteken over de Daalsesingel, in de spits maar ook daarbuiten, regelmatig worden geblokkeerd door autoverkeer dat een kruising verderop voorrang moet verlenen aan kruisend (fiets)verkeer. Dit wordt veroorzaakt door een combinatie van veel fietsers, autoverkeer en deeldkruispunten die dicht achter elkaar liggen. Op die manier ontstaat een situatie waarin verkeer op Paardenveld naar verwachting dagelijks, en niet alleen tijdens de drukste uren, vast staat en kruisend verkeer, tussen de wachtrijen door, met of zonder voorrang, veilig aan de overkant moet zien te komen.

Plaatsing van een doseerlicht

Een doseerlicht plaatsen voor verkeer vanaf de Daalsetunnel vinden wij geen goed idee. Doseerlichten kunnen alleen worden geplaatst op stadsstraten waar autoverkeer voorrang heeft op al het kruisende verkeer. Verkeer uit de Daalsetunnel dient zonder verkeerslichten voorrang te verlenen aan kruisend verkeer op de Daalsesingel (waaronder fietsers). Als vlak voor de kruising een doseerlicht wordt geplaatst kan van autoverkeer, dat oprijdt zodra het rode licht dooft, niet worden verwacht dan men even later alsnog voorrang verleent aan kruisend verkeer. Dit is geen verkeersveilige maatregel waar met name fietsers en voetgangers de dupe van worden.

Verkeer op de Daalsesingel uit de voorrang

Ook verkeer op de Daalsesingel, waaronder fietsers en voetgangers richting Smakkelaarsveld, uit de voorrang halen vinden wij niet gewenst. Als verkeer van en naar de Daalsetunnel voorrang heeft op verkeer op de Daalsesingel kan de verkeersveiligheid en doorstroming van fietsers en voetgangers richting Smakkelaarsveld niet meer worden gewaarborgd. Ook niet als de oversteek voor langzaam verkeer verder van de kruising af wordt gelegd. Het grote aantal overstekende fietsers in combinatie met de relatief hoge intensiteit van kruisend autoverkeer is niet vergelijkbaar met de kruispunten die in jullie beschrijving als referentie genoemd zijn. Bovendien is de verkeersstructuur op Paardenveld met meerdere deelkruispunten op korte afstand van elkaar veel complexer dan het Arnhemse voorbeeld. Los hiervan is het bijzonder fietsonvriendelijk om een drukke fietsstroom richting Smakkelaarsveld uit de voorrang te halen.

Onze conclusie op het voorstel

Op korte termijn zien wij dan ook nog geen mogelijkheden om het profiel op Paardenveld ingrijpend te wijzigen en de verkeerslichten te verwijderen. De wens van de Fietsersbond sluit echter wel aan bij een aangenomen motie van de gemeenteraad voor minder asfalt en 30 km/uur (onder andere) in de Daalsetunnel. De motie vraagt om de intentie uit te spreken dat het gehele gebied vanaf de Sowetobrug tot het Daalsepark op het moment van de herinrichting van het Westplein 30 km/u wordt. En om te onderzoeken wat er nodig is om de Daalsetunnel in te richten als 30 km/u gebied en om te komen tot een groene verbinding tussen het Daalsepark en het toekomstige Lombokpark. De raad vraagt om een voorstel voor een planning en herinrichting van de Daalsetunnel als 30 km/u gebied en de groene verbinding. Het college zal in de loop van het eerste kwartaal van 2022 met een reactie komen op deze motie.

Zoals in de notitie van 14 juni 2020 gemeld is het al wel mogelijk om na uitvoering van de vastgestelde maatregelen uit de Verkeersstudie Noordwest twee opstelstroken op te heffen. Het is nog niet bekend op welke termijn dit wordt gerealiseerd. Wel wordt bij de ontwerpen van de herinrichting Amsterdamsestraatweg al rekening gehouden met het opheffen van deze rijstroken.

