



Open brief van de Fietsersbond aan raads- en Statenleden van Nieuwegein en provincie Utrecht en vertegenwoordigers van Laagraven Investment, ter gelegenheid van de behandeling van het bestemmingsplan Ravenswade e.o. in de raadscommissie ROM van 8 februari 2018

Cc aan gemeenteraadsleden van Houten en de media

Nieuwegein, 1 februari 2018

Geachte raads- en Statenleden van Nieuwegein en provincie Utrecht, geachte vertegenwoordigers van Laagraven Investment,

We richten ons als Fietsersbond tot u allen, vanwege de plannen voor een nieuwe invalsweg vanaf de Laagravenseweg naar het Liesboschterrein. We stellen dat verkeerslichten op deze route niet alleen zorgen voor oponthoud en vermindering van comfort, maar ook voor een toename van ongevallen. We voorzien dat veel fietsers – de route wordt veel gebruikt door middelbare scholieren uit Houten en Nieuwegein- rood licht zullen negeren, met alle gevolgen van dien.

We roepen u op, om gezamenlijk geld beschikbaar te stellen voor een oplossing die fietsers zonder oponthoud laat doorfietsen van Houten naar Nieuwegein en terug.

Want raadsleden: u hebt u in het Mobiliteitsplan+ uitgesproken voor hoofdfietsroutes van snelwegkwaliteit. De route langs de Laagravenseweg is zo'n hoofdfietsroute, die nu snelwegkwaliteit heeft. Die kwaliteit is die route met deze plannen kwijt.

Want Statenleden: u hebt in het door u vastgestelde Realisatieplan Fiets uzelf tot doel gesteld het fietsgebruik in de provincie Utrecht te laten verdubbelen. Dit lukt natuurlijk alleen met het wegnemen van knelpunten, niet met het aanleggen ervan. Ook wordt u door gedeputeerde Verbeek niet goed geïnformeerd over de hoeveelheid fietsers die de route langs de Laagravenseweg iedere dag nemen. Zij beweert dat daar 750 fietsers per etmaal passeren, wij schatten dit aantal in op 3000. We hebben dit getal afgeleid uit gegevens van de Fietstelweek 2016, gecombineerd met fietstelcijfers van de gemeente Utrecht. Mogelijk zijn het er zelfs meer, omdat er relatief weinig middelbare scholieren meedoen aan de Fietstelweek.

Want Laagraven Investment: u hebt met uw plannen voor het Liesboschterrein vooral gekeken naar de gevaarlijke situatie voor fietsers op de Ravenswade. Die hebt u in uw verkeersplan voldoende opgelost, maar u hebt onvoldoende rekening gehouden met de fietsers langs de Laagravenseweg.

Investeren in de fiets loont

U hebt, raads- en Statenleden, uw mobiliteits- en fietsbeleid niet voor niets aangenomen. Investeren in de fiets loont namelijk. Elke geïnvesteerde euro in het wegnemen van knelpunten levert geld op: een gezondere bevolking, schonere lucht, minder ziekteverzuim. In feite kost het aanleggen van deze invalsweg alleen maar geld.

Tunnel: niet alleen goed voor de fiets, óók voor de auto

Een verlenging van de huidige fietstunnel onder de nieuwe ontsluitingsweg door, met een aftakking naar de Biezenwade, is de beste oplossing. Want de hoeveelheden auto's op de Laagravenseweg en de geplande invalsweg combineren niet met acceptabele wachttijden voor fietsers. Uit berekeningen die onze mobiliteitsdeskundige Cor van Angelen heeft gemaakt, blijkt dat een wachttijd van maximaal 1 minuut voor fietsers)* zóveel oponthoud oplevert voor auto's dat de Laagravenseweg tot de A12 en de Nieuwegeinsebrug vast komt te staan (zie bijlage). De door Laagraven Investment genoemde cyclustijd van 90 seconden achten wij in de spits niet haalbaar.

De geplande situatie, met twee kruisingen voor auto's vlak na elkaar, is zo complex dat de wachttijden voor fietsers nog hoger zullen oplopen dan bij de oversteek van de Ravenswade richting Hoograven. Daar staan fietsers nu al 2,5 minuut wortel te schieten voor het rode stoplicht.

Harde afspraken in raadsbesluit

In de Notitie beantwoording zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Ravenswade e.o. stelt het college van B&W van Nieuwegein: "Wij willen Laagraven Investment, de Provincie Utrecht en u (bedoeld wordt de Fietsersbond) de ruimte geven met betrekking tot de optimalisatie van de fietsinfrastructuur. Dit kan binnen de kaders van het vast te stellen bestemmingsplan".

U trekt met deze opstelling uw handen van dit probleem af, en legt die bij ons, een vrijwilligersorganisatie, op de schouders. U bent als raads- (en Staten)leden zélf verantwoordelijk voor de uitvoering van uw beleid. Wij roepen u op om in uw raadsbesluit harde afspraken op te nemen over doorfietsen zonder oponthoud. En u zelf af te vragen: wie bepaalt in dit dossier nu eigenlijk de inrichting van de openbare ruimte? Wij als Fietsersbond denken dat in dit geval projectontwikkelaar Laagraven Investment bepaalt, of fietsers hier straks veilig en zonder oponthoud kunnen doorrijden. Is dat wat u als overheden wilt?

Met vriendelijke groet,

Clarion Wegerif

Voorzitter Fietsersbond Nieuwegein

(06) 15068386

)* De maximale wachttijd van 1 minuut komt uit het provinciale Realisatieplan Fiets.

Bijlage over verkeerslichten: Nieuwe auto ontsluiting De Liesbosch op de fietsroute Laagravenseveldweg en Laagravenseweg nabij Houtenseweg.



Nieuwe auto ontsluiting De Liesbosch op de fietsroute Laagravenseveldweg en Laagravenseweg nabij Houtenseweg.

Voor alleen fietsverkeer zijn verkeerslichten niet nodig. Auto's hebben veel tijd nodig om weg te rijden bij verkeerslichten (2 seconden per voertuig) en krijgen daardoor het leeuwendeel van de beschikbare groentijd. Fietsers zijn in een paar tellen overgestoken en krijgen daarom niet meer dan een paar tellen groen. De stopkans en wachttijden zijn hoog terwijl de fietsers daarvan niet de oorzaak zijn. Het aantal auto's, met vaak maar 1 of 2 mensen erin, heeft meer dan zes keer zoveel tijd nodig als het aantal fietsers. Dat wordt als oneerlijk ervaren.

Dit gaat ook gebeuren bij de nieuw geplande kruising op Laagraven.

Juist omdat het autoverkeer daar capaciteitsproblemen heeft en deze moeten worden opgelost met dure infra zal het niet waarschijnlijk zijn dat fietsers daar, zeker in de toekomst, prioriteit zullen krijgen. Zodra een stroom auto's, van de drie mogelijke stromen, groot is dan neemt de cyclustijd en de wachttijd disproportioneel toe. Tien auto's extra vraagt al om 20 sec. Als daarna door een andere stroom vervolgens door vijf auto's nog 10 sec. bij komen dan wordt de roodtijd voor fietsers met 30 sec. verlengd. Normaal kunnen in een cyclustijd van 90 sec. hier wel ruim honderd auto's verwerkt worden met een roodtijd voor fietsers van 80 sec. De wachttijd neemt dan dus toe naar 110 sec. of bijna twee minuten terwijl het aantal te verwerken auto's maar met 10% toeneemt.

Als er al gekozen wordt voor fietsprioriteit is deze in de toekomst makkelijk te herzien. Het is dus geen toekomstvaste oplossing en zeer nadelig voor de drukke hoofd fietsroute op de Laagravenseveldweg

Verkeerslichten zijn nodig om de kruisingscapaciteit over de weggebruikers te verdelen. Het is een verdelingsvraagstuk en daarmee in principe een politieke keuze, geen eindresultaat van een technische berekening. Er zijn hier heel andere keuzes noodzakelijk dan de fiets als sluitpost in de regeling te zetten.

Hoe langer de vaste tijden (oranje- en ontruimingstijden, fietsoversteken) in een regeling zijn, hoe lastiger het is om een korte cyclustijd te handhaven.

De aanbevelingen en voorbeelden in de ASVV van de CROW geven voor fietsers op deze kruising geen goed vooruitzicht. De kruising is met de kruising Houtenseweg in de nabijheid te dominant voor het autoverkeer. Het zal ingericht worden met een gecoördineerde verkeersafhankelijke verkeerslichtenregeling. Dit houdt in dat de nieuwe met de iets verderop gelegen bestaande kruising gecoördineerd wordt. Er zal een groene golf voor het autoverkeer worden ingesteld. Voor de fietsstroom is dit zeer nadelig. De voor fietsers van belang zijnde korte cyclustijden kunnen niet worden gehaald.

Er zal in ieder geval een groot middeneiland voor fietsers aanwezig moeten zijn om oversteken in twee fases mogelijk te maken om de veel te lange wachttijden nog enigszins te beperken. Het midden eiland is niet altijd gunstig voor de verkeersveiligheid.

De gemiddelde wachttijd per fietser is, even afgezien van de fietsers die bij groen aankomen, de helft van de roodduur. Om de wachttijd en de verliestijd (door afremmen en optrekken) voor fietsers te beperken is daarom vooral vaker groen per cyclus een effectieve methode. Bij 80 sec. rood en 10 seconden groen halveert de wachttijd als er halverwege 10 sec. groen wordt ingevoegd. Vooral de maximale wachttijd van hier 80 sec. wordt dan gehalveerd net als de gemiddelde wachttijd van 40 naar 20 sec. Bij 10 sec. langer groen (en minder lang rood) wordt de maximale wachttijd maar 10 seconden korter. Het ligt niet in de verwachting dat meer groen per cyclus hier toegepast kan worden.

Hoe langer de vaste tijden in een regeling kunnen zijn, hoe lastiger het is om een korte cyclustijd te handhaven. Het aantal verschillende fases in een regeling is van belang; complexe kruisingen zoals deze hebben in de regel een grote cyclus- en wachttijd.

Zeker in de spits, wanneer ook de meeste fietsers aanwezig zijn, zal dit fenomeen zich voordoen bij deze kruising.

Dit wordt een niet aan te bevelen situatie en het is dus geen gewenste oplossing.

Cor van Angelen.

06 53 77 69 66

Mobiliteit expert

Kracht van Utrecht: Voor beter OV en fiets

Literatuur:

ASVV 2012, Hoofdstuk 17.1. Ontwerpproces verkeersregelininstallaties. Blz. 1100 en verder.

Fietsersbond Utrecht: Verkeerslichten voor fietsers in Utrecht, waar wachten we op, Ria Glas, 2012.