

Gemeente Utrecht
Project Toekomstbeeld Kanaalstraat en Damstraat
T.a.v. Michiel Standaert
visiekanaalstraat@utrecht.nl

Fietsersbond
p/a Racinelaan 5
3533 VL Utrecht
Telefoon 06 – 44304099

Betreft: Reactie Fietsersbond op IPvE Kanaalstraat en Damstraat
Contact: Peter van Bekkum <utrecht@fietsersbond.nl>

Utrecht, 3 juni 2020

Beste Michiel,

We hebben kennisgenomen van het IPvE herinrichting Kanaalstraat en Damstraat. We zijn blij dat de gemeente Utrecht met het plan de sociale veiligheid en de verkeersveiligheid wil verbeteren. Net als de gemeente maken wij ons zorgen over de verkeersveiligheid in de huidige situatie. Dubbelparkeren van personenauto's en van vrachtauto's voor laden/lossen, stapvoets rijdende auto's en auto's die juist veel te hard rijden vormen een gevaar voor de vele fietsers op deze belangrijke fietsroute.

De herinrichting van de straten is een uitdaging, gelet op de bestaande problemen en het grote aantal verschillende eisen en wensen binnen een beperkte ruimte. Over het algemeen ziet het plan er goed uit. Gezien de aanvankelijk sterk verschillende visies van betrokken partijen is het een pluim waard dat het gelukt is om tot een samenhangend en ambitieus plan te komen.

We zijn in zijn algemeenheid blij met de plannen om de rijrichting in de noordelijke Damstraat om te draaien en éénrichtingsverkeer in te stellen op een deel van de Kanaalstraat, omdat we verwachten dat de maatregelen bijdragen aan veel veiliger verkeerssituatie en dat is voor deze hoofdfietsroute van groot belang. De status van hoofdfietsroute is terecht, omdat er volgens uw gegevens maar 4.000 motorvoertuigen per etmaal rijden en 7.000 fietsers. De status van hoofdfietsroute schuurt wat met het verblijfsgebied rondom de winkels. We vinden het jammer dat als verharding is gekozen voor klinkers, maar hebben hiervoor wel begrip vanuit het belang van de verblijfsfunctie.

We hebben een aantal opmerkingen op onderdelen van het plan.

Profiel tweerichtingsverkeer is 20 cm te breed

De Kanaalstraat-west is tweerichtingsverkeer; daar wordt de rijbaan 5,80 m breed. Dat is eigenlijk net iets te breed voor fiets-auto-fiets. 1,75 m is de minimummaat uit de richtlijn voor een fietsstrook. Voor fiets-auto-fiets is 5,60 m breedte nodig, waarbij we uitgaan van 85 cm passeerafstand, zoals in de richtlijn opgenomen voor een 30 km weg.

We vragen u om de rijbaan 20 cm smaller te maken en 5,60 toe te passen. Dan moet de rijloper 2,10 m zijn met fietsstroken van 1,75 m. Als de rijbaan 5,80 m breed wordt, moet de rijloper 2,10 m worden en de fietsstroken aan weerszijden 1,85 meter.

Profiel voor éénrichtingsverkeer is krap met zoveel vrachtverkeer

Het profiel van de rijbaan voor éénrichtingsverkeer in de Kanaalstraat oost is 4,1 meter. Een auto kan daarbij precies een fiets passeren, daar zijn we blij mee. Een kanttekening: de vele vrachtwagens leveren wel een probleem op. Maar de hoeveelheid vrachtverkeer is niet maatgeend voor de wegbreedte, dus dat is niet anders.

Fietsstrook in de tegenrichting

De Kanaalstraat oost wordt nu volledig gedomineerd door autoverkeer. Dat wordt door de herinrichting een heel stuk beter. Maar de fietser krijgt in het plan geen zichtbare eigen ruimte. In de 'meerrichting' is dat niet zo erg, maar in de 'tegenrichting' wordt die gemist. We stellen daarom voor om in de 'tegenrichting' een fietsstrook toe te voegen. De wegindeling wordt dan 1,75 m fietsstrook + 2,35 m rijloper.

Met de fietsstrook wordt het een beter herkenbare hoofdfietsroute. Bovendien zorgt de fietsstrook ervoor dat voorrang voor verkeer op de Kanaalstraat ook is toegestaan. Anders is het toch wat soemelen met de regels, want in 30 km gebieden horen kruisingen gelijkwaardig te zijn.

Doortrekken voorrang bij de J.P. Coenstraat

We zijn blij dat het verkeerslicht bij de kruising van de Kanaalstraat met de J.P. Coenstraat wordt weggehaald. Fietsers staan nu vaak lang te wachten bij dit verkeerslicht, terwijl de verkeersdruk er niet erg hoog is. Het betreft daardoor een ongeloofwaardig verkeerslicht, waar fietsers (en andere weggebruikers) worden verleid om het rode licht te negeren. Dat soort ongewenste situaties willen we in de hele stad graag kwijt.

Op het kruispunt komen verschillende profielen samen: twee verschillende profielen van de Kanaalstraat oost en west en het tweerichtingsverkeer op de J.P. Coenstraat. De inrichting kan daardoor rommelig worden. In het plan krijgen fietsers voorrang bij de kruising met de J.P. Coenstraat. Wij zijn daar van harte voorstander van, omdat dit benadrukt dat de Kanaalstraat een hoofdfietsroute is. De variant van een kruispuntplateau vinden wij daarom ongewenst; ook bij de kruising JP Coenstraat moet de voorrang voor de fiets in stand blijven.

De verbreding voor de Ouderijnbrug is ongewenst

Kort voor de Oudenrijnsebrug tussen de Kanaalstraat en de Laan van Nieuw Guinea wordt de rijloper verbreed. Dat is erg ongewenst. De verbreding is ingetekend omdat de brug zo smal is dat maar één auto tegelijk over de brug kan; een auto van de andere kant die moet wachten tot de brug vrij is, kan zich opstellen op de verbreding.

We willen dat het fietspad op de brug à niveau met het wegdek komt. Nu is de fietsstrook gevaarlijk smal en is er direct naast de fietsstrook een gevaarlijk randje. Als je daar van af valt... De brug heeft nagenoeg dezelfde breedte als de westelijke Kanaalstraat. We willen dat het profiel van de weg met fietsstroken wordt doorgetrokken op de brug. Het is hier niet zo erg druk met autoverkeer. Een enkele auto die voor tegemoetkomend verkeer uitwijkt op de fietsstrook is veel minder hinderlijk dan fietsers die zich moeten samenpersen op het smalle strookje op de brug. Dat strookje voldoet op geen enkele manier aan de CROW-richtlijnen voor breedtes van fietsstroken of fietspaden. Het is veel te smal en aan de zijkant is er geen obstakelvrije ruimte. Als het profiel wordt doorgetrokken hoeft de rijbaan niet verbreed voor de brug. Dan kan de pleinfunctie voor de brug ook beter uit de verf komen.

Deurzone nodig langs autoparkeervakken

Er moet tussen de fietsstrook en de parkeerplek (breedte 2 m) een 0,5 m schrikstrook komen. Auto's moeten vervolgens goed strak tegen de kant van de parkeerplek worden geparkeerd, omdat fietsers anders alsnog in de "deurzone" rijden; zij kunnen tegen een openzwaaiend autoportier aanrijden, waarbij ze ernstig gewond kunnen raken. Auto's parkeren 'diep' in de parkeervakken als het parkeervak op 2 m breedte met een witte strook wordt afgebied, net zoals is gedaan in de Troelstralaan.

Meer snelheidsremmers nodig – maar kan dat wel overal?

De snelheidsremmers komen volgens het plan elke 80 tot 120 meter. De normale afstand is 75 m. Een afstand van 120 m is echt te ver uit elkaar, dat leidt ertoe dat daartussen stevig zal worden opgetrokken en vervolgens weer afgeremd. We zijn wat verbaasd dat in het ontwerp van de Kanaalstraat oost er niet één is ingetekend. Het betreft een stuk weg van 340 m lang. Mogelijk zijn de woningen niet onderheid, waardoor snelheidsremmers niet kunnen worden toegepast, vanwege mogelijke verzakkingen?

Overgang van asfalt naar klinkers

In het westelijke stuk van de Kanaalstraat dient voldoende aandacht te zijn voor de fundering van de overgang van het asfalt van de fietsstrook naar de klinkers van de rijloper. Er zijn gevallen geweest langs de Singels in de binnenstad waar de klinkers verzakten bij een soortgelijke overgang. Ook deze overgang moet liefst tientallen jaren meekunnen.

Laat het asfalt liggen bij het Moskeplein

Er is onvoldoende geld om het hele plan nu uit te voeren. Het fietspad langs het Moskeplein is nu, met reden, in asfalt uitgevoerd. We willen dat dat blijft liggen; het is een hoofdfietsroute! Laten liggen scheelt bovendien geld. In 2014 is een motie ingediend om hoofdfietsroutes niet per definitie in rood asfalt uit te voeren en die motie is verworpen; dit betekent dat hoofdfietsroutes juist zoveel mogelijk wel in rood asfalt moeten worden uitgevoerd. Zie

<https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/87df44cf-c957-43bf-bb14-c8892d77709b>

Uitwerking aansluiting Moskeplein en Lombokplein

De aansluiting van de hoofdfietsroute tussen Moskeplein en het toekomstige Lombokplein is nog niet duidelijk. Belangrijk is dat deze aansluiting in de toekomst geen hindernis blijft, zoals dat nu wel het geval is, met het autoverkeer van het Westplein.

Paaltje op het fietspad bij het Moskeplein weghalen

In het midden van het fietspad bij het Moskeplein staat een paaltje. Voor dit fietspad willen we dat getest wordt of er autoverkeer komt als het paaltje wordt weggehaald. Op dit moment zijn de doorgangen zo breed dat een auto er tussendoor kan, toch gebeurt dat niet. Bovendien is het amper meer mogelijk om met de auto via dit fietspad naar het Westplein te rijden.

We willen dat met een markering op het wegdek wordt aangegeven dat het een fietspad is. Bijvoorbeeld met een fietssymbool, als volgt:

*Fiets te gast splitst zonder paaltje in fietspad en rijbaan voor auto's
Kanaalweg ten zuiden van Muntbrug*



Als het paaltje bij het Moskeplein echt nodig is, dan dient het volgens de richtlijnen te worden geplaatst: dus in de buurt van een lichtmast, met doorgangen van 1,6 m en inleidende ribbelreflexlijnen van ten minste 10 m lang.

Fietsenstallingen bereikbaar vanaf de stoep

In het plan staat dat er zoveel als mogelijk voorkomen zal moeten worden dat fietsers over het trottoir naar de fietsparkeerplekken fietsen. Mogelijk dat ontsluiting van de fietsparkeerplekken aan de rijbaanzijde daar aan kan bijdragen. Wij vinden dit geen goed idee, omdat fietsers die hun fiets uit het rek halen dan op de weg staan en dat is niet veilig. Wij willen dat de fietsenrekken vanaf het trottoir bereikbaar zijn.

Voldoende capaciteit fietsenrekken

Momenteel is er een fikse tekort aan fietsenrekken in de Kanaalstraat. Terugplaatsen van hetzelfde aantal (of een iets groter aantal) stallingen is een garantie voor rondslingerende fietsen in de toekomst: het tekort blijft dan immers.

Om te voorkomen dat fietsen aan bomen en straatmeubilair worden vastgemaakt moeten er voldoende stallingen zijn. We vragen om hoog-laagrekken te plaatsen, die kunnen per strekkende meter veel fietsen herbergen. Zo kan, zonder extra ruimtebeslag, het aantal stallingsplekken worden vergroot. Bijkomende voordelen zijn dat deze rekken veilig zijn tegen diefstal en de fietsen staan er ook strak in het gelid in, wat zorgt voor een veel minder rommelige aanblik dan fietsnietjes. Achter dergelijke hoog-laag rekken blijft altijd 2 m loopruimte vrij.

Fietsnietjes in de Damstraat



Hoog-laagrekken op het Vredenburg (situatie bestaat overigens niet meer)



Op termijn extra fietsenstallingen op de functiestrook

Als het aantal parkeervakken op termijn verder omlaag zou kunnen, willen we graag dat de ruimte die daarmee vrijkomt eenvoudig bij de functiestrook kan worden getrokken. Door nu al rekening te houden met die mogelijkheid, kan de wegindeling weer tientallen jaren mee. De extra ruimte die vrijkomt kan gebruikt worden voor extra fietsenstallingen, of een terras of iets anders.

Autoparkeren bestemd voor klanten, niet voor winkeliers

Bij andere herinrichtingen van winkelstraten blijkt uit parkeeronderzoek dat parkeerplaatsen voor de deur van de winkels bezet worden gehouden door auto's van de winkelier of zijn personeel. We willen vragen om de schaarse parkeerruimte te reserveren voor klanten en bezoekers. Personeel dient niet voor de deur van de eigen winkel maar elders te parkeren.

Uitbreiding indicatoren monitoring

Het monitoringplan beschrijft dat gelet wordt op veranderingen in de intensiteit en snelheid. Het monitoringplan wekt de indruk dat een intensiteit van 2.400 mvt/etm acceptabel is voor de woonerven. Wat ons betreft is dat heel erg veel. De Lombokstraat als voorbeeld heeft maar 60 adressen. Dan mogen 240 mvt/etm worden verwacht en zou 500 mvt/etm acceptabel kunnen zijn, maar geen 2.400. We stellen voor dat niet alleen naar de verandering van het absolute aantal wordt gekeken, maar ook de relatieve verandering in beeld wordt gebracht.

Bij de snelheid stelt het monitoringplan voor om te kijken naar de relatieve verandering. Daar is het juist beter om (ook) te kijken naar de absolute snelheid. Als er nu 40 km/u wordt gereden, is 45 km/u na de herinrichting niet acceptabel; de V85 moet in de buurt van de maximumsnelheid van 30 km/u komen te liggen.

We willen dat aan het monitoringplan wordt toegevoegd dat de verkeersonveiligheid wordt gemonitord, door te kijken naar de ongevallenregistratie van "STAR". Hiermee kan de ontwikkeling van het aantal ongevallen worden gemonitord.

Huftergedrag is moeilijk te monitoren. Net als foutparkeren. We willen vragen om ook het aantal verkeersboetes te monitoren.

Tot slot

Zoals gezegd hebben we waardering voor het plan. We hebben in deze brief een aantal opmerkingen gezet, die we graag bereid zijn mondeling toe te lichten als daaraan behoefte bestaat. We blijven graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen. We zien uit naar uw reactie op onze opmerkingen.

In afwachting van uw reactie, verblijven we,

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond afdeling Utrecht

Peter van Bekkum
Voorzitter