

Gemeente Nieuwegein
T.a.v. college van B&W en team mobiliteitsbeleid
Nieuwegein

Nieuwegein, 20 januari 2021

Betreft: Inspraakreactie Mobiliteitsvisie
Nieuwegein 2030

Referentie:

Uw kenmerk:

Telefoonnummer: (06) 15068386

E-mail: nieuwegein@fietsersbond.nl

Geacht college, leden team mobiliteitsbeleid,

Hierbij ontvangt u onze reactie op de Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030. Reikhalzend keken we naar deze visie uit, na het verschijnen van de ontwerp-Omgevingsvisie. Die zet beweegvriendelijke mobiliteitsvormen als fietsen en lopen immers op nummer 1. Uit de ontwerp-Omgevingsvisie spreekt de ambitie, om Nieuwegein om te vormen tot een gezonde en veilige leefomgeving, waarin de fiets een hoofdrol speelt. We waren dan ook erg verbaasd en teleurgesteld, dat een groot deel van de Mobiliteitsvisie over de auto gaat. Aan autodoorstroming, autofiles en autobereikbaarheid worden meerdere hoofdstukken gewijd. De fiets moet het met één pagina doen.

De Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 is dan ook beslist géén uitwerking van de ontwerp-Omgevingsvisie. Een uitwerking van de Omgevingsvisie geeft richting aan de ontwikkeling van beweegvriendelijke mobiliteit, terwijl de schadelijke gevolgen van het gemotoriseerde verkeer worden tegengegaan. Dat doet deze Mobiliteitsvisie niet. Deze visie laat problemen op het gebied van verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, luchtkwaliteit en geluidsoverlast onbesproken, schetst geen beeld van het fietsverkeer in onze stad en maakt het mogelijk dat de huidige ongewenste situatie op de wijkwegen, zoals Batauweg, Roerdomplaan, Sluyterslaan, Noordstedeweg en Jutfasestraatweg/Vreeswijksestraatweg, blijft voortbestaan.

Ook gaat de visie niet in op toekomstige ontwikkelingen in het fietsverkeer. Het gebruik van allerlei verschillende fietsen, zoals de e-bike en de cargobike, groeit snel. Daarmee groeit ook de behoefte aan meer ruimte voor de fiets op straat. Ook blijven ouderen steeds langer fietsen. Omdat in Nieuwegein in 2040 tweemaal zoveel 65-plussers telt dan nu, is investeren in veilige, overzichtelijke en vergevingsgezinde fietspaden en fietsstraten noodzakelijk. Zo'n 8&80-netwerk is ook heel geschikt voor kinderen, andere kwetsbare fietsers en scootmobielers. Dit gedachtengoed hebben wij beschreven in onze [Fietsvisie Nieuwegein 2040](#). Niet alleen de Rijksoverheid onderkent de noodzaak om te investeren in de fiets. Ook tal van steden zoals Den Haag, Utrecht, maar ook kleinere nieuwe steden die vergelijkbaar zijn met Nieuwegein qua inwonertal, zoals Veenendaal, doen dit. De coronacrisis heeft de noodzaak van beweegvriendelijke mobiliteit en gezondheid alleen nog maar duidelijker gemaakt.

Opbouw van onze reactie

We onderbouwen onze reactie in onderstaande vijf paragrafen en geven daarna nog per pagina commentaar.

(1) Nieuwegein is onveilig voor fietsers

De Mobiliteitsvisie spreekt optimistisch over “We houden Nieuwegein verkeersveilig”, wat impliceert dat Nieuwegein verkeersveilig is. De cijfers geven een ander beeld. Ze staan alleen niet in de visie! Nieuwegein is voor fietsers in het geheel niet verkeersveilig. Dat blijkt onder meer uit de verkeersveiligheidsratio fiets (via <https://veiligheidsratiofiets.kijkopkaart.nl/>) van Movimaps. In deze ratio wordt het aantal fietsongevallen afgezet tegen het aantal fietskilometers per inwoner: hoe lager de score, hoe beter. Nieuwegein scoort relatief hoog met 0,5 (landelijk gemiddelde 0,42). In de provincie Utrecht scoren alleen Woerden met 0,7 en Lopik slechter. Houten is koploper in de provincie met 0,2 en ook Veenendaal (met een vergelijkbaar aantal inwoners als Nieuwegein, en ook een nieuwe stad) scoort goed met 0,3.

Slechte score van Nieuwegein

Hoe komt het dat Nieuwegein slecht scoort? Volgens Richard van de Werken van Movimaps is dit het gevolg van de grote hoeveelheid wegen met hoge verkeersintensiteiten die fietsers moeten delen met gemotoriseerd verkeer. Op het kaartje op P17 van de Mobiliteitsvisie is dit duidelijk zichtbaar: het fietsnetwerk valt grotendeels samen met de blauw gekleurde gebiedsontsluitingswegen zonder vrijliggend fietspad, waar de streefwaarde 10.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal is. Zoals de Batauweg, Roerdomplaan, Sluyterslaan, Richterslaan, Batenburg en Graaf Florisweg. Niet toevallig ook de wegen waar veel ongevallen met fietsers zijn en waar kwetsbare fietsers, zoals (ouders met) kinderen en ouderen, niet durven te fietsen. Van andere gebiedsontsluitingswegen, die wel een vrijliggend fietspad hebben (zoals de Noordstedeweg) is de oversteekbaarheid slecht.

Ter vergelijking: een veilige maat voor het aantal motorvoertuigen per etmaal op fietsstraten (waar fietsers samen met auto's de weg gebruiken) is maximaal 2000 mvt/etmaal (bron: Ontwerpwijzer fietsverkeer, p116).

(2) Slechte luchtkwaliteit door en geluidsoverlast van de auto niet in beeld

Op de wijkwegen in Nieuwegein speelt nog een ander probleem, veroorzaakt door het gemotoriseerd verkeer: slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast.

Op de [luchtkwaliteitskaart van Nieuwegein](#) is aan de rode kleur te zien dat op de Noordstedeweg de norm voor NO₂ (grenswaarde is 40 microgram/m³) nu al overschreden wordt. Aangezien dit berekende waarden zijn, en de streefwaarde voor de intensiteit van het aantal motorvoertuigen op de Noordstedeweg overschreden wordt, is deze weg een ongezonde plek om te wonen en te verblijven. Dit steekt des te meer, omdat juist hier nieuwe appartementen gebouwd worden. Uit de bovengenoemde luchtkwaliteitskaart blijkt overigens, dat ook de Batauweg in de gevarenzone zit. Die is oranje gekleurd, maar omdat ook daar de streefwaarden voor de intensiteit van het wegverkeer overschreden worden, is het aannemelijk dat hier de NO₂-waarden eveneens over de kritische grens gaan. Door het verminderen van het aantal motorvoertuigen per etmaal en het verlagen van de snelheid kunnen deze scores verbeteren.

Geluidsoverlast op wijkwegen

Voor geluidsoverlast geldt hetzelfde: het geluid op de wijkwegen Batauweg, Roerdomplaan, Sluyterslaan/ Zwanenburglaan/Diepenbrocklaan/ wordt op de [geluidkaart van Nieuwegein](#) gekwalificeerd als Erg luid; op de Richterslaan is het zelfs Lawaaiig. Dit correspondeert met signalen die wij krijgen van omwonenden. Dit is ongezond voor aanwonenden. Door het verminderen van het aantal motorvoertuigen per etmaal en het verlagen van de snelheid kunnen deze scores verbeteren.

Wij verwachtten in de Mobiliteitsvisie tenminste een oplossing voor deze problemen te vinden. Maar niets daarover.

(3) Fietsintensiteiten niet in beeld

Ook is er in de Mobiliteitsvisie en in het rapport Mobiliteit in beeld geen informatie te vinden over de fietsdruk op de Nieuwegeinse wegen en fietspaden, terwijl die informatie wel voorhanden is (Fietstelweek 2016, zie onze [Fietsvisie Nieuwegein 2040](#) en de [Cycleprintwebsite](#)). Dit geeft een vertekend beeld. Via de

Jutfasebrug, bijvoorbeeld, rijden ca 8000 fietsers per etmaal van en naar Utrecht, terwijl over de hoofdfietsroute langs het Merwedekanaal circa 4000 fietsers per etmaal rijden. Op het drukste punt van Nieuwegein, de kruising Noordstedeweg/Herenstraat, passeren 10.000 fietsers per etmaal. Hier staan 's ochtends en 's middags in de schoolspits lange fietsfiles. Geen woord daarover in deze Mobiliteitsvisie. Het is kennelijk niet belangrijk. Wel is er alle ruimte in de visie voor hoofdstukken over de doorstroming van auto's en de autobereikbaarheid. Over de doorstroming van het fietsverkeer, de toekomstige snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein, de nieuwe fietsinfra zoals de geplande fietsbruggen over de Doorslag, het Merwedekanaal en de fietsbrug langs de A27 naar Vianen wordt niet gerept, terwijl die wel beschreven worden in de ontwerp-Omgevingsvisie. De visie is daarmee onevenwichtig en laat oplossingsrichtingen voor de problemen in de stad liggen. Waar het rapport Mobiliteit in beeld nog spreekt over ontmoediging van het autoverkeer, is die in de visie geheel afwezig. De visie werpt ons daarmee ver terug tot in de vorige eeuw.

(4) Stedelijk hoofdfietsnetwerk ontbreekt op de kaarten

Daar komt nog bij, dat op de kaarten in de visie een groot deel van het fietsnetwerk ontbreekt. Van het hoofdfietsroutenetwerk uit het Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ is alleen het Regionale hoofdfietsroutenetwerk overgenomen. Dit valt voor een groot deel samen met de gebiedsontsluitingswegen waarop 50 km/uur mag worden gereden en die een veel te hoge auto-intensiteit hebben om zonder gescheiden fietspaden te kunnen. De principes van Duurzaam Veilig, waarin kwetsbare verkeersdeelnemers beschermd worden, worden hier met voeten getreden. Het Stedelijk hoofdfietsroutenetwerk ontbreekt, terwijl dit voor fietsers heel belangrijk is. Dit netwerk loopt door rustige woonstraten, zoals Mendes da Costalaan en Biltseveste en omvat fietsstraten zoals de Galecopperdijk. Dit zijn ook de straten van het Nieuwegeinse Fietsnet, het routesysteem dat we samen met de gemeente hebben opgezet en dat we als Fietsersbondleden ook samen met de gemeente onderhouden.

(5) Resultaten van de participatie zijn onvoldoende meegenomen

De resultaten van de participatie, waaronder de inwonersenquête waaraan ruim duizend Nieuwegeiners deelnamen, zijn onvoldoende meegenomen in de visie.

Aanvullingen en opmerkingen per pagina:

P 9

- Huidig mobiliteitsbeeld, figuur modal split: welke zijn de 'vergelijkbare gemeenten'?

P11

- Hoofdfietsroutestructuur is onvolledig: het stedelijk hoofdfietsroutenetwerk ontbreekt (zie ook paragraaf 4 hierboven en ons commentaar op de ontwerp-Omgevingsvisie);

P15

- "We houden Nieuwegein verkeersveilig". Dit impliceert dat Nieuwegein verkeersveilig is. Nieuwegein is voor fietsers helemaal niet verkeersveilig. Zie paragraaf 1 hierboven;

P17

- "De streefwaarden uit het GMP+ houden naast capaciteit van de weg, ook rekening met de leefbaarheid in de stad. Denk hierbij aan geluidsoverlast, luchtvervuiling en oversteekbaarheid". Dit is niet juist. Zie paragraaf 1 en 2 hierboven;

P27

- "acceptabele omrijfactor" Wat is acceptabel? Hoe groot is de omrijfactor voor fietsers in Nieuwegein nu? Cijfers hiervan ontbreken in de visie, terwijl ze wel beschikbaar zijn (zie rapport Fietsstadverkiezingen, Fietsersbond);
- "Voldoende recreatieve fiets- en wandelroutes die groenvoorzieningen ontsluiten. Wat is voldoende? Waar liggen ze? Waar komen ze? De Mobiliteitsvisie richt zich erg eenzijdig op woon-werkverkeer en onderkent onvoldoende de noodzaak van goede recreatieve fiets- en wandelroutes en -ommetjes. De ontwerp-Omgevingsvisie benoemt de routes langs het water als kansrijk. De Jutfasestraatweg/Vreeswijksestraatweg heeft veel potentie om omgevormd te worden tot fiets- en wandelboulevard, te vergelijken met Het Lint in Leidsche Rijn. Maar ook op de Lekdijk, voor veel fietsers een belangrijke "poort" naar bestemmingen als de recreatiegebieden in Tull en 't Waal, valt nog het een en ander te verbeteren, mogelijk in combinatie met de dijkversterking;

- “Voldoende doorstroming op kruisingen”. We vinden dat ook voor fietsers een vereiste, zeker op de hoofdfietsroutes en in elk geval op de toekomstige snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein – IJsselstein bij de kruisingen met de wijkwegen;

P31

- “Stimuleren om een bewuste keuze te maken”. We missen hier het ontmoedigen van het autogebruik. In het rapport Mobiliteit in Nieuwegein 2020 wordt het ontmoedigen van het autoverkeer wel genoemd als suggestie, in de visie ontbreekt dit. Om een structurele verbetering van de situatie op de wijkwegen te bewerkstelligen is het ontmoedigen van het autoverkeer noodzakelijk. Dat kan bijvoorbeeld door te knippen in de wijkwegen, waar nodig met passage voor de bus en hulpdiensten.
- Op termijn zien wij zelfs kansen voor een wijziging van het bus-systeem. Uit de resultaten van de inwonersenquête en uit de modal split blijkt, dat maar weinig Nieuwegeiners gebruik maken van het ov. De meesten van hen nemen vermoedelijk de tram. In plaats van veel te investeren in de bus, is het veel goedkoper en effectiever om te investeren in de fiets. Zeker omdat op veel plekken in Nieuwegein de bus de fietser in de weg zit, bijvoorbeeld op het toekomstige snelfietsroutetracé Utrechtsestraatweg en bij de kruisingen met wijkwegen. Het bereik van fiets en ov binnen een uur reizen blijkt nagenoeg gelijk, zo blijkt uit het rapport Mobiliteit in Nieuwegein 2020;
- Stadslogistiek: we missen hier de rol die fietskoeriers (met of zonder cargobikes) kunnen spelen. In onze Fietsvisie Nieuwegein 2040 beschrijven we de rol die de wijkwegen zouden kunnen spelen in het Fietsfamilienetwerk: een netwerk voor snelle e-bikes en brede vrachtfietsen.

P36

- “Binnen Nieuwegein gaat het goed met de verkeersveiligheid” Dit geldt niet voor fietsers. Nieuwegein is voor hen relatief onveilig, vergeleken met steden als Veenendaal en Houten. Zie ons betoog hierboven;
- “Er zijn meerdere punten in de stad, waar samen met de gebruikers en belangenorganisaties gekeken wordt naar mogelijke verbeteringen. Bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor veilige oversteken, verkeerslichten af te stemmen, een passende maximumsnelheid te hanteren of voldoende scheiding tussen de verkeersstromen te realiseren”. Wij voeren als belangenorganisatie inderdaad geregeld gesprekken met verkeersambtenaren en wethouders over knelpunten. Vrijwel altijd lopen die dood op het gebrek aan beleid met heldere keuzes en/of gebrek aan geld. Wij missen als Fietsersbond al jaren een structurele aanpak van problemen en een budget dat het mogelijk maakt om te investeren in fietsinfrastructuur;
- “Sociale veiligheid”: veel fietsers voelen zich onveilig op de wijkwegen en durven er niet te fietsen. Terwijl deze wegen juist de ruggengraat zouden moeten vormen van het hoofdfietsroutenetwerk;

P37

- “We zorgen voor voldoende handhaving”. Wat is voldoende? We zien dit graag concreet gemaakt. Feit is dat op de wijkwegen (gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur en erftoegangswegen 30 km/uur) nauwelijks gehandhaafd wordt op snelheid;
- “Veilig inrichten”. Wat betekent dit? Scheiden van langzaam verkeer en snelverkeer? En wat betekent dit voor de geplande snelfietsroute van Utrecht naar IJsselstein? Die loopt voor een deel over een erftoegangsweg met streefwaarde tot 10.000 mvt/etmaal en 50 km/uur (Utrechtsestraatweg, blauwe kleur op het kaartje);
- “We houden vast aan het regime van verschillende snelheden (30, 50 of 70 km/uur) Wat betekent dit? Dat de huidige situatie op het wegennet in stand blijft? Dit is niet veilig en draagt niet bij aan het bevorderen van het fietsgebruik. Ook is het wisselende regime van 30 en 50 km/uur op de wijkwegen verwarrend. 50 km/uur zonder vrijliggende fietspaden is gevaarlijk voor fietsers. Ook lijkt het wel of het besluit van de Tweede Kamer dat 30 km/uur in de bebouwde kom het uitgangspunt moet zijn, in Nieuwegein nog niet is doorgedrongen. Dit geldt overigens ook voor de mogelijkheid om snorscooters naar de rijbaan te verwijzen. De invoering hiervan in Amsterdam heeft tot een sterke daling van het aantal ongevallen geleid, zowel bij fietsers als bij de snorscooters zelf. Het fietspad langs de Noordstedeweg vrijmaken van snorscooters vinden wij een mooie eerste stap.

P39

- Oversteekbaarheid “...waarbij we de oversteekbaarheid afwegen tegen de doorstroming”. Hoe pakt dat uit voor de fietsers?

P42

- “De uitkomsten van de enquête zijn op aanvraag beschikbaar”. Helaas hebben wij, na lang wachten, slechts de resultaten ontvangen van de gesloten vragen, de rest is weg-geanonimiseerd. Conclusies uit de enquête ontbreken, terwijl deze normaal gesproken bij raadpleging van het inwonerspanel beschikbaar zijn. De mening van ruim duizend Nieuwegeiners is daarmee niet zichtbaar in de visie;

P44

- “De Mobiliteitsvisie is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie”. Zoals wij in de inleiding van deze brief al schreven: dit bestrijden wij.

Kortom: deze Mobiliteitsvisie biedt geen zicht op een oplossing voor de problemen die de autostructuur van Nieuwegein veroorzaakt. Om te komen tot een gezonde, veilige stad is doorgaan op de huidige weg geen optie: als je doet wat je altijd deed, krijg je wat je altijd kreeg. Wij gaan ervan uit dat u deze ‘visie met vooruitperspectief’ ombouwt tot één met fietsadelperspectief!

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Nieuwegein
Clarion Wegerif
Voorzitter