

Beste heer v/d Bovenkamp, geachte commissieleden/gemeenteraad.

Ik schrijf deze brief niet alleen namens mijzelf maar ook namens veel andere bewoners uit de wijk De Poel.

Ik heb de memo over variant 7 van de langzaam verkeersroute bij de Brugoprit gelezen. Door het uitvergroten en zelfs dramatiseren van sommige aspecten uit deze variant en het weglaten van andere belangrijke aspecten wordt het plan (in de memo) geen recht aangedaan. Daarnaast staan er ook nog enkele tegenstrijdigheden in (bijv. Dat het minder gewenst zou zijn om veel fietsers door de wijk te sturen, terwijl even verder staat dat betreffende onderdelen van variant 7 niet de moeite waard zouden zijn omdat er toch maar weinig fietsers gebruik van zouden maken (*1). (P.S. Mogen 'weinig' fietsers dan wel aan grote gevaren worden blootgesteld????)). Hierdoor zouden de commissieleden mogelijk op het verkeerde been worden gezet. Ik wil dat hierbij proberen recht te zetten. Ik vind dat alle commissieleden ruim voor de gemeenteraadsvergadering van 31 maart deze brief moeten kunnen lezen.

Laat ik bij de financiën beginnen. Voor aanleg van het dubbele fietspad langs de Ruyterstraat wordt een bedrag van €45,000,-- genoemd en voor de aanpassing bij de rotonde op de Straatweg €35,000,--. Maar dat er door het niet hoeven aanleggen van een nieuw en breder enkelzijdig fietspad langs de Brugoprit zo'n €80,000,--(*2) wordt bespaard wordt in de memo niet genoemd. Per saldo dus nog geen meerprijs. Dat het openbare voetpad langs de Straatweg ten noorden van de rotonde voor een deel over particuliere grond loopt, wist ik niet, daar had ik dus ook geen rekening mee gehouden. Op de kleine plaatjes in de memo is niet te zien waar exact de kadastrale grens loopt. Het maakt dus niet duidelijk of er in particuliere grond 'geroerd' moet worden. Het is goed mogelijk dat het dubbele fietspad (langs de Straatweg) gewoon op gemeentegrond komt te liggen. Mocht het fietspad toch voor een (klein) deel over particuliere grond gaan, dan vraag ik mij het volgende af: De gemeente heeft altijd de aanleg en het onderhoud op deze grond gedaan, waarom zou dat nu ineens niet meer kunnen? (*3) Kortom, de €200,000,-- die daarvoor als kostenpost wordt genoemd is vooralsnog totaal uit de lucht gegrepen (*4).

Van de overlast die de hierboven bedoelde werkzaamheden (op de Straatweg) voor het autoverkeer zouden hebben word in de memo een waar drama gemaakt. Natuurlijk zal er enig oponthoud zijn, maar door een juiste werk volgorde kan deze best worden beperkt. Het is ook geen reden om hierom de veiligheid voor de fietsers te beperken. Er wordt gesteld dat de fietsers komende vanaf de rotonde richting het centrum bij (of voor) de veilig gemaakte oversteekplaats, schuin de Straatweg zouden oversteken. Dit is natuurlijk totale onzin, want tussen het fietspad en de rijbaan zit natuurlijk een afscheiding in de vorm van

een richel (eventueel aangevuld met een hekje zoals in Maarssen) (*5).

Het wordt onlogisch genoemd als de fietsers niet naast de auto's, via de Brugoprit omhoog kunnen fietsen. Zij zouden dan de weg kwijt raken en in totale verwarring bij de rotonde blijven staan.....

Het is juist onlogisch en verwarrend als het heen en weer gaande fietsverkeer via een verschillende route worden gestuurd. In variant 7 worden de heen en weer gaande route wel bij elkaar gehouden (via de Boutstraat of via Broekland afhankelijk van gewenste bestemming) (*6) .

Door middel van een bord kan deze route aangegeven worden, en als het een keertje mis gaat dan is het simpel een kwestie van omkeren en een heel klein stukje terug fietsen, of doorfietsen tot de volgende mogelijkheid.

Indien het enkelzijdig fietspad langs de Brugoprit wordt aangehouden blijft de kruising met de Engel de Ruyterstraat een gevaarlijke en onoverzichtelijke kruising. (*7) Ook hiervoor bied variant 7 de enige veilige oplossing!!!

De kruising van de Poeldijk met de Ruyterstraat is een zeer ingewikkelde kruising. Er ligt een Y-splitsing van fietsverkeer over een T-kruising van autoverkeer. In het ontwerp van variant 7 zitten enkele kleine details die het (fiets-)verkeer de gewenste richting in 'sturen'. Hoewel de pijlen A en C in de memo (vooral aan de linkerzijde) niet de juiste plaats van de fietsers weergeven, is het inderdaad mogelijk dat fietsers vanuit de Ruyterstraat richting de Brugoprit en fietsers vanaf de Brugoprit richting het tunneltje de bocht afsnijden, ik heb mij dit bij het ontwerpen al gerealiseerd. Het gebeurt ook in de huidige situatie en zal in elk ander ontwerp ook gebeuren! Toch is dit ontwerp een verbetering t.o.v. de huidige situatie. Door dit ontwerp worden de (fiets-)verkeersstromen binnen de beschikbare ruimte zoveel mogelijk uit elkaar 'getrokken' waardoor er voor iedereen meer overzicht ontstaat om elkaar veilig te kruisen. Mocht iemand toch een beter idee hebben, dan wil ik daar graag in meedenken. (8*)

Tenslotte de trap bij het tunneltje. Wanneer de trap aan de oostkant van het tunneltje wordt geplaatst zullen voetgangers die van de trap afkomen, onderaan rechtsom draaien en daarbij meteen midden op het fietspad staan. Fietsers die uit het tunneltje komen zien ze daarbij niet aankomen, en andersom zien die fietsers ook deze voetgangers niet aankomen. Deze situatie gaat vooral in de ochtendspits en als het donker is zeker tot aanrijdingen leiden!!!! Ook ontstaat de mogelijkheid dat een deel van de scholieren die hier van de trap gebruik maken, meteen ook een rondje speelplaats doen, of daar blijven hangen, met alle (overlast) gevolgen van dien. De gevreesde mogelijke overlast voor Daslook 51 zal hierdoor wel eens groter kunnen zijn dan wanneer de trap aan de westkant van het tunneltje komt. Door het ontwerp van de trap (bv stalen rooster treden) en de omgeving, kan het voor hen daar onprettig gemaakt worden om te blijven

hangen. Door de oversteek wordt de gang naar de speelplaats dan minder snel genomen. Ook wil ik opmerken dat de grootste groep scholieren in de ochtendspits van deze trap gebruik maakt, dan moeten ze naar school en zullen ze dus niet zo snel blijven hangen. In de middag gaan de meeste scholieren via de trap aan de andere kant van het tunneltje (Poeldijk) waardoor deze dus geen overlast veroorzaken op Daslook! Het lijkt mij dus zinvol om hier nog met de betreffende bewoners over te praten. (*9)

Ik wil de commissie / gemeenteraad vragen te kiezen voor de **veilige oplossing**, en dus niet ongewijzigd door te gaan met het ontwerp (variant 6) zoals dat bij u ter tafel ligt.

Met vriendelijke groet, Marcel Bon en vele andere bewoners uit de wijk De Poel.

Reactie namens college:

(*1): Klopt, hier is van enige tegenstrijdigheid sprake

(*2): De minderkosten voor het vervallen van het fietspad zijn inderdaad niet genoemd. De Fietzersbond wil dit pad absoluut houden.

(*3): Er is niet gezegd dat het niet kan, alleen dat hierover overeenstemming met de bewoners is vereist.

(*4): De € 200.000,-- komt voort uit een eerste ruwe inschatting

(*5): Ook bij een hek, zal de kruising schuin worden overgestoken.

(*6): De weg vanaf het station is veel gemakkelijker te "bewegwijzeren" als andersom

(*7): De aanwezigheid van het eenzijdige fietspad is nauwelijks van invloed op de verkeersveiligheid van de kruising.

(*8): Zoals in de aanbevelingen staat, gaan wij samen met twee klankbordgroepen de komende maanden door met de studie naar de meest veilige oplossing voor deze kruising

(*9): Betreft een andere groep hangjongeren. De locatie van de trap is uit den treure met de bewoners besproken. Ook een variant met stalen treden. Voordeel van de locatie van de trap aan de "speeltuinkant" is dat daardoor de route voor de scholieren van het Broeckland-college naar de bushalte richting Utrecht/A'dam korter wordt, waardoor zij eerder geneigd zijn via het tunneltje naar deze bushalte te lopen dan zoals nu via oversteken van de Brugoprit.