

## Tauw 3 varianten

Pagina 9	<p>Gewenste maaswijdte hoofdroutes in stedelijk gebied: ca. 500 mtr. De huidige maaswijdte is ca 2500 mtr en wordt maar marginaal teruggebracht naar 2100 mtr. Een verdere verbetering is met de drie genoemde varianten niet te bereiken. Overigens levert het nieuwe fietspad dan slechts een winst op van 260 mtr. Zie Verkeerskundige effecten nieuwe fietspad Zeist van Justin Hogenberg (MEC) d.d 11-11-2015.</p> <p>Mijn berekening met Basecamp:</p> <p style="padding-left: 40px;">Dreef - Schorteldoeksesteeg - Bisschopsweg: 2.22 km</p> <p style="padding-left: 40px;">Dreef - Krommerijnlaan - Lagegrond 1.98 km</p> <p>Dat komt dus op een vergelijkbare winst van 240 mtr uit. Het verschil wijd ik aan afrondingsverschillen.</p> <p>Wat is die maaswijdte dan in het buitengebied? Daarover vond ik op de website van de fietsersbond:</p> <p><a href="http://www.fietsersbond.nl/nieuws/analyse-van-het-probleem-van-barrierevorming">www.fietsersbond.nl/nieuws/analyse-van-het-probleem-van-barrierevorming</a></p> <p>Bij perifere buitengebieden spelen bijzondere omstandigheden een grote rol bij het beoordelen van doorsnijdingseffecten. Er moet rekening worden gehouden met het landschap, de historische gegroeide lokale wegenstructuur, de functie van het gebied en bijzondere attractiepunten. Zo is er een opvallend verschil in de dichtheid van het wegennet van polders en van gebieden waar zich in het verleden een kleinschalige landbouwverkeering heeft ontwikkeld. Ook heeft Nederland natuurlijke barrières (met name water) die in zekere zin bij het wezen van het land horen en die niet overal in gelijke mate hoeven te worden overbrugd.</p> <p>Enkele voorbeelden van maaswijdtes in het buitengebied:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bij de spoorlijn Utrecht-Arnhem is er meestal om de 2/3 kilometer een kruising, daarbij is één uitschieter naar 4 kilometer. Bij de spoorlijn Utrecht-Gouda (polder) daarentegen is de tussenafstand verschillende malen 4 km.</li><li>• Hoge maaswijdtes komen voor bij het met de N9 gebundelde Noord-Hollandskanaal boven Alkmaar. Daar zijn zeven opeenvolgende trajecten met de volgende maaswijdtes: 6, 6, 4, 4, 3, 5 en 3 km. Bij het Julianakanaal (Limburg) daarentegen is de grootste maaswijdte 4,5 km, enkele malen komt 3 kilometer voor, maar vaak is het minder.</li><li>• Bij barrières van natuurlijke oorsprong zijn de afstanden tussen overbruggingen vaak groter. Bij de IJssel en de Lek liggen de kruisingsmogelijkheden, in rechte lijn gemeten, enkele malen 8 km uit elkaar. Bij de Neder Rijn is dat 6 kilometer. Bij de Waal is het zelfs 12 kilometer. Het aantal kruisingen lijkt omgekeerd evenredig met de breedte van de rivier.</li></ul>
----------	--

Pagina 9 (vervolg)	<p>Ik heb nergens harde getallen kunnen vinden voor aanvaardbare maaswijdte in het buitengebied. Het hangt blijkbaar van de barrière af.</p> <p>Mijn vraag: Waarom zou een natuurgebied niet evengoed als een barrière gezien kunnen worden, die niet doorsneden kan worden en dus tot een grotere maaswijdte leidt? Hoe heilig is de natuur voor onze bestuurders?</p> <p>Vraag: Wat is de positie op de kaart van het USP?</p>
Pagina 10	<p><i>"De kortste afstand tussen Zeist en USP is hemelsbreed 1.400 meter, waardoor de maaswijdte 600 meter zou moeten zijn om een omrijafstand van maximaal 1,2 te bereiken. Dit houdt in dat er vanuit netwerkopbouw feitelijk twee extra verbindingen tussen Zeist en USP wenselijk zijn."</i></p> <p>Hier wordt de binnenstedelijke norm aangelegd voor een ander soortig gebied. Bovendien zal een maaswijdte van 500 mtr in een binnenstad ook niet garanderen dat de omrijfactor onder de 1,2 blijft. Neem twee tegenover elkaar liggende hoeken van een vierkant met zijden van 500 mtr. Dan is de diagonaal 707 mtr (<math>500 \times \sqrt{2}</math>). Om van de ene naar de andere hoek te komen moeten twee zijden van 500 meter worden afgelegd. Omrijfactor <math>1000 : 707 = 1,41</math>.</p> <p>Een hemelsbrede afstand van 1400 mtr als basis nemen voor de omrijfactor lijkt een verkeerde manier van redeneren. Die afstand van 1.400 mtr is van de kruising Noordweg / Krommerijnlaan naar het begin van de Yalelaan. Zeg maar van een plaats waar niemand woont, naar een plaats waar niemand werkt. Als je wilt kijken wat het effect op een gemiddelde reisafstand is, moet je twee punten nemen die representatief zijn voor een woon-werkafstand tussen Zeist en het USP. Ik heb daarvoor genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het kruispunt van de Schaerweijdelaan/Griftlaan met de Utrechtseweg</li> <li>• Het kruispunt voor het Utrechts Medisch Centrum in de Uithof.</li> </ul> <p>De hemelsbrede afstand is 3,57 km. Volgens de fietsplanner is de werkelijke afstand 5,47 km langs de huidige route via de Schorteldoeksesteeg. Dat is een omrijfactor van <math>5,47 : 3,57 = 1,53</math>. De winst via de Lagegrond is 260 mtr (zie hierboven). De omrijfactor wordt dan <math>(5,47 - 0,26) : 3,57 = 1,46</math>. Dus 0,07 punten is de winst in omrijfactor. Zoals al eerder werd aangegeven is er voor de fietsers in Zeist-West wel winst te behalen, maar die dragen niet bij aan de doelstelling van het USP om meer mensen op de fiets te krijgen. Door afspraken tussen USP en bedrijven fietsen ze al, omdat ze geen parkeerruimte krijgen toebedeeld.</p>
Pagina 11	<p>In de overeenkomstige tekening in het rapport met 8 varianten staat alvast een dikke groene pijl bij kruispunt de Dreef (tunnel) Voor noodzaak tunnel, zie tellingen in rapport "Verbreding Utrechtseweg" van DTV.</p> <p>Bij de Dreef steken in de ochtendspits 120 fietsers over. Bij het Jordan 457.</p> <p>Bij de Dreef steken in de avondspits 117 fietsers over. Bij het Jordan 190.</p> <p>Helaas worden er geen dag totalen gegeven in dit rapport.</p>
Pagina 18	<p><i>"De huidige fietsverbinding tussen het USP en Zeist kent een beperkt fietscomfort" <b>Doe daar dan wat aan!!</b></i> Varianten 2 en 3 introduceren meer onveiligheid op het traject via de Bisschopsweg. Hoe minder fietsers hier rijden, hoe meer automobilisten het als een</p>

	<p>goede sluipteg zullen zien.</p> <p><i>"Variant 2 en 3 hebben vergelijkbare licht negatieve effecten op de criteria van het thema Natuur."</i> Dat is onzin. De route via variant 1 blijft gewoon bestaan dus komen variant 2 of 3 er extra bij als negatief effect. De negatieve effecten van de huidige route (variant 1 zonder verbreding) worden er niet minder om.</p>
Pagina 19	<p><i>"Voor de overige aspecten valt op dat de kosten van variant 1 hoger zijn."</i></p> <p>Wat zouden de kosten zijn van de variant naar 3,5 mtr? Of is het een kwestie van "Laten we variant 1 lekker onaantrekkelijk maken, dan valt de keuze vanzelf op variant 2 of 3."</p> <p><i>"Voor alle varianten is handhaving nodig om te zorgen dat de varianten op een juiste wijze worden gebruikt en dat bijvoorbeeld wandelaars met honden niet het gebied in kunnen gaan (alle varianten), dat geen brommers van de varianten gebruik gaan maken (variant 2 en 3) en om sluipteg tegen te gaan (met name in variant 1)."</i></p> <p>Hier word heel lichtzinnig over het handhavingsprobleem heen gestapt. Een extra route, naast de bestaande, betekend dat er straks op twee routes gehandhaafd moet worden. Dat lukt nu al niet eens op 1 route.</p> <p>Tabel 3.1 Hier duiken weer de 700 en 500 fietsers op die er extra van zouden profiteren. Die mensen bestaan alleen in het VRU model en komen daar van de route via de Koelaan. Op de Koelaan is echter geen onderzoek gedaan naar de herkomst en de bestemming van de fietsers. Het is dus een blinde gok. Op de genoemde afstandswinst kom ik later terug.</p>

Pagina 23      Berekeningen omrijfactoren , gebaseerd op de gebieden aangegeven in figuur 4.2

Paarse gebied	Johannes Postlaan naar Heidelberglaan hemelsbreed 5.48 km	
Route	Afstand	Omrijfactor
via Schorteldoeksesteeg	7,15	$7,15 : 5,48 = 1,3$
via Lagegrond	7,0	$7,0 : 5,48 = 1,27$

Blauwe gebied	Lindelaan naar Heidelberglaan hemelsbreed 5.46 km	
Route	Afstand	Omrijfactor
via Schorteldoeksesteeg	7,2	$7,2 : 5,46 = 1,32$
via Lagegrond	6,9	$6,9 : 5,46 = 1,26$

Groene gebied	Griffesteijnselaan naar Heidelberglaan hemelsbreed 3.64 km	
Route	Afstand	Omrijfactor
via Schorteldoeksesteeg	5,6	$5,6 : 3,64 = 1,53$
via Lagegrond	4,9	$4,9 : 3,64 = 1,35$

Pagina 24	Ik heb de getallen eens op een andere manier gerubriceerd. Namelijk hoeveel auto's / fietsers gaan er het gebied in en hoeveel komen er weer uit. Door te kijken naar de n/z richting bij de meetpunten, weet je wat er in komt en er weer uit gaat.
-----------	--

Aantal auto's gebied in	's-ochtends	's-avonds	hele dag
E1 z	11	65	278
E2 n	39	14	221
E3 z	13	23	82
	63	102	581
Aantal auto's gebied uit			
E1 n	45	11	225
E2 z	10	67	276
E3 n	10	24	91
	65	102	592

Deze tabel toont duidelijk aan dat er nogal wat sluipverkeer is: 's-ochtends gaan 63 auto's het gebied in en er komen er 65 weer uit. De avondspits is nog erger, met ruim 100 auto's. Dat ondanks de gesloten verklaring van de Bunnikseweg, waar 's-ochtends 45 en 's-avonds 65 auto's passeren. Dat zegt tevens iets over de mate van handhaving.

Aantal fietsers gebied in	's-ochtends	's-avonds	hele dag
E1 z	20	310	671
E2 n	235	49	491
E3 z	506	149	1269
	761	508	2431
Aantal fietsers gebied uit			
E1 n	366	40	728
E2 z	39	197	476
E3 n	177	436	1238
	582	673	2442

Grappig om te zien dat het telpunt op de Tolakkerlaan (E2) blijkbaar ten zuiden van de Yalelaan lag. Er is 's-ochtends een "lek" van 179 fietsers en 's-avonds een instroom van 165 fietsers. Die zijn blijkbaar de Yalelaan opgegaan of er vanaf gekomen.

Pagina 25	<p><i>"Door middel van het VRU (Verkeersmodel Regio Utrecht) is onderzocht hoe groot de potentie is voor de een nieuwe route. In het model VRU wordt hier geen rekening mee gehouden omdat de modelsoftware hier niet geschikt voor is. Aandachtspunten bij de modellering zijn dat de door het model gegenereerde waarden met een onzekerheidsmarge van 30 procent genomen moeten worden. Deze onzekerheidsmarge is voor alle uitkomsten vergelijkbaar, de methodische fout is overal gelijk. Dit maakt alternatieven onderling vergelijkbaar."</i></p> <p>Ik heb deze bewering gecheckt bij een deskundige en dit is veel te algemeen gesteld. De bewering gaat alleen op bij een bepaalde verdeling van de variabelen, maar zeker niet bij een verkeersmodel. Conclusie: de waardes kunnen er dus zowel naar boven als naar beneden 30% naast zitten. Dat geldt dus zowel voor een gestelde toename als voor een gestelde afname van het aantal fietsers op een traject. Op grond daarvan stellen hoeveel mensen ergens voordeel van hebben is zuiver speculatief. Dat geldt ook voor de mate waarin mensen voor een andere route zullen kiezen.</p> <p>"We brengen hier de afstandswinst (en niet de reistijdwinst) in beeld omdat met het model geen betrouwbare uitspraken over reistijdwinst gedaan kunnen worden. Dit omdat het model geen rekening houdt met reistijdbepalende factoren als het aantal verkeerslichten, oversteekmomenten en soort verharding."</p> <p>Deze zwakte van het VRU model is dus meteen de zwakte van het hele voorstel. De getallen kunnen niet alleen op basis van de af te leggen afstand bepaald worden. Zie ook <a href="#">dit artikel<sup>1</sup></a> op decorrespondent van Thalia Verkade: Het gaat niet om reistijd maar om vrijheid: zo lost de fiets de file op.</p> <p><i>"Ook is variant 2 meer centraal gelegen tussen het USP en Zeist. Variant 2 is positief gescoord (++) op dit criterium."</i></p> <p>Dat is maar zeer betrekkelijk, de maaswijdte ging maar van 2500 naar 2100 mtr met een afstandswinst van 260 mtr.</p>
Pagina 26	<p><i>"In de huidige situatie biedt de inrichting van de weg geen veilige situatie voor fietsers, met name vanwege het gemengd verkeer op de smalle Bisschopsweg (2,7 tot 3 meter breed) en omdat fietsers bij eventuele tegenliggers moeten uitwijken tot de afbrokkelende rand van het asfalt."</i></p> <p>Er moet, ook bij nieuwe fietspaden, over de hele lengte ook iets gedaan worden aan de het slechte wegdek op de Bisschopsweg. In de redenering van Tauw lijkt het wel of dat achterwege kan blijven als het stuk niet samenvalt met de nieuwe routes. Dat kan een heel ander kosten plaatje opleveren.</p>

<sup>1</sup> Mocht de link niet werken, type dan: <https://decorrespondent.nl/7279/het-gaat-niet-om-reistijd-maar-om-vrijheid-zo-lost-de-fiets-de-file-op/402169051889-a80fa478> in de adresbalk van uw browser.