

Aan: Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak mobiliteit
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Verzonden via: inspraakmobiliteit@utrecht.nl

Utrecht, 31 januari 2021

Betreft:

Inspraak op concept Mobiliteitsplan 2040 en concept Parkeervisie "Fiets- en autoparkeren in een groeiend Utrecht"

Geachte heer/mevrouw,

In deze zienswijze van Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht op concept Mobiliteitsplan 2040 en concept Parkeervisie kijken we in een bredere context naar de plannen voor Overvecht. Wij gaan vervolgens in op de totstandkoming van deze zienswijze en de inhoudelijk reactie – in het algemeen en specifiek op onderdelen – om tot slot een voorzet te doen voor het vervolg.

Context

Overvecht zal de komende 20 jaar een transitie ondergaan: fysiek en sociaal. Het Mobiliteitsplan, de Parkeervisie en de vernieuwde Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) zijn de uitgangspunten voor de aanpassingen in Overvecht. Wij zien het Mobiliteitsplan en de parkeervisie dus ook als toetsing voor de ontwerpen van wegen en de openbare ruimte die de komende decennia in de wijk worden aangepast. De op 22 januari 2021 gepresenteerde RSU en het Mobiliteitsplan kunnen niet afzonderlijk van elkaar beoordeeld worden. Gezien het tijdspad hebben we de uitgangspunten in de RSU en de verhouding met het Mobiliteitsplan niet mee kunnen nemen in deze zienswijze. Wij zullen de zienswijze over de samenhang dus meenemen in de zienswijze over de RSU. Naar verwachting zal dit ook gevolgen hebben voor de inhoud van de zienswijze die wij nu doen op het Mobiliteitsplan. Zeker ook omdat de RSU richting geeft aan een breder beeld ten aanzien van Overvecht in de toekomst, waarin mobiliteit een belangrijk onderdeel is. Maar ook de woonvisie en andere stedelijke ontwikkelingen moeten in die bredere context worden beoordeeld.

Naast de bredere context en bijbehorende beoordeling zien wij het Mobiliteitsplan als stip op de horizon. Wij zijn ook met name benieuwd naar de sturingsmiddelen op de middenlange termijn (5-10 jaar) en de korte termijn. De coronacrisis heeft aangetoond dat onvoorziene omstandigheden er voor kunnen zorgen dat de toekomst, en ook dus de mobiliteit, er anders uit kan gaan zien. Maar ook ontwikkelingen zoals andere vormen van mobiliteit (zoals deelmobiliteit). En dan hebben we het nog niets eens over

mobiliteitsgedrag, waar zeker in een wijk als Overvecht nog veel winst te boeken is. Wij zijn benieuwd hoe de gemeente hier naar kijkt.

Totstandkoming inspraakreactie

De gecombineerde werkgroep verkeer van het Wijkplatform Overvecht en het Bewonersplatform Overvecht volgt al jaren de ontwikkelingen rondom verkeer en mobiliteit in Overvecht. De werkgroep heeft bijgedragen aan de Wijkdialoog op 15 december 2020 (50 deelnemers, waarvan 35 bewoners) die vanwege de coronamaatregelen digitaal is gehouden. Bewoners hebben in breakout-sessies hun reactie gegeven. Aanvullend is op 7 januari 2021 een online bijeenkomst geweest met de projectleider van het Mobiliteitsplan, de strategisch gebiedsadviseur mobiliteit voor Overvecht en een groep van 14 bewoners, waarin een aantal aspecten van het Mobiliteitsplan meer in detail zijn besproken.

Deze inspraakreactie is gebaseerd op de inbreng van de werkgroep verkeer en de reacties van de bewoners die aanwezig waren bij de Wijkdialoog en de aanvullende bijeenkomst op 7 januari.

Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk.

Inhoudelijke reactie - algemeen

1. Het Mobiliteitsplan is een omvangrijk document met veel herhalingen. Het is niet voor iedereen leesbaar en toegankelijk. Wij pleiten voor een publieksversie met een overzicht van voorgestelde maatregelen per wijk.
2. Terugkijkend zien we dat de ambities uit het eerdere mobiliteitsplan met moeite worden omgezet naar een uitvoering. Zo is gebleken dat er of te weinig geld beschikbaar is om het ineens goed te doen, of iets anders in de wijk moet eerst gebeuren, of het zou niet kunnen vanwege ... (vul maar in, diverse redenen). Een goed voorbeeld is de herinrichting naar 30 km per uur. Deze ambitie ligt er al 25 jaar, maar er worden nog steeds wegen aangepakt die dan toch 50 km blijven. Daar waar het wel 30 km wordt, is het vaak dank zij de vasthoudendheid van bewoners die zich zorgen maken over de verkeersveiligheid in de wijk. Gezien de transitiefase waarin Overvecht zich bevindt, pleiten wij voor een integraal plan waarbij, voortbouwend op het Mobiliteitsplan en Parkeervisie een wijkverkeersplan komt. Een dat niet financieel gedreven is, maar doelgedreven. Het is nodig dat hierdoor meer consistente oplossingen gecreëerd worden in de wijk, zodat ook mensen met beperkte kennis van verkeersregels door herkenbare verkeerssituaties zich toch veilig door de wijk kunnen verplaatsen. Het wordt onduidelijk als er steeds weer andere situaties zijn met andere verkeersregels die daarop van toepassing zijn.
3. Als een herinrichting niet het beoogde doel heeft gehaald of er onbedoelde neveneffecten zijn, is er geen geld meer voor herstel en blijft de ongewenste situatie jarenlang gehandhaafd. In het Mobiliteitsplan worden veel nieuwe concepten voorgesteld en in de uitvoering zien we veel nieuwe vormen van herinrichting. Een voorbeeld is 't Goylaan. Wij pleiten ervoor om een herinrichting pas als afgerond te beschouwen tot de beoogde doelen zijn bereikt.

4. Veel problemen kunnen worden voorkomen door bewoners die de dagelijkse praktijk kennen en kunnen inschatten wat de effecten worden vroegtijdig te betrekken bij de plannen. Dit dient voorafgaand aan het ontwerpen te gebeuren in de fase dat een programma van eisen wordt opgesteld.
5. In het hoofdstuk monitoring en evaluatie wordt vooral gekeken naar beschrijvende effecten. Een tekortkoming in het Mobiliteitsplan is dat er onvoldoende aandacht is om vooraf inzicht te krijgen in de effecten van maatregelen. De impact van een maatregel voor verkeer heeft immers in een ruim gebied effecten voor verschillende verkeersdeelnemers (of vervoersmodaliteiten). Als illustraties hiervoor:
 - a. Het onderzoek naar de effecten van het doseren vóór de Westelijke Stadsboulevard op de verkeersstromen in Overvecht.
Dit onderzoek is pas uitgevoerd nadat raadsleden door bewoners waren geattendeerd op het hiaat van de effecten op de Einsteindreef (tevens in relatie tot de NRU) en voor dit onderzoek een motie is aangenomen.
 - b. De effecten van de een halve aansluiting Moldaudreef op de Albert Schweitzerdreef op de binnenwijkse maatregelen die nodig zijn voor de doorstroming en de verkeersveiligheid. Hier is nog steeds geen inzicht in. Daarom moet in het Mobiliteitsplan worden opgenomen dat bij maatregelen die effecten hebben op verkeersstromen vooraf een onderzoek plaatsvindt naar een ruim gebied buiten het plangebied.
6. "Het Utrechtse Mobiliteitsplan 2040 beschrijft hoe een samenhangende aanpak van de mobiliteitsnetwerken bijdraagt aan een hoogwaardige en gezonde stad."¹ Het Mobiliteitsplan beoogt een samenhang te geven voor de diverse vervoersmodaliteiten. Wij constateren echter dat er tussen vervoersmodaliteiten en zelfs binnen één modaliteit een spagaat is met wat realistisch is. Soms zijn er tegenstrijdigheden en we zien dat de uitvoering in de praktijk leidt tot praktische problemen. Wij pleiten ervoor dat de punten hieronder van onze inspraakreactie die niet behoren tot het Mobiliteitsplan wel worden opgepakt in de uitgangspunten voor uitvoering. De vraag is: in welke beleidsdocumenten die dan worden beschreven?

Inhoudelijke reactie - auto

7. De auto's worden gestimuleerd om zo lang mogelijk via de Ring te rijden. Onderdeel van de Ring is de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Ofschoon niet expliciet genoemd in het plan, wordt uitgegaan van een opgewaardeerde NRU. Wij pleiten al jaren voor onderdoorgangen bij de pleinen zodat op termijn de gehele weg verdiept of – nog beter – in een tunnel komt. Het is op dit moment onduidelijk of er voldoende geld komt om in 2040 de NRU opgewaardeerd te hebben. Vanwege het dalen van de filedruk door meer thuiswerken is het ook de vraag of opwaardering conform de oorspronkelijke plannen nog realistisch zijn. Wat betekent een wijziging van de plannen NRU voor het Mobiliteitsplan? Het gaat dan niet alleen om de verkeersintensiteiten op de NRU en de stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef, maar ook op de impact op de leefbaarheid in de wijk.

¹ Citaat uit Concept Parkeervisie, december 2020, pag 3.

8. Aanvullend op het vorig punt: de aantallen voertuigen per etmaal op stedelijke verbindingswegen Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef in Overvecht gaan aanzienlijk toenemen als de NRU wordt opgewaardeerd. Dit is te lezen in de bijlage 9 Verkeer van het ontwerpbestemmingsplan Noordelijke Randweg Utrecht (met identificatiecode NL.IMRO.0344.BPNOORDEL RANDWEG-ON01). Vergeleken met de referentiesituatie in 2030 zal het verkeer bij een opgewaardeerde NRU op de Franciscusdreef toenemen met 28%, op de Einsteindreef met 44% en op de Darwindreef met 11-15%. De kaart op pagina 160 toont de verandering drukte autoverkeer, maar daar is die toename niet gevisualiseerd. De kaart is derhalve misleidend.
9. Onduidelijk is of wordt uitgegaan van een halve aansluiting van de Moldaudreef op de Albert Schweitzerdreef. Er is in het Mobiliteitsplan te weinig aandacht voor de noodzakelijke binnenwijkse aanpassingen ten gevolge van een wijziging van de aansluiting.
10. Om te voorkomen dat de Ring vastloopt, wordt gedoseerd vóór de Ring. Er mag niet meer verkeer op de Ring (en als onderdeel daarvan de NRU) komen dan de wegcapaciteit aankan. Onduidelijk is wat dit betekent voor de aanpassing van de toegangswegen voor de Ring. Is dit vergelijkbaar met het doseren van de Leidse Rijntunnel?
11. De dosering van de Leidse Rijntunnel ontmoedigt autogebruikers gebruik te maken van dat deel van de Ring, met als alternatief toch weer rijden door de stad. De dosering in de Leidse Rijntunnel is nodig om daar de veiligheid te waarborgen. Het is dus noodzakelijk dat de gemeente er bij het Rijk voor pleit dat de veiligheid in de tunnel wordt geoptimaliseerd zodat minder vaak de tunneldosering nodig is.
12. Om bezoekers met bestemming stad te ontmoedigen gebruik te maken van de Ring, wordt gedacht aan een transferium (P+R) op de A27. Mogelijk kan er weer een treinhalte komen bij Groenekan.
13. Als het gebied rondom station Overvecht wordt verstedelijkt, zullen nieuwe bewoners buiten de wijk de auto moeten parkeren (Park + Bike). Dit kan alleen als de bereikbaarheid van zo'n multimodaal knooppunten op orde is. Behalve het zoekgebied moet het (sociaal) veilig vervolgen van de reis op verschillende tijdstippen van de dag meegenomen worden bij het aanwijzen van een locatie. Zie verder ook hieronder de sociaal veilige fietsroutes (punt 27).
14. In de stad Utrecht groeit het autoverkeer nauwelijks. Overvecht is ontworpen voor de auto en voorkomen moet worden dat het autoverkeer in Overvecht gaat groeien. Binnen Overvecht kan het autoverkeer ontmoedigd worden door meer knips en door parkeerplaatsen weg te halen (bijv. vergroenen). In Overvecht-Zuid is de Rubicondreef voor auto's geknipt en in Overvecht-Noord de Mekongdreef. De woongebieden zijn daar rustiger geworden, terwijl de voetgangers en fietsers nog steeds de route kunnen nemen. De vele doorgaande routes in de wijk leidt tot veel (sluip)verkeer en hard rijden.

Inhoudelijke reactie - nood- en hulpdiensten en logistiek vervoer

15. In het Mobiliteitsplan staat "Bij het op orde brengen van de netwerken hebben we aandacht voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer."² Stadsboulevards worden uitgevoerd met 2 x 1 rijstroken. Dit staat op gespannen voet met de doorstroming (en dus aanrijtijd) voor nood- en hulpdiensten en logistiek vervoer. Het doel van de inrichting als stadsboulevards is om dit juist minder aantrekkelijk te maken door de wegcapaciteit te verminderen en door langere reistijden met doseren achter een halterende bus. De nood- en hulpdiensten en het logistiek verkeer zullen dezelfde hinder ervaren. Voorkomen moet worden dat er onveilige situaties ontstaan als nood- en hulpdiensten gebruik maken van fietspaden (zie hieronder ook onderdeel fiets) en verhuizers steeds een fietspad moeten oversteken omdat tussen autoparkeren en trottoir het fietspad ligt en de verhuishagen niet dichtbij de woning kan parkeren. Wij pleiten voor vrije busbanen, die dan tevens door hulp- en nooddiensten gebruikt kunnen worden.

Inhoudelijke reactie - openbaar vervoer

16. Voor het OV is het model Het Wiel voorgesteld. Met een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding worden station Overvecht en Zuilen verbonden. Dit is volgens de kaart een directe route. Het is onwaarschijnlijk dat treinreizigers het centraal station gaan mijden en een extra overstap nemen door gebruik te maken van die HOV. Veel waarschijnlijker is dat die HOV juist rendabel wordt door reizigers uit Overvecht. Wij pleiten er dan ook voor dat die HOV een ruimere boog door de wijk neemt om passagiers uit Overvecht Zuid en Overvecht Noord mee te nemen. De snellere OV kan dan bijvoorbeeld gerealiseerd worden door minder omwegen door de wijk en minder haltes.

17. Het is goed dat er ook intercity treinen gaan stoppen op Overvecht station. Dit voorkomt dat reizigers met de bus of trein naar het centraal station gaan en daar de intercity nemen. We hebben in de bijeenkomst op 7 januari mondeling vernomen dat alleen intercity treinen naar van/naar Hilversum in Overvecht gaan stoppen. Dit is opmerkelijk, want er rijden alleen sprinters op dat traject. De tijdwinst door het overslaan van twee tussenliggende stations zal minimaal zijn. Bovendien is er nog een zoekgebied voor een P+R langs de A27. Worden we in Overvecht niet blij gemaakt met een dooie mus? Voor reizigers is er echt winst te behalen bij een intercity stop voor treinen van/naar Amersfoort en Zwolle. De huidige reistijd (hetzij via Utrecht centraal of met een lange overstaptijd in Amersfoort) wordt daarmee aanzienlijk verkort waardoor reizen met de trein concurrerend wordt met de auto. Het gebruik van NS station Overvecht zal daarmee aantrekkelijker gaat worden en het Centraal Station wordt daarmee ontlast. Wij pleiten er dan ook voor om van NS Overvecht een echt intercity station te maken.

18. Omdat er ook veel reizigers richting Amsterdam reizen, zouden de intercity treinen ook op station Zuilen moeten stoppen. Behalve dat de sprinter tussen Zuilen en Amsterdam veel stops kent, moet er halverwege ook nog overgestapt worden. In de inleiding van het Mobiliteitsplan wordt aangegeven dat Utrecht wil investeren in betere OV verbindingen en daarnaast is er een noodzaak om Centraal station te

² Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 41.

ontlasten. Dit pleit er voor dat de gemeente samen met ProRail en NS zich moeten gaan inspannen om van Overvecht en Zuilen intercity stations te maken en daarmee echt de systemsprong naar OV te realiseren.

19. Veel treinreizigers nemen nu al de overstap op station Overvecht en gaan met de bus naar Utrecht Science Park (en omgekeerd). Dit pleit er ook voor om Intercity treinen te laten stoppen op Station Overvecht en daarmee het concept van het Wiel in de praktijk te versterken. Dit betekent wel dat de busverbinding ook voor de avondstudenten en medewerkers van het Utrecht Science Park (o.a. UMC) beschikbaar moet zijn. Als nu al geen goede dienstregeling is voor bussen tussen station Overvecht en Utrecht Science Park (na 19.00 uur geen bussen meer), dan is een tramverbinding nog ver van realistisch.³
20. Bus Rapid Transit (BRT) is een alternatief voor een tram: hoogfrequent, vrijliggende infrastructuur voor een goede doorstroming en weinig haltes om snel te zijn.⁴ De stadsboulevards worden nu ingericht zonder een vrijliggende infrastructuur voor HOV. De gewone OV bussen rijden tussen het autoverkeer en halteren op de rijbaan. Hiermee wordt beoogd het autoverkeer te ontmoedigen om door de stad te rijden. Echter, als een HOV route (conform Het Wiel) van dezelfde rijbaan gebruik maakt, zal die gewone OV bus ook het HOV belemmeren om een goede doorstroming te krijgen en kortere reistijden te realiseren. Passeerstroken op bepaalde punten zullen weinig soelaas bieden. Wij pleiten voor vrijliggende OV rijbanen op de belangrijke OV verbindingen, zoals op de Stadsboulevards.
21. We pleiten voor een vrije busbaan op de Stadsboulevards en bij de herinrichting van de Brilledreef (gaat niet ten koste van groen).
22. Bij verdere verstedelijking wordt gedacht aan een tram naar Overvecht. Het is noodzakelijk om daar nu al ruimte voor vrij te houden en de route in te tekenen op een kaart om te voorkomen dat de route straks niet meer mogelijk is vanwege de bebouwing ten gevolge van die verstedelijking.
23. Zolang een tram naar Overvecht nog niet haalbaar is, pleiten we voor een HOV-verbinding (= spaak van het wiel) naar het centrum. In het verleden reden er bijvoorbeeld snelbussen in de spits die bij minder haltes stopten en daardoor een korte reistijd hadden. Deze snelbussen kunnen weer ingezet worden.

Inhoudelijke reactie - fiets

24. Er wordt onvoldoende rekening gehouden met de diverse soorten fietsen. Er komen steeds meer soorten snellere fietsen en andere soorten rijwielen (vrachtfietsen, scooters, etc.). In het Mobiliteitsplan wordt ervan uitgegaan dat fietsers hun snelheid zullen aanpassen in de stad en vooral snel rijden waar het kan. "Utrecht pleit ervoor dat de hoge snelheidsfietser met aangepaste snelheid gewoon op het fietspad mag fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van de hogesnelheidsfiets aantrekkelijker."⁵ Wij gaan niet zomaar uit van dit gedrag ("anders zou ze wel een gewone fiets nemen", was een reactie van een hogesnelheidsfietser tijdens de

³ Zie Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 97.

⁴ Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 89.

⁵ Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 75.

Wijkdialoog) en Utrecht als beoogde fietsstad moet het voortouw nemen om rekening te houden met de verschillende snelheden van fietsers. Anders gaat straks in Overvecht de fietser 'huffer'gedrag tonen (iets wat nu wordt toegeschreven aan veel automobilisten). Wij pleiten voor een beperkt aantal routes waar fietsers sneller mogen fietsen.

25. De kaarten zijn niet duidelijk, maar er lijkt toch een (snel)fietspad door Park de Gagel te lopen tussen de Carnegiedreef en de fietsbrug over de NRU. In onze optiek zijn er betere alternatieven voor een snelle fietsverbinding naar Westbroek die bovendien minder impact heeft op de rust in het park.
26. De kruisingen op de Franciscusdreef en een ontbrekend stuk fietspad op de ventweg zijn knelpunten en het is goed dat deze zijn benoemd in het Mobiliteitsplan. Er zijn echter nog meer ontbrekende fietsroutes en knelpunten ten aanzien van oversteekpunten voor fietsers, zoals bij de kruisingen Theemsdreef-Humberdreef, Marnedreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef-Marnedreef, Zamenhofdreef-Theemsdreef. De ontbrekende routes (nader in te vullen) en de knelpunten moeten worden toegevoegd, waarbij aangegeven dient te worden dat deze lijst niet volledig is.
27. Overvecht heeft veel (hoofd)fietsroutes door en langs het groen, het kwaliteitskenmerk van de wijk. Dit zijn prettige fietspaden overdag, maar niet 's avonds als het donker is. Er is tijdens de sessie op 7 januari aangegeven dat er een ambitie is om het fietsnetwerk te verdichten. Wij pleiten er voor om die fietsstructuur voor Overvecht uit te werken en daarin ook sociaal veilige fietsroutes op te nemen.
28. De voorgestelde maaswijdte van 400 m wordt niet overal gehaald in Overvecht⁶. De Rubicondreef route (tevens sociaal veilig) zou in Overvecht Zuid de fietsstructuur versterken. Voorkomen moet worden dat deze route wordt ontmanteld door andere ruimtelijke plannen die nu op tafel liggen.
29. In het gebied van Shoppingcenter Overvecht ontbreekt nog steeds een goede fietsroute langs de Seinedreef. Ook het nieuwe Mobiliteitsplan voorziet niet in die fietsroute. Deze nog toevoegen.
30. In het Mobiliteitsplan staat: "In gebieden waar veel verschillende voorzieningen zijn, en goede alternatieven voor automobilititeit, geldt in het algemeen dat de parkeernormen voor auto's laag zijn, en de parkeernormen voor fietsen juist hoog."⁷ Nog te vaak wordt bij de herinrichting van de openbare ruimte vooral gekeken naar het autoparkeren (minimaal hetzelfde aantal parkeerplekken) en krijgt fietsstallen een lagere prioriteit (te weinig en niet dicht bij de winkels). Om fietsen te bevorderen zijn er meer fietsstallingen nodig dicht bij winkels en andere publiekstrekkers. Tevens moet rekening gehouden worden met het stallen van diverse maten fietsen (bijvoorbeeld bakfietsen) en (deel)fietsen/scooters.
31. Voorkomen moet worden dat nood- en hulpdiensten gebruikmaken van de fietspaden. Met name bij de herinrichting naar Stadsboulevards (met 2x1 rijstrook

⁶ Concept Mobiliteitsplan, december 2020, pag. 73.

⁷ Citaat uit Concept Parkeervisie, december 2020, pag 13.

zonder een vrijliggende baan voor OV) wordt dit gevaarlijk, vooral bij een 2-richtingen fietspad.

32. Gebruik meer intelligente verkeerslichten. Het is niet logisch dat een voetganger groen heeft en voor dezelfde richting de fietser moet stoppen voor het rood.
33. De verlichting van fietspaden in parken en langs groen moet beter, waarbij de ecologische waarde van nachtrust voor vogels en zoogdieren en het gevaar van straatverlichting voor (nacht)vinders in het oog moet worden gehouden.
34. Te weinig wordt bij verkeer en mobiliteit gekeken naar het 'natuurlijk' gedrag van fietsers. Door te kijken naar het gedrag wordt voorkomen dat met een herinrichting niet het behaalde doel wordt bereikt. De route op papier blijkt dan niet logisch te zijn. Wij pleiten ervoor dat bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken en fietsnetwerken eerst het natuurlijk gedrag wordt geobserveerd en gebruikers worden geraadpleegd voordat men naar de tekentafel gaat.

Inhoudelijke reactie - voetgangers

35. Aanvullend op het vorig punt, wordt ook te weinig gekeken naar natuurlijke oversteekroutes (zoals olifantenpaadjes). Voor mindervalide verkeersdeelnemers zijn wegdrempels of plateaus prettige oversteekplaatsen, mits deze voor hen op de goede (lees natuurlijke oversteek)plek liggen.
36. In het Mobiliteitplan staat: "Loop- en fietsroutes nodigen uit om (ook) recreatief gebruikt te worden."⁸ Door diverse groenstroken in Overvecht worden de fietsroutes ook gebruikt door recreatieve wandelaars, zoals de routes langs het spoor op de Winterboeidreef en Vestadreef. Het is niet wenselijk dat snelle fietsers shared space wordt gecombineerd met wandelen. Wij pleiten voor gescheiden voetpaden in dergelijke groene zones.
37. Voor Overvecht ligt er een kans om een voetgangersnetwerk te maken, waarbij verbindingen tussen parken (inclusief Noorderpark) en groene zones worden verbonden tot recreatieve routes. Dit toevoegen in het Mobiliteitsplan.
38. Voor slechtzienden dienen de voetpaden door middel van taststroken gescheiden te worden van fietspaden.
39. Waar de ruimte onvoldoende is voor aparte voetgangersstroken (zoals op de Vechtdijk), dient de snelheid te worden beperkt, ook voor fietsers.
40. Voor de toegankelijkheid van voetgangers moet worden voorkomen dat trottoirs en voetpaden gebruikt worden voor (ongestructureerd) fietsstallen of stalling van andere voertuigen. Dit pleit voor goede fietsstallingen en stallingen van (deel) scooters. Zie ook onderdeel fiets (punt 30).
41. Voorkom dat door vergroening van trottoirs er te weinig plek is voor de mindervaliden (rolstoel of rollator).

⁸ Citaat Concept Mobiliteitsplan 2040, december 2020, pag. 41.

Inhoudelijke reactie - overig

42. Het symbool "3^e keus buiten de stad" in Overvecht op de illustratie van pagina 46 staat niet goed.
43. Voorzie de P+R en P+B locaties van laadpunten en van PV panelen voor het opwekken van energie, zodat de locaties ook bijdragen aan duurzaamheid.
44. In de wijk is er sprake van vervoersarmoede. Vanuit de ambitie inclusiviteit (iedereen moet kunnen deelnemen) is het aan te bevelen dat er meer ingezet wordt op de mobiliteit voor bewoners met minder (financiële) mogelijkheden en andere beperkingen.
45. Als de ambitie is dat over 20 jaar meer bewoners van de fiets gebruikmaken, dan is het noodzakelijk om kinderen vroegtijdig de fietsvaardigheden te leren. Wij pleiten ervoor hier meer op in te zetten. Dit kan door fietsprogramma's én door ruimte te creëren voor verkeerstuinen.

Tot slot

Deze zienswijze is een formele inspraakreactie, die wij als zodanig behandeld willen zien. Maar wij zien deze ook als een aanleiding om met elkaar in dialoog te gaan over mobiliteit in relatie tot de bredere context zoals beschreven in de net verschenen RSU. Wij zien het Mobiliteitsplan als een stip op de horizon (2040), maar willen met name ook met elkaar in dialoog over de middellange termijn (5-10 jaar) en de korte termijn. Want met bewoners waar wij samen deze inspraak hebben gemaakt onderstrepen we nogmaals dat het Mobiliteitsplan 2040 wat hun betreft ook een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van problemen die er nu zijn in de wijk, buurt en eigen straat. Wij als Wijkplatform en Bewonersplatform pakken deze handschoen graag samen met gemeente, maar ook met organisaties en bewoners in de wijk, op.

Indien nodig zijn wij uiteraard bereid deze zienswijze verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Annette van den Bosch
Bewonersplatform Overvecht
Voorzitter werkgroep Verkeer

Els Wegdam
Wijkplatform Overvecht
Voorzitter

p/a Costa Ricadreef 197
3563 TG Utrecht
info@bewonersplatformovervecht.nl
www.bewonersplatformovervecht.nl

Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583

p/a Aleppodreef 3
3564 XE Utrecht
info@wijkplatformovervecht.nl
www.wijkplatformovervecht.nl

Wijkplatform Overvecht verbindt bewoners, gemeente, bedrijven en professionals. Wijkplatform Overvecht is als vereniging ingeschreven bij de KvK onder nummer 78322774