

Gemeente Utrecht  
Afdeling Realisatie Mobiliteit  
T.a.v. de M. Degenkamp  
Postbus 16200  
3500 CE Utrecht

16 maart 2015

## Advies voor UAB gebiedsagenda Overvecht Noordwest

Geachte heer Degenkamp,

In de gebiedsagenda Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) voor Overvecht en Noordwest zijn ideeën en wensen uitgewerkt voor verkeer en mobiliteit. U heeft de wijkraad Overvecht gevraagd te reageren op het Concept gebiedsagenda, waarin een aanzet wordt gegeven voor diverse opgaven in e Overvecht. Concreet vraagt u aandacht te besteden aan de punten:

- Wat zijn de belangrijkste (grote) opgaven in het gebied voor mobiliteit en openbare ruimte (rond infrastructuur)?
- Welke projecten zouden er moeten worden uitgevoerd in het gebied om de ambities te bereiken en wat zou als eerste moeten gebeuren?

In het algemeen kunnen we ons vinden in de gebiedsagenda. In onze reactie gaan we in op enkele algemene punten en op bijzondere onderwerpen punten in het Concept document Gebiedsagenda Overvecht Noordwest.

Algemeen

1. In het gebied bij de NRU is nu de verkeersfunctie overheersend, terwijl de verblijfskwaliteit beter moet worden (pagina 5). De wijkraad Overvecht is het eens met deze visie. De fiets wordt in de B-zone Overvecht het hoofdvervoermiddel en daarnaast is de NRU vanuit de stadsbrede benadering van mobiliteit belangrijk. De NRU en de directe omgeving worden zwaarder belast met alle gevolgen voor de leefbaarheid (luchtkwaliteit en dus ook gezondheid).  
Aandachtspunten zijn:
  - a. Er dient rekening gehouden te worden met de invloed van flankerende maatregelen op de intensiteit van het verkeer op de NRU en op wegen van/naar de NRU. Door de aanpassing van de NRU zullen de verkeersstromen in de wijk gaan veranderen en dat zal ook invloed hebben op de verkeersintensiteit op de wegen van/naar de NRU. Het is van belang hiervoor aan de hand van verkeersmodellen prognoses te maken en vervolgens de effecten op de NRU en wegen van/naar NRU constant te monitoren. Het moet mogelijk zijn om bij onevenredige belasting en dus effecten op de leefbaarheid in Overvecht maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door dynamisch verkeersmanagement.
  - b. Wij pleiten voor zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen op maaiveld over de NRU voor fietsers en voetgangers. Voor een aantrekkelijke overstek *maaiveld* toevoegen op pagina 7 en 11. Het doorgaande autoverkeer moet zoveel mogelijk verdiept kruisen. Op pagina 11 toevoegen dat er tevens een overstek naar het Noorderpark is gewenst ter hoogte van het Henri Dunantplein.
2. Wij onderschrijven dat het inrichten van straten naar 30 km/u-gebieden buiten het hoofdwegennet de belangrijkste opgave is voor Overvecht (pagina 8). Terecht wordt opgemerkt dat dit door de opzet van de wijk duurder is dan in veel andere wijken in de stad. Het inrichten naar 30 km/u is een ambitie van enkele decennia (in het wijkverkeersplan van 1995 werd daar al aandacht aan besteed), maar de realisatie gaat langzaam. Het is wenselijk met prioriteit extra te investeren om de ambitie waar te maken.

#### Betrokken bewoners in de wijk

3. De bewegwijzering in Overvecht is vooral gericht op de auto. Het is wenselijk bewegwijzering voor de fietser te intensiveren. Gedacht kan worden aan bewegwijzering naar het centrum Utrecht, centrum Overvecht, bedrijventerrein, Maarsseveense plas, Noorderpark, Kasteel Zuilen, NS Overvecht en NS Zuilen.

#### Voetganger en fiets

4. Het is inderdaad belangrijk oversteken voor voetgangers en fietsers te optimaliseren (pagina 5 en 6). Wij pleiten er voor om bij herinrichting de 'natuurlijke' routes te faciliteren in plaats van geforceerd routes te verleggen, die voetgangers en fietsers toch niet nemen. Het is wenselijk dat op grote kruisingen met VRI's fietsers in twee richtingen kunnen oversteken (netto minder wachttijd) en dat VRI's voor voetgangers en fietsers goed worden afgesteld.
5. De fietsverbinding langs het spoor kan worden verbeterd als deze wordt doorgetrokken naar de Amsterdamse Straatweg. Dit vraagt om goede oversteken over de Vecht en de Brailledreef. Deze doorgaande fietsroute ontbreekt.
6. Het doorgaande fietspad op het Zandpad verplaatsen en langs de Vecht aanleggen, zodat fietsers en auto's elkaar niet meer kruisen ter hoogte van de op/afritten Einsteindreef.

#### Openbaar Vervoer

7. Een tramverbinding van Overvecht van/naar het centrum van Utrecht zou, mits goed ingepast, een enorme verbetering zijn voor de OV verbinding. Dit mag echter niet leiden tot een verslechtering van de fijnmazigheid van het OV. Busverbindingen blijven daarnaast belangrijk om OV bereikbaar te houden voor de diverse gebieden binnen de grote wijk Overvecht.
8. In de gebiedsagenda wordt gesproken over een directe busverbinding tussen NS Overvecht en het bedrijventerrein (pagina 8). Dit is vooral voor NS reizigers van/naar richting Amersfoort of Hilversum, terwijl er ook reizigers zijn van/naar richting Amsterdam. De OV verbinding dient doorgetrokken te worden naar NS Zuilen.,. Zodat er een VOV verbinding is tussen de beide stations via het centrum Overvecht en bedrijventerrein. Nog beter zou het worden als de busverbinding nog verder wordt doorgetrokken naar station Leidse Rijn (voor passagiers van/naar richting Den Haag) en het Antonius ziekenhuis. Hierdoor kan ook de frequentie worden verhoogd.

#### Goederenvervoer

9. Voorkom zoveel mogelijk dat goederenvervoer door verblijfsgebieden gaat. Winkelcentra moeten wel goed bereikbaar blijven voor het goederenvervoer. Er ontbreken veel winkelcentra in de wijk Overvecht op de kaart pagina 16. Zo dienen winkelcentra Overkapel, Arnodreef, Gagelhof en De Klop toegevoegd te worden op de kaart op pagina 16.
10. Nu er steeds meer via internet wordt gekocht dient rekening ook gehouden te worden met de aflevering van goederen. Enerzijds vindt aflevering aan huis plaats, maar het is wenselijk locatie voor afhaalpunten in figuur pagina 16 te plaatsen die goed bereikbaar zijn met OV, fiets en auto.

Wij verzoeken u om het bovenstaande punten te verwerken in de gebiedsagenda.

Met vriendelijke groet,



Jasper Fastl  
Voorzitter Wijkraad Overvecht