

Wijkraad Overvecht
t.a.v. de heer Fastl
postbus 8395
3503 RJ Utrecht

Behandeld door	M.S. Ligtvoet	Datum	14 maart 2016
Doorkiesnummer	030 – 28 61147	Ons kenmerk	16.501560
E-mail	m.ligtvoet@utrecht.nl	Onderwerp	Beantwoording inspraakreactie Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
Bijlage(n)	Geen		
Uw kenmerk		Verzonden	
Uw brief van	30 december 2015		Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw advies op de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). In deze brief gaan wij in op uw reactie.

Voetganger

U geeft aan dat Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen alleen rekening houdt met wandelende voetgangers, terwijl er ook recreatieve joggers met een ander tempo zijn. Het mobiliteitsplan gaat inderdaad met name in op de wandelende voetgangers. Echter in de voetgangerskaart staan ook de langere routes (vaak naar buiten de stad) aangegeven.

Fiets

U geeft aan dat de bereikbaarheid van winkels binnen het winkelcentrum Overvecht toegevoegd moet worden aan de lijst met opgaven om het toekomstbeeld te realiseren. Bij het toekomstbeeld hebben we ons geconcentreerd op de confrontatie tussen de verschillende hoofdnetwerken. Voor de fiets zijn naast de hoofdfietsroutes op diverse locaties ook (vaak kleinschaliger) verbeteringen mogelijk zoals comfortverbetering en verbetering van de verkeersveiligheid zoals naar de bestemmingslocatie winkelcentrum.

U stelt dat er normen moeten komen voor de zogenaamde buitenmodelfietsen, zoals de verlengde fietsen en bakfietsen, voor zowel fietsenstallingen als fietspaden. Bij de bouw van openbare fietsenstallingen wordt al rekening met buitenmodelfietsen gehouden. Daarbij is het goed om te weten dat de nieuwe werkwijze voor fietsparkeernormen in de nota Stallen en Parkeren dit jaar wordt geëvalueerd.

Bij het ontwerpen van openbare ruimte wordt uitgegaan van de landelijke ontwerprichtlijnen van het CROW. Door grote aantallen fietsers en nieuwe modellen volstaan deze niet in alle situaties in Utrecht. Daarom is in het Actieplan Utrecht Fietst! onder maatregel L6 opgenomen dat we Ateliers organiseren voor verkeersadviseurs en ontwerpers van de gemeente over de fietsvriendelijke inrichting van kruispunten.

U vraagt naar het verschil tussen doorfietsroutes en hoofdfietsroutes. De doorfietsroutes zijn een bijzonder onderdeel van het hoofdfietsnetwerk en worden uitgevoerd met hetzelfde kwaliteitsniveau als het hoofdfietsnetwerk. Door de ligging van de routes, zoveel mogelijk buiten de

hoofdautostructuur om, vormen ze een aantrekkelijker alternatief (vooral op langere afstand) omdat de fietser minder oponthoud door verkeerslichten heeft en routes vaak gecombineerd kunnen worden met water- en groenstructuren.

U stelt dat het goed is om innovatieve oplossingen in te zetten voor de doorstroming van het fietsverkeer. Wij delen uw mening. Ook bij fiets worden nieuwe ontwikkelingen zoals communicatie tussen GSM's en verkeerslichten gevolgd en zo mogelijk gestimuleerd. Het project Happy Biking is een voorbeeld van samenwerking met een innovatieve partij om het fietsen aantrekkelijker te maken.

U vraagt zich af of het een foutje is dat op de kaart van pagina 31 de fietsroute op de Belo Horizontedreef ontbreekt, terwijl er wel een fietsroute in het verlengde van de Zamenhofdreef staat. De betreffende kaart bevat de missing links en de belangrijkste knelpunten met andere netwerken. De Belo Horizontedreef is geen van beide en is daarom niet opgenomen. Een gewenste route via de Rioolwaterzuivering is een missing link die gerealiseerd kan worden indien hier aanleiding toe is.

Openbaar vervoer

U pleit ervoor om station Overvecht een knooppuntstatus te geven. In overleg met Provincie en vervoerder worden de mogelijkheden om buslijnen gewenste routes te geven afgewogen. Daarbij heeft de gemeente aandacht voor de wens voor een goede busverbinding tussen Overvecht Noord en Overvecht station, evenals de wens om vanuit de wijk het centrum te kunnen bereiken. Ook werken we samen met de Provincie binnen het regionale programma Beter Benutten Vervolg aan goede voorzieningen op OV-knooppunten

U geeft aan dat op stedelijke verbindingswegen moet worden voorkomen dat de doorstroming van het OV vermindert. Dat onderschrijven we. Vrijliggende busbanen passen niet in de inrichting van een stadsboulevard, maar er zijn meer maatregelen om het OV een betere doorstroming te bieden. Bij de vormgeving van kruisingen en opstelvakken zijn optimalisaties voor het OV mogelijk. Zo kan de bus bijvoorbeeld een voorsprong op het overige verkeer krijgen bij verkeerslichten.

U mist een toekomstvisie ten aanzien van het gebruik van het spoor door een lightrail. Dit jaar (2016) doen stad en regio Utrecht samen met NS, ProRail en het rijk onderzoek naar mogelijkheden voor doorontwikkeling van het spoorsysteem. Daarbij is het goed te weten dat RandstadRail, het Sprintersysteem van de NS in en rond de provincie Utrecht, van toenemend belang is als OV-systeem binnen de stad Utrecht. Vanaf 2017 gaan veel Sprinters doorrijden over de knoop Utrecht Centraal heen. Bijvoorbeeld van Vleuten en Leidsche Rijn naar Vaartsche Rijn en Lunetten.

Auto

U pleit ervoor de Einsteindreef voorafgaand of tegelijk met de opwaardering van de NRU in te richten als stadsboulevard, om gebiedsvreemdverkeer zo veel mogelijk te voorkomen. Op de wegen die aantakken op de Ring en de NRU streven we inderdaad naar een zo groot mogelijk aandeel bestemmingsverkeer. Dit gebeurt andere door de inrichting van de stedelijke verbindingswegen als stadsboulevard. Zowel in financiële zin als ruimtelijke moeten er keuzen worden gemaakt die leiden tot een uitvoeringsplanning. Gezien de veranderde belasting van wegen in Overvecht na realisatie van de NRU is het logischer de wegen pas aan te pakken na 2023

U stelt dat het wenselijk is om in de kaart met het toekomstige autonetwerk visueel een groter verschil te maken tussen de snelwegen en autowegen. Aangezien het netwerk de functie van wegen weergeeft en niet de snelheid, nemen wij deze suggestie niet over.

U vindt het daarnaast opmerkelijk dat in de kaart alleen het parkeren in het centrum en de P+R's zijn aangegeven, omdat het beleid is de auto uit de stad te weren. Het beleid in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is er echter niet op gericht de auto uit de stad te weren. Het is erop gericht om het doorgaande autoverkeer in de stad te stimuleren meer via de RING te rijden en daarnaast lopen, fiets en OV aantrekkelijke alternatieven te laten zijn voor autogebruik in de stad. Knooppunten, zoals P+R's, en parkeerlocaties in het centrum spelen daar dus ook een rol in.

Goederenvervoer

U vindt de visie op goederenvervoer te beperkt uitgewerkt. Goederenvervoer komt in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen op 2 plekken aan bod: in hoofdstuk 3 Slimme Routes, maar ook in hoofdstuk 4 Slim Regelen. De onderwerpen die u aangeeft te missen, komen vooral in hoofdstuk 4 aan bod. In het Actieplan Goederenvervoer krijgen deze en andere onderwerpen concreet inhoud. Wat betreft het ontbreken van een aantal winkelcentra in het goederennetwerk: in dit netwerk zijn alleen routes opgenomen naar de grootste winkelgebieden en bedrijventerreinen. Op deze hoofdroutes zijn de goederenstromen het grootst. Hier besteden we indien nodig extra aandacht aan het goederenvervoer. Vervoer naar kleinere winkelcentra loopt via de stedelijke verbindingswegen (netwerk auto).

Mobiliteitsmanagement

U geeft aan dat het goed is om tijdelijke experimenten uit te voeren, en suggereert dat een tijdelijke afkoppeling van de Moldaudreef van de NRU betrouwbare informatie zal geven over de impact. Het tijdelijk afsluiten van de Moldaudreef is echter geen maatregel in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

U pleit er voor dat het ook in Utrecht regel wordt dat 30 km/u (en dus veiligheid) bovenaan staat en dat niet automatisch alle straten waar een bus rijdt hiervan uitgezonderd worden. We zijn het met u eens dat dit geen automatische regel moet zijn. Dit is een afweging die per situatie moet worden gemaakt. Daarbij zullen verschillende belangen zorgvuldig tegen elkaar af worden gewogen.

Tot slot

Uw advies is opgenomen in het inspraakrapport onder nummer 54. In de inleiding van het inspraakrapport wordt de lezer geattendeerd op uw advies en bijbehorend nummer. Het volledige inspraakrapport kunt u terugvinden via www.utrecht.nl/aantrekkelijk-en-bereikbaar. Wij hebben, alle adviezen en inspraakreacties overwegend, aan de gemeenteraad voorgesteld de nota Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen vast te stellen. Het inspraakrapport, met daarin uw advies, is eveneens naar de raad verzonden.

Wij vertrouwen erop u voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Utrecht,



de secretaris,



de burgemeester,