

Gemeente Utrecht
College van Burgemeester en Wethouders
Antwoordnummer 3376
3500VP Utrecht

C.c.
Martijn Dijkhof, Programmamanager Verkeersveiligheid
Raadsleden mobiliteit
Mevr. M. Slijkerman, Wijkbureau Overvecht
Peter van Bekkum, Fietsersbond

31 oktober 2019

ADVIES

Reactie op raadsbrieven over impuls straten van 50 naar 30 km per uur en verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen

Geacht college,

Op 20 september 2019 heeft u een brief met bijlagen gestuurd naar de raad over impuls straten van 50 naar 30 km per uur. Op 18 oktober 2019 heeft u een brief naar de raad gestuurd over een verkennend onderzoek naar nieuwe fietsverbindingen.

In deze reactie willen wij vanuit de Wijkraad Overvecht en het Bewonersplatform Overvecht een reactie geven op beide raadsbrieven.

1. Raadsbrief impuls straten van 50 naar 30 km per uur

Overvecht heeft nog veel wegen die 50 km per uur zijn. Al meer dan 20 jaar zijn er plannen om de wegen in verblijfsgebieden aan te passen naar 30 km per uur. De investering is hoog en de uitvoering is traag. We zijn blij met de inventarisatie, maar we hebben ook onze kanttekeningen, zorgen en vragen.

A. Kaart van Overvecht

- Op de kaart zijn de wegen ingekleurd op categorie naar complexiteit om de wegen aan te passen. Behalve de ontsluitingswegen worden (bijna) alle wegen voorzien van een categorie A, B of C. Er ontbreken echter enkele belangrijk wegen op de kaart, te weten:
 - De Wolgadreef tussen Donaudreef en Darwindreef;
 - De Zamenhofdreef tussen Marnedreef en Einsteindreef en
 - De Kasaidreef.
- Er is alleen een inventarisatie gemaakt van 30 km per uur straten, terwijl er plannen zijn om de Hildebranddreef (onderdeel van pilot gebiedsplan Taagdreef e.o.) te herinrichten naar een woonerf met snelheidsregiem 15 km per uur. Wij adviseren u dit mee te nemen in het plan.
- Wij pleiten er voor om ook het parkeerterrein van het Shopping Center af te waarderen naar 15 km per uur. Nu is de toegestane snelheid 50 km per uur, wat onbegrijpelijk is op een parkeerplaats met dwarsparkeren.

B. Status

- Volgens het mobiliteitsplan SRSRSB mogen wegen worden afgewaardeerd naar 30 km per uur, tenzij dit op gespannen voet staat met OV en nood- en hulpdiensten. De vraag is nu of het college de ambitie heeft om de Categorie C wegen af te waarderen naar 30 km per uur. Is het kaartje van Overvecht een eindbeeld waar het college zich voor wil inzetten?
- In de praktijk rijden bussen in de wijk nauwelijks harder dan 30 km per uur. Wat zijn dan voor het Openbaar Vervoer belemmeringen om de wegen verkeersveilig in te richten? In andere gemeenten rijden bussen wel over 30 km per uur wegen en waarom zou dat in Overvecht niet kunnen?
- Overvecht zit volop in een transitie. Er worden gebiedsplannen gemaakt en er vindt nieuwbouw plaats. Is het document met de kaart een toetsingskader om bij plannen direct de wegen aan te passen naar 30 km per uur waar dat mogelijk is?

C. Prioriteit locatie

- In de raadsbrief wordt geen prioriteit aangegeven. Wij pleiten ervoor om wel een prioriteit te maken, zodat bij de invulling van budgetten wordt gekozen voor de locaties waar de noodzaak het hoogst is. Wij pleiten er voor dat in elk geval 30 km per uur moet komen op oversteekpunten met veel langzaam verkeer en dat zijn de locaties waar scholen en winkelcentra zijn. Hier rijden ook vaak bussen en zijn er bushaltes. Voor de verkeersveiligheid moeten met prioriteit de volgende wegvakken 30 km per uur worden:
 - Zambesidreef hoek Oranjerivierdreef (nabij winkelcentrum Gagelhof en scholen);
 - Hoek Amazonedreef en Japuradreef (nabij winkelcentrum De Klop en school);
 - Gehele Zamenhofdreef (winkelcentrum en markt)
 - Neckardreef/Theemsdreef (nabij winkelstrip en twee scholen)
 - Elbedreef (nabij de school)
 - Wolgadreef (ter hoogte van winkelcentrum Overkapel en school)
- Er zijn nu al twee locaties waarvoor gebiedsplannen zijn en straten direct naar 30 km per uur omgezet kunnen, te weten:
 - Bij het Shopping Center Overvecht wordt de parkeerplaats bij de apotheek heringericht en de kruising op de Zamenofdreef-Rhonedreef aangepast. Totale investering meer van een half miljoen. In plaats van één kruising bij de Taagdreef komen er vlak na elkaar (binnen 160 meter) drie kruisingen: twee naar de parkeerterreinen van het winkelcentrum en één naar de Taagdreef. Vooralsnog blijft Zamenhofdreef daar 50 km per uur. Gezien de ongeregelde afslagen (zonder VRI), de verkeersdrukke en de oversteekpunten voor langzaam verkeer zou het logisch zijn om dit deel meteen af te waarderen naar 30 km per uur.
 - De Ivoordreef wordt gesloopt en er komt nieuwbouw. De Kasaidreef ligt langs het plangebied. Deze weg staat niet op de kaart, maar zou volgens ons naar 30 km per uur afgewaardeerd moeten worden. Het is nu een sluiproute (voor verkeer dat verkeerslichten op kruising Einsteindreef-Carnegiedreef willen mijden), er rijdt geen bus en het zorgt voor veel kruisend verkeer op de Carnegiedreef (met vaak ongelukken). Als de weg conform de herinrichting Amazonedreef wordt aangepast naar 30 km per uur kan de weg 4 meter smaller worden en dan kan over een lengte van ruim 167 meter 4 meter worden toegevoegd aan het plangebied (ca 670 m²). Omdat door de herstructurering leidingen moeten worden aangepast, de weg na

de herstructurering door het vele zware verkeer aan vernieuwing toe is en er een opgave ligt om te verdichten kan hier werk met werk worden gemaakt.

2. Raadsbrief verkennend onderzoek naar fietsverbindingen

Het is goed dat er een verkennend onderzoek komt naar fietsverbindingen. In Overvecht is het fietsbezit per huishouden met 90% het laagst in Utrecht. Het is goed om het fietsgebruik in Overvecht te stimuleren. Wij vinden het stuitend dat er 46 miljoen beschikbaar komt voor betere fietsverbindingen, terwijl in Overvecht door gebiedsplannen logische fietsroutes worden ontmanteld. Wij duiden hierbij op het gebiedsplan Taagdreef e.o. waar een logische fietsroute tussen Moldaudreef via de Rubicondreef naar Ebrodreef en Taagdreef een knip krijgt, waardoor fietsers onlogische lussen moeten maken. Het aangedragen alternatief voor de Rubicondreef is om vanaf de rotonde Moldaudreef-Moezeldreef) via een kleinstukje fietspad (nog niet tweerichtingen) naar de Don Carlosdreef te gaan (ene kant blinde muur van de Faustdreef en aan de andere kant een groenstrook) om vervolgens via de Henriëttedreef en Rhonedreef naar de Taagdreef te fietsen (en omgekeerd). Dit is een onlogisch alternatief, dat 's avonds bovendien een sociaal onveilige route is.

NB. De ideeën voor de Taagdreef e.o. zijn gepresenteerd in de Wijkraad Overvecht, maar daar is destijds niets gezegd over de fietsverbindingen.

Op dit moment zijn er alleen hoofdfietsroutes gedefinieerd. In Overvecht lopen deze routes vaak langs groenstroken. Overvecht waardeert het groen, maar voor de sociale veiligheid wijken fietsers graag uit naar andere logische routes langs bebouwing. Daarom pleiten we er voor om voor Overvecht snel een fietsstructuur te maken waar behalve de hoofdfietsroutes ook de secundaire routes in kaart gebracht zijn. Om vervolgens dit als uitgangspunt te gebruiken bij de gebiedsplannen. Voor de auto worden al verschillende wegen gedefinieerd (wijkontsluitingswegen, wijkwegen en verblijfsgebieden) en het wordt tijd dat een vergelijkbare structuur er ook voor de fietser in Overvecht gaat komen. Nu Overvecht een in een transitiefase zit, moet de structuur dienen als toetsingskader en uitgangspunt worden bij herinrichting.

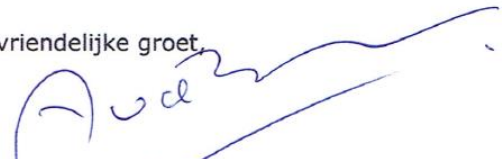
Graag vernemen wij uw reactie.

Met vriendelijke groet,



Els Wegdam
Voorzitter Wijkraad Overvecht

Met vriendelijke groet,



Annette van den Bosch
Bewonersplatform Overvecht
Voorzitter werkgroep verkeer

Wijkraad Overvecht • p/a Zamenhofdreef 17 • postbus 8395 • 3503 RJ Utrecht • info@wijkraadovervecht.nl

Bewonersplatform Overvecht
Postbus 9297 | 3506 GG Utrecht
e-mail: info@bewonersplatformovervecht.nl | website: www.bewonersplatformovervecht.nl