



Verslag Dialoogbijeenkomst Wijkplatform Overvecht

Thema: Mobiliteit en verkeer

Datum: 15 december 2020, 20.00 uur

Locatie: online via Zoom

Aanwezigen (50)

Wijkplatform (8)	Kees van den Berg, Annette van den Bosch, Wilhelmiën Giessen, Job Haug, Peter Hulshof, Ronald Kramer, Harm Schoonhoven, Els Wegdam (voorzitter)
Gemeenteraad (2)	Thijs Weistra (GroenLinks), Marcel Vonk (GroenLinks)
Professionals (13)	Ellen van Beckhoven, Yffi van den Berg, Menno Berg, Dick Boeve, Eelco Borghols, Martijn Dijkhof, Frank van der Mark, Sarah Opheij, Arjen van Ree, Koos Smits, Max Trienekens, Henri van der Vegt, Tjitske van der Woude
Bewoners en ondernemers uit de wijk (27)	I.v.m. de AVG worden hier geen namen genoemd
Notulist	Geke van Wijnen (Taalgeek)

1. Welkom

Els heet alle aanwezigen welkom.

Inhoud vergadering

Deze avond gaat over verkeer in Overvecht. De gemeente Utrecht heeft een mobiliteitsplan geschreven voor de stad, waarin verkeer- en vervoersplannen staan voor de periode van nu tot 2040. Annette vertelt straks kort de inhoud van het mobiliteitsplan en wat dit betekent voor onze wijk. Daarna gaan we uit elkaar in groepen om onze mening te vormen en te bespreken. Wanneer we terug zijn uit de breakoutrooms, wordt er plenair verder gediscussieerd over verkeer en mobiliteit in Overvecht.

Alles wat vanavond wordt besproken, neemt Annette mee om namens de werkgroep Verkeer te verwerken in een zienswijze op het mobiliteitsplan, die vervolgens wordt aangeboden aan de gemeente. Op deze manier hebben bewoners van Overvecht inspraak in het mobiliteitsplan. Uiteraard mag iedereen zelf ook een zienswijze indienen. Op 11 januari 2021 is er een webinar van de gemeente over het mobiliteitsplan, waarin we kunnen meepraten daarover.

Vanavond komen onder andere aan het woord: Martijn Dijkhof, programmamanager Verkeersveiligheid bij de gemeente; Olaf Conradi en Melvine Ruigrok, de winnaars van de prijsvraag '30 kilometer, goed idee',

Het Wijkplatform

Op de volgende vergadering van het Wijkplatform zal het omgevingsprogramma van de gemeente worden besproken. Dit omgevingsprogramma vormt het kader voor toekomstplannen in de wijk, bijvoorbeeld die van de Werkplaats. In het omgevingsprogramma komen veel onderwerpen aan de orde: demografie, gezondheid, meldingen bij politie. Deze Wijkplatformvergadering is op 8 februari 2021. Iedereen is van harte uitgenodigd om deze belangrijke vergadering bij te wonen.

Pieter Buijs vraagt: in welke relatie staat het wijkplatform tot de gemeente?

Els: we zijn onafhankelijk, behalve dat wij een kleine subsidie van de gemeente ontvangen. We zijn een vereniging en mogen als zodanig zienswijzen indienen bij de gemeente.

Kerst vieren in Overvecht

Koos Smits van de katholieke kerk in Overvecht krijgt het woord over kerst vieren in Overvecht. Het doel dit jaar is: licht voor iedereen, binnen de coronaregels. Alle bewoners wordt gevraagd om zaterdagavond 19 december lichtjes voor hun raam te zetten. Als teken van 'ik wil in licht en vrede leven en dat wens ik iedereen toe'. Mensen van de kerk zullen de straat opgaan met lichtjes. Alle aanwezigen zijn van harte uitgenodigd om mee te doen.

2. Presentatie mobiliteitsplan 2020

Annette van den Bosch licht toe wat het mobiliteitsplan betekent voor onze wijk. Annette is een actieve bewoner die zich in de wijk bezighoudt met verkeer. Zij is voorzitter van de werkgroep verkeer van het Wijkplatform en Bewonersplatform samen.

Het mobiliteitsplan voor 2040 is een actualisering van een bestaand plan uit 2016, getiteld 'slimme routes, slim regelen, slim bestemmen'. Zie [deze website](#) met een link naar het plan. Aanvullend op het mobiliteitsplan werkt de gemeente ook nog aan een ruimtestrategie (RSU= Ruimtelijke Strategie Utrecht).

Utrecht gaat de komende jaren groeien qua inwoneraantal. Het doel is 'gezond stedelijk leven voor iedereen'. Qua mobiliteit werkt de gemeente toe naar een transitie van auto naar meer fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Autoverkeer moet niet meer door, maar om de stad heen rijden.

Autoverkeer

Voor Overvecht betekent het mobiliteitsplan dat de NRU veel drukker gaat worden. Het mobiliteitsplan gaat ervanuit dat de NRU al is opgewaardeerd met drie ongelijkvloerse kruisingen. Dit is een problematische aanname, want er is vooralsnog geen geld voor dit NRU-plan. Ook wil de gemeente een Park&Ride (P&R)-garage langs de A27 aanleggen om het verkeer dat de stad inkomt te doseren. Een andere optie is om bij verstedelijking te parkeren buiten de wijk en dan met de fiets de stad binnen te gaan. Stedelijke verbindingswegen zoals de Franciscus-, Einstein en Darwindreef zullen drukker worden. De maximumsnelheid blijft hier 50 kilometer per uur. De Brilledreef, die momenteel ook functioneert als stedelijke verbindingsweg, moet een stadsboulevard worden, waar de maximumsnelheid ook 50km/u is. Voor alle overige dreven gaat een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur gelden.

Fietsers en voetgangers

Het mobiliteitsplan is erop gericht dat mensen meer gaan fietsen. Om dit te bereiken moeten fietsroutes verbeterd worden, ook verbindingen naar omliggende gemeentes, zoals Westbroek. Knelpunten zijn: de ventweg langs de Franciscusdreef; de fietsroute richting het centrum bij de rode brug/vechtdijk; de verbinding met Westbroek via de Carnegiedreef, het Gagelpark en de fietsbrug; de overgang naar het Noorderpark over de NRU heen. Er moeten voor voetgangers een betere route over de Einsteindreef komen bij het winkelcentrum (bij Emmaüs).

Openbaar vervoer:

Utrecht Centraal Station moet ontlast worden. Dit wil de gemeente bereiken door van Overvecht een Intercity-station te maken. Een hoogwaardige busverbinding tussen Overvecht NS en Zuilen NS moet hieraan ook bijdragen. Uiteindelijk kan de verstedelijking misschien zelfs een tramlijn in de wijk opleveren.

Annette vertelt dat we als bewoners tot 1 februari 2021 inspraak hebben op het mobiliteitsplan. Dit kan met een gemeenschappelijke zienswijze en individueel. In het voorjaar moet er een herzien plan liggen, waar de gemeenteraad vervolgens over gaat besluiten. Mocht het plan worden aangenomen, dan moeten er nog financiën komen voor de uitvoering. Jaarlijks wordt in de voorjaarsnota bepaald waar het geld aan uitgegeven wordt.

3. Invoering 30km-zones in Overvecht

Martijn Dijkhof is programmamanager Verkeersveiligheid bij de gemeente en licht toe hoe de 30-kilometerzones zullen worden ingevoerd in Overvecht.

Bij de invoering van 30-kilometerzones zal breder worden gekeken dan alleen naar het asfalt. Het idee is om met de invoering van 30 km/u ook de ruimte opnieuw in te richten. Het doel hiervan is: vergroening en klimaatadaptatie. Dit alles in samenspraak met de inwoners van Overvecht. Motto: "alleen ga je sneller, samen kom je verder".

Er zijn drie grotere gebieden die worden ingericht op de maximumsnelheid van 30 km/u:

- het gebied rondom het winkelcentrum;
- het gebied rondom de Taag- en Rhonedreef;
- het gebied rondom de Rio Negro- en Amazonedreef (bij de bussluis).

De Donaudreef wordt in 2022 aangepakt. De gemeenteraad heeft geld vrijgemaakt om daar verbeteringen aan te brengen qua verkeersveiligheid.

Andere gebieden worden pas op langere termijn (niet in de komende 5 jaar) teruggebracht naar 30 kilometer per uur. Op die plekken kunnen de plannen van de prijsvraag ingezet worden.

Vragen over invoering 30km-zones in Overvecht

Matthias vraagt zich af waarom de gemeente ervoor heeft gekozen om bij bovenstaande gebieden te beginnen en andere projecten 5 jaar uit te stellen.

Martijn: voor deze projecten was een directe aanleiding om nu aan de slag te gaan. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van de NPD-strook bij het winkelcentrum en het weghalen van de bussluis bij de Amazonedreef. Ook plannen voor het vervangen of verbeteren van de riolering in Overvecht spelen mee.

Matthias: zijn dit ook de meest onveilige straten?

Martijn: nee, dit zijn niet de meest onveilige straten, maar wel onveilige straten. Juist de meest onveilige plekken, zoals bij de Carnegiedreef, vergen een langduriger proces omdat het een kruispunt is van twee wegen met een 50km/u-maximumsnelheid.

4. Prijsvraag 30km

Olaf Conradi krijgt het woord. Op de wijkplatformvergadering van 14 april 2020 nam hij namens bewonersgroep Burezina de prijs in ontvangst voor hun ideeën om 30km/u door te voeren in de wijk. Ook verkeersbureau BVA nam toen een prijs in ontvangst. Olaf en BVA hebben nu de plannen samengevoegd. Melvine Ruigrok van BVA en Olaf hebben een maatregelencatalogus samengesteld voor de auto, voor de fiets en voor de groenstructuur om de maximumsnelheid te verlagen.

Nu de maatregelencatalogus er ligt, is de volgende stap het uitwerken van een eerste concreet plan. Dit gebeurt samen met klankbordgroepleden. Het einddoel is om voor een aantal dreven een uitgewerkt plan te hebben met concrete maatregelen om de maximumsnelheid op die dreven naar 30km/u te krijgen. Voor nu kijken Olaf en Melvine naar de omgeving Berezinadreef/Donaudreef en naar de omgeving van de Kasaidreef. Dit is afgestemd met gemeente.

In januari zal er een eerste ontwerpsessie plaatsvinden met de klankbordgroep. In februari komt er een tweede ontwerpsessie, waarbij een voorkeursontwerp wordt vastgesteld. In februari en maart wordt dit ontwerp dan met de buurt besproken en wordt toegewerkt naar een eindvoorstel.

Vragen over deze plannen

Piet Buijsman: ik woon in de Klopvaartbuurt. Hier wordt vaak te hard gereden. De Vancouver- en Edmontondreef worden gebruikt als sluiproute richting de ring. Waarom wordt hier niet nu al de 30km/u ingevoerd?

Martijn: In die buurt is inderdaad veel verkeer dat er niet thuishoort. Vrachtverkeer hoort niet op woonstraatjes, dat moet zoveel mogelijk over 50km/u-wegen. De Orinocodreef wordt om deze reden nu al aangepakt. Er is beperkt budget voor het herinrichten van de wijk op 30km/u, dus we moeten het slim aanpakken: wanneer een weg bijvoorbeeld wordt opengebroken in verband met het aardgasvrij maken van de buurt, kunnen we daar gebruik van maken.

5. Knelpunten voor Overvecht in Mobiliteitsplan 2040

Annette en haar wijkgroep Verkeer hebben een aantal knelpunten gesignaleerd in wat het mobiliteitsplan betekent voor Overvecht.

- NRU: men gaat ervanuit dat deze opgewaardeerd wordt met 3 ongelijkvloerse kruisingen. Daar is geen geld voor. Wat is plan B? Wat betekent dit voor de verkeersstromen?;
- Openbaar vervoer: er wordt een directe verbinding gelegd tussen Overvecht NS en Zuilen NS, maar die route moet ook door Overvecht-Noord lopen. Station Zuilen zou ook intercitystation moeten worden;
- Tram: het is erg onduidelijk waar een eventuele tramlijn zou komen. Is daar, met alle nieuwe woningen die gebouwd gaan worden, straks nog wel plek voor? Een hoogwaardige busverbinding met een vrije busbaan, weinig haltes en een hogere snelheid, is een prima alternatief voor een tram. Zo'n vrije busbaan geeft ook hulpdiensten de ruimte om snel ter plaatse te zijn. Hoe valt een tramlijn te rijmen met stadsboulevards? We willen geen situatie zoals op de Lessinglaan in Oog in al, waar de politieauto via het fietspad moet. Dat is gevaarlijk;

- Snelle fietsen: er is in het mobiliteitsplan te weinig aandacht voor snelle fietsen, zoals speed pedelecs. In het plan staat: "Utrecht pleit ervoor dat hogesnelheidsfietsen met aangepaste snelheid gewoon op fietspad mogen fietsen. Dit maakt mogelijk het gebruik van een hogesnelheidsfiets aantrekkelijk." Wij denken dat dit onveilig is vanwege de grote snelheidsverschillen van de fietsers;
- Veilige fietsroutes: veel fietsroutes in Overvecht lopen door en langs het groen. 's Avonds laat voelt dit niet veilig voor veel mensen. De fietsroutes langs de Vesta- en Winterboeidreef moeten een scheiding tussen fietsers en voetgangers krijgen. Dit zal niet lukken op de Vechtdijk. De werkgroep Verkeer wil op de Vechtdijk een snelheidslimiet voor fietsers;
- Deelfietsen en -scooters: er moet ruimte worden aangewezen waar deze gestald kunnen worden. Nu nemen zij plaats in op het trottoir en dat hindert (mindervalide) voetgangers;
- Verkeerslichten: die moeten intelligenter. Een fietslicht dat rood is, terwijl het voetgangerslicht groen is, is onlogisch.

Als laatste merkt Annette op dat het plan om in de hele wijk 30 kilometer per uur in te voeren behalve op verbindingswegen, niet nieuw is. Dit plan bestaat al 25 jaar. Ze beveelt het dan ook aan bij de gemeente om dit plan nu uit te voeren. Annette krijgt graag aanvullingen en kritische vragen van bewoners voor de zienswijze uit de breakoutsessies.

6. Breakoutrooms

De vergadering gaat uiteen om in 4 breakoutrooms door te praten over de volgende onderwerpen uit het mobiliteitsplan:

- automobilisten;
- fietsers;
- openbaar vervoer;
- voetgangers.

De pauze na dit punt wordt geschrapd in verband met tijdkort.

7. Terugkoppeling uit breakoutrooms

Auto

In deze breakoutroom is besproken dat Overvecht is ingericht op veel autogebruik en auto's de ruimte geven. Dit kun je niet in een keer omtoveren, je kunt wel ingrepen doen. Het mobiliteitsplan van de gemeente loopt tot 2040, maar we moeten nu beginnen. Ideeën: parkeerplaatsen weghalen, hubs organiseren, deelauto's promoten. De Neckar- en Berezinaadreef zijn gevoelig voor hardrijders, daarin moet geknipt worden.

Fiets

Punten waarop de wijk aantrekkelijker kan worden gemaakt voor fietsers:

- slimmere verkeerslichten (waarbij fietsers en voetgangers tegelijk groen hebben);
- betere verlichting in parken;
- meer veiligheid voor fietsende kinderen op straat, door de maximumsnelheid van auto's te verlagen.

Openbaar vervoer

Om Overvechters te laten switchen van auto naar openbaar vervoer, moet de bus qua snelheid daarmee concurreren. Op dit moment ben je met de fiets sneller op Utrecht Centraal dan met de bus.

Concrete ingrepen om een snellere busverbinding te bereiken, zijn:

- het creëren van busbanen, zodat de bus geen vertraging oploopt door verkeersopstoppingen tijdens de spits;
- minder bushaltes (of twee soorten bussen per uur, waarvan de een wel stopt bij elke halte en de ander minder vaak stopt, zodat je snel in het centrum of op Utrecht Centraal bent).

De breakoutroom benadrukt dat het belangrijk is om goed te plannen waar je woningen gaat bouwen en welke OV-verbindingen daar naartoe gaan.

Voetgangers

Er zijn een aantal knelpunten in het huidige mobiliteitsplan als het gaat om voetgangers:

- toegankelijkheid. De wijk wil veel vergroenen, dit moet niet ten koste gaan van de toegankelijkheid van de wijk voor personen met een fysieke beperking;
- fiets- en voetgangerspaden. Fietsers en voetgangers moeten duidelijk aangegeven, gescheiden paden hebben. Die moeten ook goed zichtbaar (voelbaar) zijn voor mensen met een visuele beperking;
- veilige oversteekpunten met middeneilanden. De breakoutroom pleit voor het faciliteren van oversteekpunten die er van nature al zijn.

8. Plenaire discussie

(On)veiligheid op de fiets

Matthias: ik voel me op de fiets onveilig in Overvecht door het gedrag van automobilisten. Het is prima om infrastructuur en mobiliteit aan te passen, maar op 50km-wegen wordt huftergedrag vertoond. Daar valt veel winst te behalen. Waarom investeren we in opwaardering van de openbare ruimte en niet in plaats daarvan in politie en veiligheid op straat?

Pieter Buijs: helemaal mee eens. Veiligheid voor fietsers is belangrijker dan dat de straat er mooi uitziet. We moeten vooral snel handelen om de wijk leefbaar en fietsbaar te houden terwijl het drukker wordt in de wijk.

Henri van der Vegt: infrastructuur en verlichting maken een omgeving fietsbaarder. Overvecht is gebouwd voor de auto, dat moeten we gaan omvormen naar een wijk gericht op fietser, voetganger en OV-gebruiker.

Els: heeft criminaliteit invloed op de (verkeers-)veiligheid in Overvecht?

Henri: dit heeft er zeker mee te maken. Zolang Overvecht onveilig voelt door criminaliteit, pakken mensen de auto. Dit moeten we per straat/buurt bekijken.

Plannen evalueren

Job Haug: wanneer je verbeteringen doorvoert op het gebied van doorstroming, veiligheid et cetera, moet je na verloop van tijd evalueren of doelstellingen zijn gehaald. Het doorvoeren van verbeteringen is soms niet genoeg, je moet net zo lang doorgaan tot doelstelling bereikt is.

Martijn Dijkhof: dit is een terecht punt. Je moet vooraf zorgen voor een duidelijk doel en een goede set maatregelen met een duidelijk ontwerp, zodat dit doel bereikt wordt. Bij verkeersveiligheidsprojecten evalueren we altijd na een (half) jaar of er nog aanvullende maatregelen nodig zijn.

Verkeer binnen de wijk en verkeer door Overvecht heen

Arjen: Zorgt verkeer binnen de wijk voor problemen of zorgt verkeer dat door de wijk heen rijdt naar een bestemming buiten de wijk voor problemen? Voor welke van die twee problemen biedt het mobiliteitsplan een oplossing, of voor allebei?

Maarten van Haaren: Wanneer er auto's lomp rijden in de wijk kan ik niet zien of zij van binnen of van buiten Overvecht zijn. Wanneer we aanpassingen willen doorvoeren, bijvoorbeeld in de maximumsnelheid, moeten we goed kijken of mensen zich hier in de praktijk ook aan houden.

Bart Stouten: bij lezen van mobiliteitsplan vroeg ik me af: voor wie is dit geschreven? Wat wil je bereiken? Ik zie in het plan dat verkeer en vervoer een doel op zich wordt, niet een middel tot een doel. Ik zie een oplossing, maar geen probleem.

Maximumsnelheid op N-wegen

Ruud: hoe erg is het als er op N-wegen 80 km/u wordt gereden in plaats van 70 of 50? Laten we ons richten op de wegen binnen Overvecht, waar je andere weggebruikers kruist, zoals voetgangers en fietsers. Daar moeten we vooral verbeteringen aanbrengen.

Annette, aangevuld met opmerkingen in de chat: als er op N-wegen 70 of 80 wordt gereden, levert dit voor omwonenden wel degelijk overlast op in de vorm van geluid of fijnstof. Ook kruisen N-wegen met fiets- en wandelroutes, waarvoor veilige oversteekpunten nodig zijn. Het hangt altijd met elkaar samen.

Een samenhangend plan in plaats van losse oplossingen

Annette merkt op dat plannen op het gebied van vervoer en verkeer in Overvecht nu aanvoelen als een lappendeken van verschillende oplossingen. Ze vult hiermee Jeroen aan en zou graag zien dat er een wijkverkeersplan komt voor Overvecht als aanvulling op het stedelijke mobiliteitsplan. Overvecht voldoet niet aan het ideaalbeeld dat de gemeente heeft over wat mobiliteit in de stad Utrecht is en moet worden. Daar moet de gemeente realistisch over zijn.

Martijn: soms is een kleine ingreep al een hele goede oplossing.

Annette: een goed integraal verkeersplan, waarin uitgewerkt wordt wat het ideaalbeeld is, zou zorgen voor een meer leefbare wijk. Bijvoorbeeld: nu zijn fietspaden in de wijk soms vrijliggend, dan wordt het een fietsstrook, dan weer een ventweg, dan weer fietsstrook, etc. Dit maakt dat mensen zich op de fiets niet veilig voelen: de verkeerssituaties zijn onduidelijk.

Mark: herkenbare, lange fietsroutes door de wijk zijn inderdaad nodig om mensen meer aan het fietsen te krijgen.

Snelfietsen

Harriët Teijen is bewoner en speed pedelec-gebruiker. Ze vraagt aandacht voor deze snelle fietsen en geeft aan dat ze als snelfietser altijd haar tempo (maximaal 45 km/u) aanpast aan haar verkeersomgeving. Eigenlijk moet ze op de rijbaan fietsen maar ze haalt op eigen kracht die 45 km niet. Ze merkt op dat andere weggebruikers vaak oortjes in hebben of niet opletten en daardoor soms verrast worden door een snelle fietser. Ze pleit ook voor bredere fietspaden en wil op het fietspad ook graag doorfietsen. Anders had ze wel een gewone fiets genomen.

Mobiliteitsplan, zienswijze en omgevingsplan

Susana merkt op dat het mobiliteitsplan erg gericht is op groeiambities voor de stad. Ze ziet niet terugkomen wat Overvecht hiermee opschiet.

Els: hopelijk gaat het omgevingsplan van de gemeente dit verder uitwerken. Op de vergadering van 8 februari spreken we hier verder over.

Annette dankt iedereen voor input voor onze zienswijze. Op 11 januari organiseert de gemeente een webinar over het mobiliteitsplan. Daar kan iedereen aan meedoen. Aanmeldlink via [deze website](#).
Els: wij hebben n.a.v. de bijeenkomst van vanavond nog een vooroverleg met de gemeente op 7 januari. Wil je daarbij meepraten, laat dit weten via mail of chat.
Arjen stelt voor om na 11 januari nog een keer samen te komen rondom een concept-zienswijze, zodat aanwezigen hierover kunnen meepraten.

Aanwezigen die in de chat aangeven dat ze graag meepraten op 7 januari: Jeroen Mekenkamp, Piet Buijsman, Matthias, Maarten van Haaren, Harriët Teijen en Ruud Weijtens.

9. Conclusies en sluiting

Els dankt alle aanwezigen voor hun nuttige input en sluit de vergadering.