

Gemeente Utrecht
Afdeling Realisatie Mobiliteit
Antwoordnummer 3376
3500 VP Utrecht

30 december 2015

Advies voor en reactie op 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen'

Geacht heer/mevrouw,

Het document 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' (SRSRSB) van 10 november 2015 is het concept Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan Utrecht (GVVP) voor de jaren 2015 – 2025. Het definitieve en vastgestelde document zal het uitgangspunt zijn voor bestemmingsplannen (straks omgevingsplannen), waarbij de ruimtelijke ontwikkelingen de capaciteit van de infrastructuur volgen (pagina 10). Daarmee moet Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar blijven.

Een van de maatregelen is er op gericht dat het autoverkeer zoveel en zo lang mogelijk op de ring blijft, voordat het afslaat naar de bestemming in Utrecht. Voor Overvecht zijn met name de prognoses voor de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en de Einsteindreef (als wijkontsluitingsweg) relevant, omdat het verkeer op die wegen van invloed is op de leefbaarheid in de wijk.

In ons advies/reactie benoemen we eerst enkele algemene punten en vervolgens hanteren wij de volgorde van het document.

Algemeen

- Het is positief dat in dit GVVP wordt uitgegaan van een groei van de stad waarbij een bandbreedte laag-hoog ruimtelijk scenario is gehanteerd. Ook is het goed dat onderzocht is wat de verschuiving naar vervoerswijze zal zijn in 2025 zonder en met de maatregelen uit SRSRSB.
- In het GVVP wordt geen link gelegd met demografische gegevens. Het is daarom niet duidelijk of dit een relatie heeft met vervoersmodaliteiten en meegenomen zijn in de toekomstvisie.
- Het document is een beleidsdocument en geldt als juridisch kader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen (bestemmingsplannen en in de toekomst de omgevingsplannen). Het is wenselijk om de kaders als puntsgewijze toetsingscriteria uit te werken zodat toekomstige ontwerpen voldoen aan de gestelde eisen. Wij noemen ter illustratie het voorbeeld dat goederenvervoer wordt gescheiden van bezoekersstromen. In een recent ontwerp voor het winkelcentrum Overvecht zou het bevoorradingsverkeer via het fietspad naar de eindbestemming gaan. Fietsers maken gebruik van het fietspad om het winkelcentrum te bezoeken. Volgens de toetsingscriteria zou zo'n ontwerp aangepast moeten worden.

Voetganger

- Er is alleen rekening gehouden met wandelende voetgangers, terwijl er ook recreatieve joggers met een ander tempo zijn.

Fiets

- In de lijst voor het toekomstbeeld staat dat de oversteekbaarheid bij het winkelcentrum Overvecht verbeterd kan worden (nr. 43). Daarnaast dient volgens ons de bereikbaarheid van de winkels voor fietsers binnen het gebied van het winkelcentrum ook verbeterd te worden. Op dit moment zijn er

voor fietsers geen veilige toegangswegen binnen het gebied van het winkelcentrum. Deze confrontatie toekomstbeeld met huidige situatie dient te worden toegevoegd aan de lijst.

- Utrecht wil fietsstad zijn en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit verbeteren. Naast de opkomst van de elektrische fiets, zien we ook steeds meer fietsen aangepast aan de leefstijl en het gebruik. Denk aan de verlengde fietsen met een bak voor of een kinderfietsje achter de bagagedrager. Het is wenselijk en noodzakelijk om rekening te houden met deze verlengde fietsen. Concreet houdt dit in dat er normen moeten komen voor zowel de openbare fietsstallingen (in centrum) als de bepalingen voor fietsstallingen bij woningen en kantoren/bedrijven in de bestemmingsplannen (omgevingsvergunningen). De Nota Stallen en Parkeren van 2013 voorziet hier niet in. Alleen door extra inspanning hier op kan de ruimtelijke kwaliteit in de openbare ruimte op termijn worden gewaarborgd.
- Daarnaast dienen de normen voor maatvoering voor breedte en bochten van fietspaden/stroken aangepast te worden aan de verlengde fietsen.
- Er wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdfietsroute en doorfietsroute. Het verschil is onduidelijk. Zijn er verschillen in fysieke uitvoering? En zijn er bijvoorbeeld doorfietsroutes die geen hoofdfietsroutes zijn?
- Het is goed als er innovatieve oplossingen ingezet worden voor de doorstroming fietsverkeer. Zie bijvoorbeeld het artikel over 'pratend verkeer' in Stadsblad Utrecht van 9 december (pag 11). In hoofdstuk 4.5 wordt vooral gekeken naar gemotoriseerd verkeer, terwijl juist goede doorstroming voor fietsers automobilisten kan verleiden om de fiets te nemen in plaats van de auto. Wij pleiten er voor om het dynamisch verkeersmanagement voor fietsers te verbeteren. Op dit moment wordt dit ingezet, maar dit vraagt nog optimalisatie. Het is vreemd dat je als fietser moet stoppen waarna de voetgangers in dezelfde richting groen krijgen.
- Op de kaart van pagina 31 ontbreekt de fietsroute op de Belo Horizontedreef (naast sportvelden), terwijl er wel een fietsroute staat in het verlengde van de Zamenhofdreef (door gebied Roolwaterzuivering). Is dat een foutje?

Openbaar vervoer

- We pleiten er voor om ook Overvecht station een knooppunt status te geven. De functie van het station wordt versterkt door goede infra-verbindingen en voorzieningen op het station (P+R en fietsstallingen). Nu is er geen goede busverbinding tussen Overvecht Noord en Overvecht station. Door een goede verbinding naar Overvecht station ontstaat een goede bus-trein verbinding. Daarnaast is het belangrijk dat het centrum van Utrecht ook met de bus goed bereikbaar blijft.
- Bij Stadsboulevards moet worden voorkomen dat bussen in de file komen te staan. Het openbaar vervoer moet gunstig zijn ten opzichte van de auto. Gedacht kan worden aan vrije busbanen.
- Om in de toekomst een nog betere infrastructuur te krijgen zou het spoor gebruikt kunnen worden door een lightrail, waarbij er extra opstapplaatsen worden gecreëerd (vergelijkbaar met Randstadrail, waar de trein ook voor stedelijk vervoer wordt ingezet). Zo'n oplossing waarborgt snelle en schone verbindingen. Te denken valt bijvoorbeeld aan een metrolijn Voordorp – Blauwkapel – Overvecht NS – Brailledreef – Oudenoord – Utrecht Centrum. Zo'n systeem kan uiteraard ook elders op het spoor worden toegepast. Wij missen deze toekomstvisie of onderzoek ernaar in het GVVP.

Auto

- De Einsteindreef is de belangrijkste toegangsweg (vanuit het noorden en oosten) naar Overvecht, Zuilen en Oog in Al. Met deze logische en snelle verbinding naar Zuilen en Oog in Al krijgt de Einsteindreef veel gebiedsvreemd verkeer te verwerken. Het herinrichten van het deel Einsteindreef-noord naar stadsboulevard wordt gepland na 2023 (pagina 82). Dat is na de realisatie van de Noordelijke Randweg. Het advies is om zoveel mogelijk gebiedsvreemd verkeer op de Einsteindreef te voorkomen en autoverkeer geen gewoonte te laten aanwenden om via de Einsteindreef naar andere wijken dan Overvecht te gaan. Dat kan worden voorkomen door alternatieven aantrekkelijk te maken en de herinrichting naar stadsboulevard te plannen voorafgaand of tegelijk met de opwaardering van de NRU, tenzij onderhoudswerkzaamheden aan de weg uitgesteld kan worden. In het laatste geval is

het kostenefficiënter om de aanpassing later uit te voeren. NB. De Einsteindreef is in 2002/2003 helemaal aangepakt en opnieuw geasfalteerd.

- Het is wenselijk om in de afbeelding op pagina 38 visueel een groter verschil te maken tussen snelwegen (100 km/u) en autowegen (80 km/u). Het onderscheid is nu te klein.
- Tevens zijn in de afbeelding alleen parkeren in het centrum en P+R (de transferia) aangegeven. Hierdoor lijkt het alsof wordt gestimuleerd om of in de transferia of in het centrum te parkeren. Het is opmerkelijk dat parkeren in het centrum zoveel aandacht krijgt, terwijl het beleid erop gericht is de auto uit de stad te weren.

Goederenvervoer

Het deel goederenvervoer omvat 2 pagina's. De vorige versie van het GVVP omvatte dit nog 6 pagina's. Het is opmerkelijk dat een visie op goederenverkeer zo beperkt is uitgewerkt, terwijl hier wel veel ontwikkelingen gaande zijn die ook de stad Utrecht raken. Wij noemen onderstaande punten die missen in de uitwerking:

- Goederenvervoer verschillende modaliteiten (weg, water en rails)
- Doorgaand goederenvervoer
- Goederenvervoer van/naar bedrijventerreinen
- Bevoorrading winkelcentra: niet alle winkelcentra zijn opgenomen in de kaart (Overkapel, Gagelhof en De Klop ontbreken in Overvecht)
- De levering van producten die online zijn besteld (veel – half lege – transportbusjes in de straten)
- Bouwverkeer waar ruimtelijke ontwikkeling gaat plaatsvinden (in Overvecht bijvoorbeeld op de Camera Obscuradreef)
- Vervoer gevaarlijke stoffen (externe veiligheid)
- Knooppunten goederenvervoer
- Doelgroepenvervoer (zie pagina 59 Regionaal Verkeers- en VervoersPlan Provincie Utrecht 2005-2015)

Mobiliteits- en verkeersmanagement

- Het is goed om tijdelijke experimenten uit te voeren in de openbare ruimte (pagina 61). Hiermee wordt inzicht verkregen in wat succesvol kan zijn en wat niet. Zo zou een tijdelijke afkoppeling Moldaudreef van NRU betrouwbare informatie geven over de impact van die afkoppeling.
- De stedelijke verbindingswegen worden 50 km/u. Het is goed dat de snelheid van 30 km/u uitgangspunt wordt in woonwijken. In Overvecht zijn veel wegen ingericht op 50 km/uur. Toch worden er randvoorwaarden aan gesteld vanuit openbaar vervoer. Wij pleiten 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 wordt. Zoals het nu in het document beschreven is, is het onduidelijk of straks 30 km/u of OV leidend is.

Graag vernemen wij uw reactie op bovenstaande punten.

Met vriendelijke groet,

Jasper Fastl
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