

Inspraakreactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Aan: College van B&W Gemeente Utrecht

t.a.v. Inspraak RSU2040, rsu@utrecht.nl

Van: Initiatiefgroep gezonde stad

Een collectief bestaande uit diverse stadmakers, groene buurtinitiatiefgroepen en het 'Groen Stadwandeln netwerk'

Contactpersoon: Martine Sluijs

Datum: 9 maart 2021

Geacht college,

Met grote belangstelling hebben wij het concept 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.

Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen.

We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Graag introduceren we als *aanvulling* op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel "DE VERTRAAGDE STAD". Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als 'inclusief', 'menselijke maat', 'ontmoeting', 'gezondheid' en 'samen maken we de stad' nog meer handen en voeten.

We hebben dit zesde stadsprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.

Met vriendelijke groet,

Initiatiefgroep gezonde stad

Dit initiatief wordt gesteund door 23 stadmakers, groene buurtinitiatiefgroepen en het 'Groen Stadwandelnetwerk' uit de volgende wijken/buurtten.

Lunetten

Voordorp

Huizingabuurt

Pijlsweerd

Rotsoord

De Buurtcamping Noordwest, Noordoost, West, Zuid, Lunetten, Overvecht

Rubenslaan (Oost)

Dichterswijk

Hoograven

Lombok

Nieuw Engeland

Muntkwartier

Binnenstad

Leidsche Rijn

Zuilen

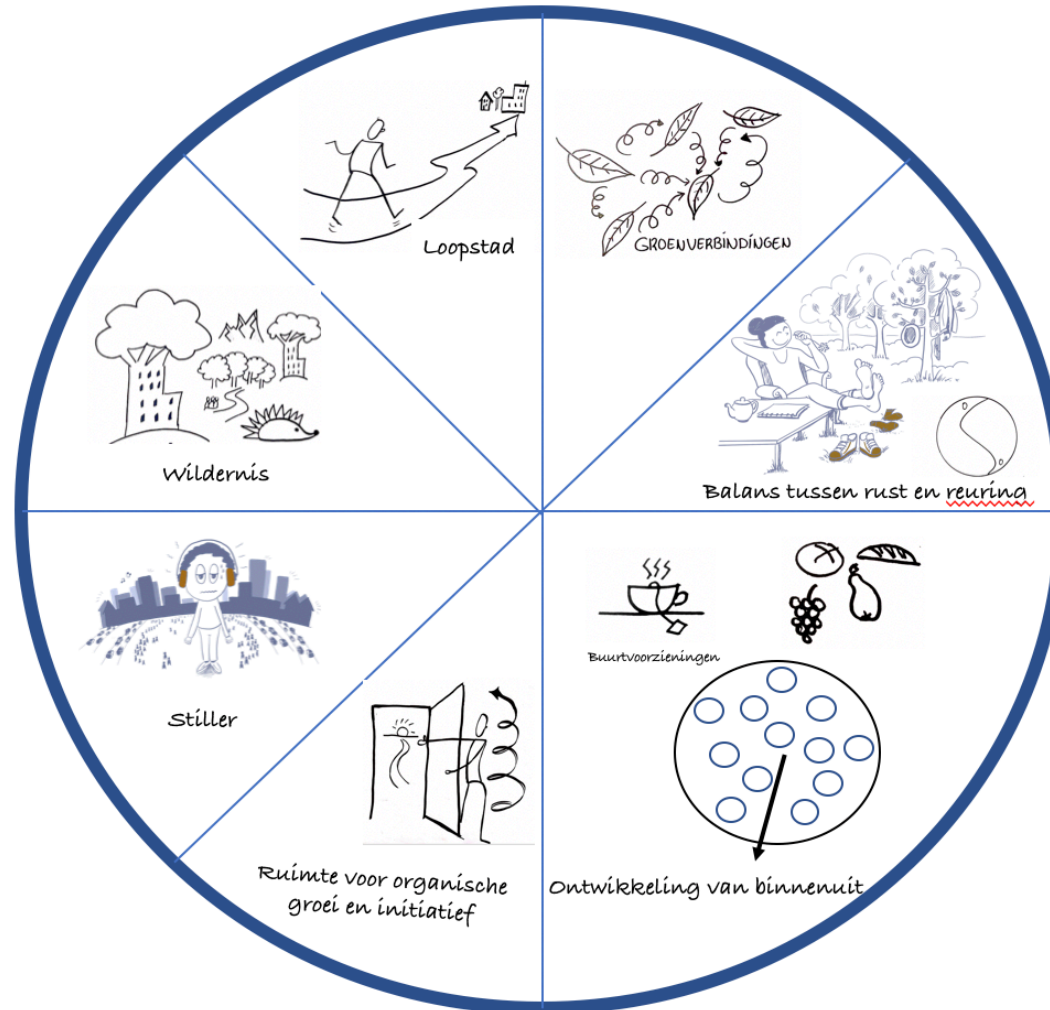
Werkspoorkwartier

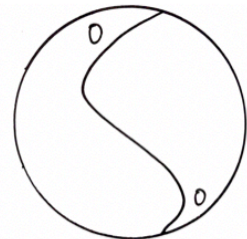
Tuinwijk

Overvecht

HET ZESDE STADSPROFIEL: DE VERTRAAGDE STAD

1. Gezonde balans tussen rust en reuring
2. De stad ontwikkelt zich van binnen uit
3. Stad van de mensen





Balans tussen rust en reuring

1. GEZONDE BALANS TUSSEN RUST EN REURING

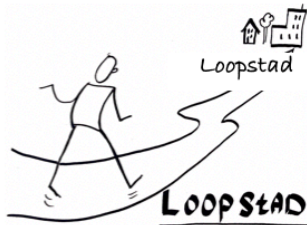
Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen

We gaan kleiner wonen en thuis wordt weer vaker een werkplek. Het is niet meer vanzelfsprekend altijd rustig thuis. De buitenruimte wordt belangrijker als verlengstuk van je thuis, dus ook een plek waar je even tot rust kunt komen.

Gebrek aan plekken om tot rust te komen is voor iedereen ongezond. Dat blijkt uit vele onderzoeken en studies die gaan over een gezonde leefomgeving. <https://ap.lc/rF40w>

Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Er zijn voldoende 'luwteplekken' rondom ieders eigen woning, in de wijk en in stadscentra.

Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dat betekent dat er - naast onze visie op "Utrecht loopstad" - bijvoorbeeld ook voldoende slowfietsroutes zijn. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Ook mensen die minder snel zijn.



2. UTRECHT WORDT EEN LOOPSTAD!

Een stad waar mensen graag lopen en wandelen is mooier, stiller, gezonder en duurzamer. Er is meer kans op ontmoeting, waardoor mensen nog liever buiten verblijven. Utrecht heeft het met zijn overzichtelijke schaal en al aanwezige fijnmazigheid in zich om een echte loopstad te worden. Dit kan alleen door het op stadsniveau in de RSU te verankeren. Utrecht maakt een loop- en wandelroutenetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk, waardoor je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kunt zoeken in de zomer. Anderzijds uit een levendig, functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt.

Utrecht ontwikkelt en koestert een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad. Nieuwe (gebieds)ontwikkelingen geven de voetganger een volwaardige plek door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het voetgangersnetwerk.



3. DE STAD ALS EEN GROOT PARKLANDSCHAP

a. Utrecht versterkt het bestaande groen, verbindt groene lopers met elkaar tot een fijnmazig groen netwerk en legt actief lopers uit naar buitengebieden.

b. Utrecht volgt het voorbeeld van London National Park City <https://ap.lc/ucPRW> en beschouwt zichzelf als een stedelijke habitat die onderdeel uitmaakt van een groter parklandschap in de regio. Een parklandschap dat we koesteren, sterker en groter maken. Een parkomgeving waarbinnen we wonen, verblijven, werken, onze vrije tijd besteden en ons verplaatsen. Utrecht als 'groeiregio' krijgt hierdoor een andere dimensie met andere groeiwaarden.

c. Nieuwe infrastructuur wordt ingepast in dit parklandschap en doorsnijdt geen bestaande groene en blauwe structuren.

d. De relaties tussen groenblauwe verbindingen, lopen, fietsen, verblijf- en parklandschap worden versterkt. De groenblauwe verbindingen langs kanalen, grachten, singels, sloten en (recreatie)plassen hebben een hoge potentie voor het parklandschap. Het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen zowel voor verblijven als voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken bevat echter ook veel verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brilledreef en Lessinglaan etc. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn om te verblijven of langs te lopen of fietsen onaantrekkelijk. Utrecht kijkt daarom kritisch naar de dragers van het parklandschap en het groene stadswandelnetwerk*.

* In bijlage 2 treft u een uitwerking aan van ons voorstel voor een groen stadswandelnetwerk. Deze brief is op 31 januari 2021 ingestuurd als inspraakreactie op het Mobiliteitsplan Utrecht 2040.

4. UTRECHT DE GELUIDSLUWE STAD

Hoge of continue geluidsbelasting staat op nummer 2 in de ranglijst van omgevingsfactoren die ziektelast met zich meebrengen. Utrecht kijkt daarom verder en verandert in 10 jaar in een geluidsluwe stad.



AANPAK NEGATIEVE FACTOREN TRANSPORTVERKEER

1. De geluidsbelasting langs doorgaande wegen en infrastructuur, ook aan de randen van de stad, wordt aangepakt en dat gebeurt op een andere manier dan nu:
 - a. Utrecht maakt geen geluidsbelastingkaarten op grond van modelberekeningen maar op grond van metingen en beleving. Dit geeft een volstrekt ander beeld dan de huidige kaarten, namelijk een beeld vanuit mensperspectief.
 - b. Utrecht gebruikt niet de maximum toegestane geluidshinder van 60dB als maat voor interventies maar 42 dB, omdat vanaf dit punt de gezondheid van mensen in het geding komt.
2. Een gezonde, geluidsluwe stad geldt als randvoorwaarde voor locatiebepaling/keuzes voor nieuwe mobiliteiten en infrastructuur.

AANPAK POSTIEVE FACTOREN

3. Groene gevels en daken, en groene binnenplaatsen zijn de norm: deze dempen geluid en dienen ook andere gezonde doelen.
4. Er wordt volop aandacht besteed aan 'positieve geluidslandschappen en non-akoestische factoren' (zie ontwerpprincipie 1. 'goede balans tussen rust en reuring').

Bron RIVM

"Geluid van transportverkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan ziektelast door omgevingsfactoren. Na fijnstof (PM_{2,5} fijnstof) staan geluid van transportgeluid en passief roken in Nederland op de gedeelde tweede plaats van een ranglijst van factoren in de fysieke leefomgeving die de meeste ziektelast met zich meebrengen. Dit blijkt uit onderzoek door deWHO (Wereldgezondheidsorganisatie) naar de invloed van milieufactoren op onze gezondheid".

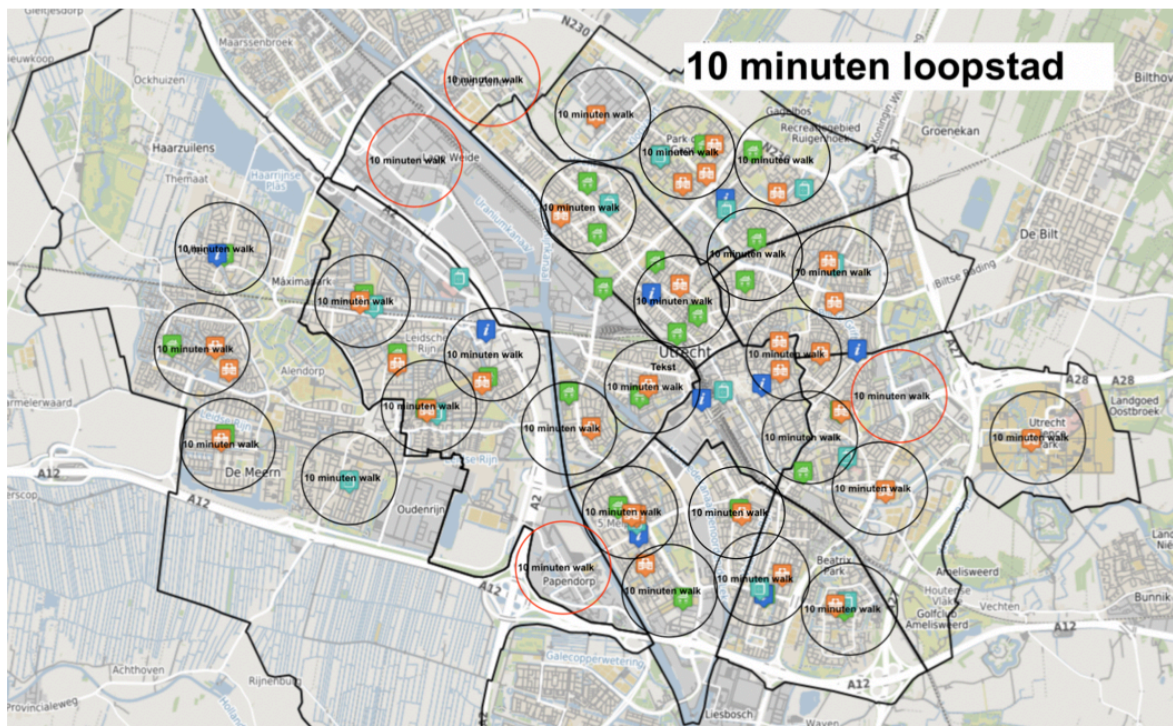
"Gezondheidseffecten zijn gedeeltelijk afhankelijk van de eigenschappen van het geluid, zoals intensiteit, frequentie (toonhoogte) en duur. Daarnaast spelen zogenaamde niet-akoestische aspecten een rol" (zie over non-akoestische factoren onze passage over luwteplekken)

"Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd. Geluid kan echter ook direct resulteren in fysiologische reacties zoals een verhoogde bloeddruk. Ook kan geluid een negatieve invloed hebben op de leerprestaties van kinderen".

5. ONTWIKKEL DE STAD VAN BINNEN UIT

Menselijke maat, sterke buurten en een inclusieve stad

De stad is een levend, groeiend organisme, waarin groen, bebouwing, bewoners, voorzieningen en andere aspecten continu in verbinding met elkaar staan en in beweging zijn. Een humuslaag van stedelijkheid die mede door demografische en economische ontwikkelingen voortdurend in beweging is. Gezond stedelijk leven betekent voorzieningen om de hoek, mensen ontmoeten op straat, je makkelijk kunnen verplaatsen, te voet maar ook met het openbaar vervoer en groene plekken om te verblijven en bewegen in de nabije omgeving. Een weefsel dat door de tijd is ontstaan, met waardevolle ontmoetingsplaatsen en sociale structuren. Dit is de tienminutenstad op loopafstand: wonen, ontmoeten, winkelen en sporten binnen je eigen stadsbuurt.





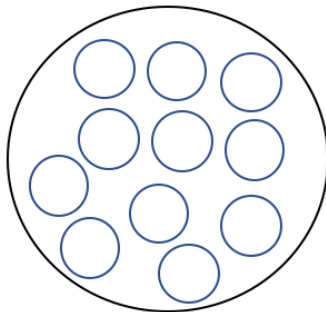
In veel bestaande wijken staan voorzieningen onder druk. Mede door lagere bevolkingsdichtheden (kleinere huishoudens), worden scholen, winkelveorzieningen en culturele en sportieve ontmoetingsplekken samengevoegd en verdwijnen ze uit buurten en is er minder levendigheid op straat.



Buurtvoorzieningen

De RSU lijkt het belang van een compacte stad, zodat er voldoende dragers zijn voor voorzieningen, te erkennen en als uitgangspunt te nemen, maar gaat hierin teveel voorbij aan de bestaande stadswijken en buurten en de betekenis van stedelijkheid.

Afgezien van Overvecht wordt er in de RSU niet ingezet op versterking van de bestaande stad, maar vooral op transformatielocaties die met grote HOV-lijnen onderling worden verbonden. Door meer op de bestaande wijken in te zetten kan de sociale en economische structuur in de hele stad worden versterkt. Gezonde en een evenwichtige verdichting in samenspraak met de bewoners leidt tot een groter draagvlak voor economische en maatschappelijke voorzieningen, dragers voor openbaar vervoer door de hele stad en verbeteringen in de openbare ruimte.



Kortom: versterk de fijnmazigheid en stedelijkheid van de bestaande stad en groei van binnenuit in plaats van het accent van de ruimtelijke strategie te leggen op het bouwen van nieuwe wijken met nieuwe centra naast de bestaande stad.



Wildernis

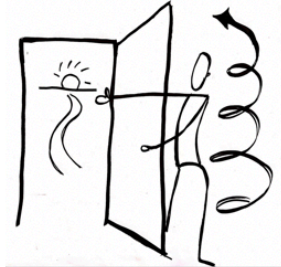
6. UTRECHT OMARMT WILDERNIS*

Utrecht houdt ruimte voor avontuurlijke plekken waar oude opvattingen over standaard 'beeldkwaliteit' meer wordt losgelaten. In de wildernis is ruimte voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.

* 'Het concept over 'Urban Rewilding' wordt internationaal omarmd.

<https://www.yesmagazine.org/environment/2021/02/24/europe-cities-nature-rewild/>

Ruimte voor organische groei en initiatief



7. UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN

Het zijn de mensen die een plek identiteit geven en deze in gebruik nemen. Er is daarom ook ruimte om samen met de gemeente plekken *geleidelijk* te laten groeien samen met ondernemers en inwoners. De stad is nooit af en maken we samen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit zich een plek toe te eigenen dan een gepolijste plek.

Plekken krijgen betekenis door gebruik en geschiedenis. Een plek beweegt mee met de identiteit die bewoners eraan geven. Er is daarom ook ruimte om als gemeente en gemeenschap met elkaar plekken geleidelijk te laten groeien. De stad is nooit af en maken we samen, waarbij we bestaande kwaliteiten koesteren en hierop voortbouwen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit tot mede-eigenaarschap dan een gepolijste plek, bieden ruimte voor aanpassing door de tijd en blijven zo ook betekenisvol. Ruimte voor organische groei en initiatief is daarmee medebepalend voor de kwaliteit van plekken in de stad.

UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN (vervolg)

Organische groei sluit een schaa sprong niet uit. Het gaat om het zorgvuldig inbedden van nieuwe ontwikkelingen in een bestaand weefsel: bouwen met oog en respect voor de bestaande gelaagdheid van ruimtelijke structuren en sociale netwerken. Wat zijn bestaande kwaliteiten? Welke daarvan staan onder druk? Hoe passen nieuwe ontwikkelingen in het bestaande weefsel en bieden zij kansen om het weefsel te versterken? Door als gemeente en gemeenschap dit gesprek met elkaar te blijven voeren en gedragen keuzes te maken wordt de bestaande stad veerkrachtiger, door zichzelf te vernieuwen voortbouwend op de geschiedenis en de netwerken van buurten en haar bewoners.

TOT SLOT

Graag denken we met u mee over een verdere uitwerking van dit stadsprofiel als onderdeel van de RSU. Een van de suggesties is om een 'vertraagde-stadkaart' te maken waarin we enkele nieuw te maken kaartlagen en bestaande kaartlagen die betrekking hebben op de ontwerpprincipes 1 t/m 7 over elkaar heen leggen.

Op deze manier kunnen we stadbreed kansen en knelpunten opsporen en uitdagingen definiëren om verder mee aan de slag te gaan.

Bijlage 2

Inspraakreactie Mobiliteitsplan Utrecht 2040

Aan: College van B&W Gemeente Utrecht
t.a.v. Inspraak mobiliteit; inspraakmobiliteit@utrecht.nl

Van: Initiatiefgroep Groen Stadswandelnetwerk
Contactpersoon: Martine de Vaan

Utrecht, 31 januari '21

Geachte college,

Met grote belangstelling hebben wij de actualisatie van het Mobiliteitsplan 2040 gelezen. We steunen de ambitie om meer ruimte te creëren voor de mens, meer aandacht te geven aan de voetganger, voor verblijven in de stad, en de inzet op een uitstekende fietsinfrastructuur. Ook het slimmer sturen op mobiliteitskeuzes zien we als een kansrijke (zo niet noodzakelijke) strategie om de ambitie te realiseren.

Wij denken met u dat het belangrijk is om stevig te sturen op stille, duurzame en gezonde mobiliteit voor gezond stedelijk leven in een steeds vollere, verdichtende stad.

We willen tegelijkertijd graag een belangrijke aanvulling bepleiten, en dat is een meer expliciete inzet op de voetganger door het opnemen van een voetgangersnetwerk op het schaalniveau van de stad.

Wandelen leeft bij bewoners. Dat was al zo voor de coronacrisis, blijktens de talloze lokale wandelinitiatieven, van reeds gerealiseerde wandelrondjes tot plannen voor nog meer ommetjes. Nieuwe routes die de afgelopen jaren zijn toegevoegd aan de stad worden bijna direct volop gebruikt. En als de coronacrisis ons iets geleerd heeft is het enorme behoefte van Utrechters om direct in de eigen woonomgeving te kunnen wandelen en sporten. De toename van lopen was het afgelopen jaar overal op straat te zien.

Het mobiliteitsplan 2040 is een kans om de voetganger daadwerkelijk een volwaardige plek te geven, en dat betekent dat dit wat ons betreft ook vertaald zou moeten worden naar een kaart met het stedelijk loop- en wandelnetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk waardoor je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kan zoeken in de zomer. Anderzijds uit een levendig functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt.

Wij denken dat dit het moment is voor een voetgangersnetwerk, om twee redenen. Ten eerste omdat de tijd rijp is om de voetganger als volwassen vorm van mobiliteit te behandelen, niet alleen om naar een winkel verderop te lopen of voor een ommetje van 2 km, maar als hoofdmodaliteit. Steeds meer mensen zoeken een manier om beweging in hun dagelijks leven op te nemen en lopen leent zich daar toe. Het 'Erik Scherder'-effect en de populaire Ommetje-app van de Hersenstichting zijn een illustratie daarvan. Ten tweede omdat op het moment dat in het Mobiliteitsplan wel de netwerken voor fiets, bus, tram, trein en auto worden vastgesteld zonder een netwerk vast te stellen voor de voetganger, onbedoelde maar ongewenste doorsnijdingen van loop- en wandelroutes

kunnen ontstaan. Er vindt dan überhaupt geen afweging over het belang van de wandelaar plaats bij de verdeling van de ruimte.

Dit betekent kortom dat er een aanvulling nodig is op de wandelnetwerken op lokaal niveau (zoals genoemd in het Mobiliteitsplan).

We hebben met een groep bewoners uit verschillende delen van de stad samen nagedacht hoe dit wandelnetwerk vorm zou kunnen krijgen. Als we het bestaande knooppuntennetwerk, gemeentelijke plannen voor gebieden en lokale initiatieven aan elkaar knopen in een stadsbreed wandelnetwerk wordt de stad veel wandelbaarder, met uitstekende kansen voor het realiseren van meer groen en versterking van de biodiversiteit.

Concreet bepleiten wij om het Mobiliteitsplan op de volgende punten aan te vullen c.q. aan te passen.

1) Toevoegen: een kaart met een stadsbreed voetgangersnetwerk

Deze extra kaart bevat het routenetwerk voor de voetganger/wandelaar. De kaart moet ons inziens 1) het groene stadswandelnetwerk omvatten (niet alleen voor recreatie ook voor mobiliteit) en 2) een hoogwaardig toegankelijk bestemmingennetwerk.

Wij hebben zelf ter inspiratie een voorbeeld gemaakt van het groene stadswandelnetwerk (zie bijlage) en bieden onze hulp aan bij het opstellen van een definitieve kaart voor het Mobiliteitsplan.

Met deze kaart zorgen we ervoor dat bestaande wandelnetwerken op het netvlies komen te staan - als eerste stap in een volwaardige ruimtelijke afweging. Het vormt de basis voor het koesteren en verbeteren van het wandelnetwerk op stadsniveau. Bij nieuwe ontwikkelingen kunnen knelpunten voor wandelaars worden voorkomen c.q. kansen worden benut, en bij bestaande knelpunten kan worden gezocht naar oplossingen.

De bijgevoegde aanzet voor het groene stadswandelnetwerk is opgebouwd uit:

- het bestaande wandelknooppuntennetwerk
- stadsparken
- grotere wandelrondjes, zoals stadseiland, Singel, rondje Oog in Al, het Lint in het Maximapark
- kanalen, grachten sporen, lijn- en ringparken
- ambities uit gemeentelijke gebiedsplannen (bijvoorbeeld Amsterdam Rijnkanaal) en burgerinitiatieven (zoals zusterparken, ringparken)

Het groene stadswandelnetwerk heeft enige overlap met de groenblauwe netwerken kaart uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (zoals afgelopen week naar buiten gebracht), maar is zeker niet hetzelfde. De kaart met groenblauwe netwerken bevat veel doorgaande verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brilledreef en Lessinglaan. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn voor de voetganger bijzonder onaantrekkelijk. Dit zijn niet de dragers voor een groen stadswandelnetwerk. De meeste groenblauwe verbindingen op de kaart zijn dat daarentegen zeker wel en het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken laat zien dat redeneren vanuit de voetganger nodig is om tot een goede kaart te komen.

We hebben ons nog niet gewaagd aan het maken van een voorbeeld voor de tweede kaart, het hoogwaardige toegankelijke bestemmingennetwerk. Daar is de expertise vanuit Solgu voor nodig, maar ook daar denken we graag over mee.

2) Toevoegen van de voetganger aan verdeling vervoerwijzen en prognoses

Bij de cijfers over de verdeling van vervoerwijzen en prognoses voor 2040 op blz. 19 en 21 ontbreekt de voetganger. Waarschijnlijk is dat zo vanwege het schaalniveau (Regio Utrecht) en het ontbreken van cijfers in het Verkeersmodel. Er zijn weliswaar cijfers opgenomen over de voetganger binnen de gemeentegrenzen, maar je leest er makkelijk overheen en hier is geen prognose voor 2040 opgenomen. Niet meten = niet weten = is vergeten... wij zien graag op blz. 26 een diagram voor de stad Utrecht, inclusief de voetganger. Er is overigens ook een plek waar we de voetganger graag geschrappt zien (of op 0 zetten) en wel de stilstaande voetganger op blz. 33. Auto's en fietsen parkeer je en deze nemen dan (publieke) ruimte in, maar de benenwagen niet. Deze is geheel geïntegreerd in de mens.

3) Toevoegen: aandacht voor 'wandelaafstemming' tussen naburige ruimtelijke ontwikkelingen

De waarde van het in beeld brengen van een stadsbreed voetgangersnetwerk ligt onder meer in het agenderen van aansluitingen tussen lokale wandelnetwerken. Als voorbeeld kijken we naar de omgeving van station Zuilen. Hier worden drie (nieuwe) lokale netwerken ontwikkeld: een in het Wisselspoorgebied, een in het Cartesiusdriehoekgebied en een in het Werkspoorkwartier. Hoe gaan die drie netwerken op elkaar aansluiten? Niemand neemt daar nu verantwoordelijkheid voor, terwijl het voor alle drie de gebieden een meerwaarde betekent. Het is van belang dat de gemeente een regierol vervult bij het structureel op elkaar laten aansluiten van lokale wandelnetwerken bij (nieuwe) ruimtelijke ontwikkelingen. Ons voorstel is om deze gemeentelijke regierol in het Mobiliteitsplan 2040 procesmatig te verankeren.

4) De potentie van kruisbestuiving 'groen en ommetjes' accentueren

Het is misschien omdat het een Mobiliteitsplan is, maar de samenhang tussen wandelroutes en groen en biodiversiteit krijgt weinig aandacht. Het plan stipt het aan (in de passage over voetgangersnetwerken op blz. 67 wordt de link gelegd met 'Groen in de wijk en verbindingen naar parken en groengebieden i.s.m. het Meerjaren Groenprogramma') maar dit kan in het kader van Gezond Stedelijk Leven meer aandacht gebruiken.

5) Aanpassing tekst over voetgangersnetwerken en speerpunten

Wij stellen voor de passage over voetgangersnetwerken (blz. 67) aan te vullen met de cursieve gedeeltes.

Ook voor voetgangers denken we in netwerken, *en wel op twee schaalniveau's.*

Lokale voetgangersnetwerken

Om lopen aantrekkelijker te maken, is *om te beginnen* een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken. Op basis daarvan en in samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op wijkniveau bepaald worden welke routes op wijkniveau verbeterd zullen worden. Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op:

- Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum
- Veilige schoolomgeving en schoolroutes
- Routes rondom verzorgingshuizen
- Groen in de wijk en verbindingen naar parken

Voetgangersnetwerken op stadsniveau: ruimte voor gezonde mobiliteit, sporten en recreatief wandelen

Naast het voetgangersnetwerk op lokaal niveau stellen we een groen netwerk op stadsniveau vast. We gaan het groene stadswandelnetwerk op stadsniveau uitwerken. In samenhang met andere netwerken voor fiets, auto en openbaar vervoer kan op stadsniveau bepaald worden welke routes verbeterd zullen worden.

Het groene stadswandelnetwerk is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- *het groen stadswandelnetwerk heeft een logica op het niveau van de stad*
- *het wordt mogelijk om de hele stad op een ontspannen manier door te lopen in/langs groen, zodat alledaagse mobiliteit kan bijdragen aan gezond en fijn leven in de stad*
- *het verbindt wijken onderling en het centrum met de rest van de stad*
- *het verbindt parken onderling en het verbindt de stad met buiten*
- *het verbindt woon- en werkgebieden met recreatiegebieden, voor wandelen en/of sporten, ter ondersteuning van een gezonde leefwijze*
- *focus op kanalen, grachten en sporen als natuurlijke lijnen om langs te lopen*
- *het groene stadswandelnetwerk bevindt zich op 5 minuten lopen vanaf elke voordeur.*

We stellen voor om bij “De belangrijkste speerpunten voor de voetganger zijn” op bladzijde 68 twee punten toe te voegen:

- *Een volwaardige plek voor de voetganger bij nieuwe (gebieds-)ontwikkelingen, door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het omliggende voetgangersnetwerk*
- *Het ontwikkelen en koesteren van een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad*

Graag denken we mee bij een nadere uitwerking van zo'n stadswandelnetwerk.

Met vriendelijke groet,

Initiatiefgroep Groen Stadswandelnetwerk

Martine de Vaan contactpersoon

Voordorp
Lunetten
Werkspoorkwartier
Hoograven
Rotsoord
Nieuw Engeland
Binnenstad
Lombok
Majellapark
Dichterswijk
Zuilen
Tuinwijk
Muntkwartier
Pijlsweerd
Leidsche Rijn
Huizingabuurt

Bijlage 1 Voorbeeldkaart Groen Stadswandelnetwerk Utrecht

