

Aan: De gemeenteraad van de gemeente Utrecht

Verzonden via:

raadsleden@utrecht.nl

Utrecht, 18 januari 2025

Betreft:

Reactie op Beleidsnota Omgevingsvisie Overvecht van werkgroep verkeer

Geachte raadsleden,

U wilt als raad verantwoorde beslissingen nemen. Daar heeft u informatie voor nodig. De vraag is of u voldoende informatie heeft om te besluiten over de Omgevingsvisie Overvecht. Als werkgroep verkeer betwijfelen wij dat ten aanzien van de volgende punten.

1. Samenhang van beleid
2. Het autoverkeer in de wijk en het OV
3. Zicht op de knips in de wijk
4. De Carnegiedreef autovrij – meer verkeer door de buurten?

Ad 1. Samenhang van beleid

Wij missen een integrale aanpak van de planontwikkelingen. Gelijkzeitig vinden er verschillende planontwikkelingen plaats waarover u afzonderlijk wordt geïnformeerd en een besluit over moet nemen. Verkeer gaat altijd verder dan de grenzen van een plangebied. Zo heeft de Omgevingsvisie Overvecht een relatie met de lopende trajecten Masterplan Centrum Overvecht (waar nu zienswijzen op ingediend kunnen worden) en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Over het laatste ontvangt u binnenkort een raadsbrief.

De berekeningen die in eerste instantie voor de Omgevingsvisie zijn uitgevoerd waren gebaseerd op NRU spoor 1, waarvan de bestemmingsplanwijziging al in 2019 (!) is stopgezet. In tweede instantie is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met drie varianten die mogelijk in combinatie met het Alternatief Ring Utrecht (ARU) uitgevoerd zouden kunnen worden, mits er voldoende geld vanuit het Rijk komt. Er is geen onderzoek gedaan naar de impact van de maatregelen uit de Omgevingsvisie op de NRU in de huidige vorm. Met de reeds aanwezige kennis van de huidige knelpunten en de beschikbare berekeningen met een toename van het verkeer op de Franciscusdreef, Einsteindreef en Darwindreef is het zeer waarschijnlijk dat met de huidige NRU de voorgestelde visie over autoverkeer niet uitvoerbaar is. Het verkeer zal met name bij de pleinen helemaal vastlopen.

Ook de Einsteindreef en de Brilledreef hebben nu al files, omwille van de doorstroming op de Westelijke Stadsboulevard. Het verkeer zal ter hoogte van het winkelcentrum toenemen door a) de toevoeging van woningen in het centrumgebied, b) de toegangen tot de toekomstige parkeergarages én c) het wijkverkeer dat via de Einsteindreef moet

omrijden van/naar het eigen huis. Dit wordt onvoldoende benoemd in de Beleidsnota. Er wordt nu wel al uitgegaan van het versmallen van de Franciscusdreef, Einsteindreef en Brailledreef naar 2 x 1 rijstrook (Beleidsnota pag. 84).

Ad 2. Het autoverkeer in de wijk en het OV

Wij zijn voorstander van het bevorderen van langzaam verkeer (lopen en fietsen) en Openbaar vervoer (OV). Om het autoverkeer te verminderen of op zijn minst niet te laten groeien moet hierin geïnvesteerd worden. Echter, de loodgieter, de buschauffeur of een zorgmedewerker woonachtig in de wijk zal altijd afhankelijk blijven van een auto. Er zijn ook veel mindervaliden die afhankelijk zijn van een auto.

Als alternatief voor de auto moet het OV op orde zijn. De MER commissie adviseerde garanties te geven. Dit advies is niet opgenomen in de stukken die u heeft ontvangen. Wij horen nu al geluiden dat er bussen uitvallen. Met een HOV verbinding op de centrale as is er het risico dat het buurtgericht OV verder gaat verschromelen. OV ligt bij de provincie en het is de vraag welke invloed de gemeente heeft om voor de komende decennia gegarandeerd goed OV te realiseren in de buurten. Goed buurtgericht OV betekent voldoende frequentie, ook 's avonds en een directe verbinding met het centrum Overvecht.

Het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) moet betrouwbaar zijn en de Rio Brancodreef is nu al een verkeersknelpunt bij de kruising met de Franciscusdreef. Voor een snelle en betrouwbare HOV-lijn zal tussen de Franciscusdreef en de verkeerslichten bij de Tigrisdreef een vrije busbaan moeten komen.

Met de aanpassing van de routes voor het autoverkeer wordt de Rio Brancodreef drukker. Het aantal voertuigen op de Rio Brancodreef neemt toe van 9.600 naar 15.700 voertuigen per etmaal (PlanMER pag. 93). Er is nu al sprake van een structureel doorstromingsprobleem (PlanMER pag. 64-65). Dat betekent voor de uitvoering van de Omgevingsvisie de brug over de Klopvaart voor een vrije busbaan verbreed moet worden. De fietsers kunnen daar dan ook ruimer baan krijgen. Wij zien in de Beleidsnota en de Verdieping niets over deze aanpassing die extra financiën zal vragen. De begroting voor het opschalen van (H)OV (totaal 24 miljoen, zie Beleidsnota pag. 88) is alleen al nodig voor het aanpassen van al die andere kruisingen en het aanleggen van haltes met bijbehorende voorzieningen.

Ad 3. Zicht op de knips in de wijk

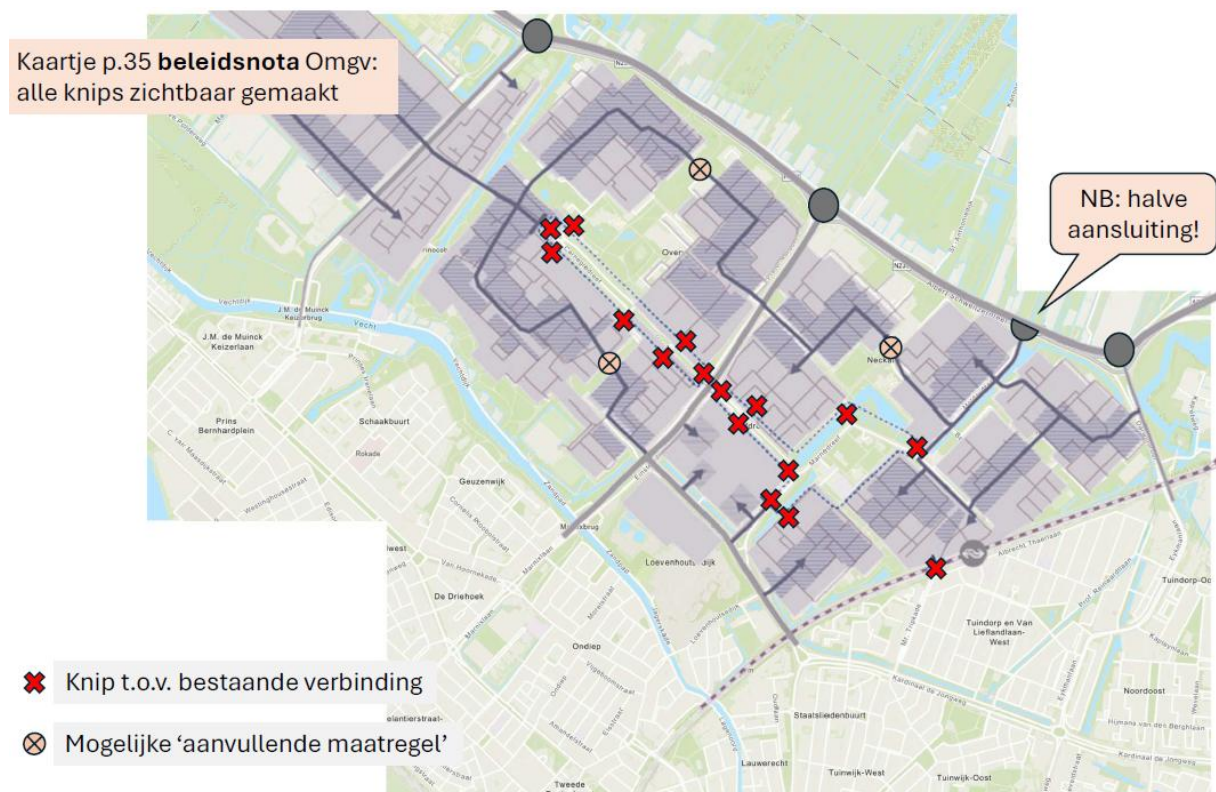
Uit de zienswijzen bleek de weerstand tegen knips. In de Beleidsnota staat een kaartje met daarin nog één knip, te weten onder het spoor op de Tripkade. Heel verhuuld staat bij de afbeelding op pag. 35 van de Beleidsnota: "Waar nodig nemen we op termijn aanvullende maatregelen in de buurten om doorgaand autoverkeer te beperken." Niet aangegeven is waar het doorgaande verkeer niet meer gewenst is. U bent daarmee niet volledig geïnformeerd, want in totaal zijn er 19 (!) knips in het voorstel.

Drie knips zijn vervangen door een monitoringsaanpak en mogelijk aanvullende maatregelen om doorgaand verkeer te verminderen. Deze adaptieve mobiliteitsstrategie zal meer draagvlak onder bewoners hebben en geeft ook flexibiliteit bij het inspelen op ongewenste ontwikkelingen. Mogelijke aanvullende maatregelen die de gemeente voorstelt, zijn in volgorde van zwaarte: snelheidsremmende maatregelen, instellen 1-richtingsverkeer, toepassen filters voor specifieke groepen die toch door mogen of knips.

In de Verdieping op de buurtkaarten staan wel de fietspaden, maar niet waar de auto wel/niet mag rijden. Dat was een klacht en zou beter gevisualiseerd worden. In dit voorstel is het nog steeds onduidelijk. Vaak liggen de knips op de grens van een buurtkaart, echter verkeer gaat altijd verder dan wat zichtbaar is op een deelkaart. Hieronder een overzicht van alle knips. Het is niet duidelijk wat de effecten zijn van de nu voorgestelde knips.



Uit Beleidsnota pag. 35



In deze kaart zijn alle afsluitingen voor het autoverkeer te zien. Dat is meer dan zichtbaar is gemaakt op de kaarten in de Beleidsnota Omgevingsvisie.

Ad 4 De Carnegiedreef autovrij – meer verkeer door de buurten?

In de Verdieping op pag. 205 en 207 staan de berekeningen van varianten 1 en 2. Variant 1 is nog met alle knips. Het voorliggend voorstel is een aanpassing van variant 1. De vraag is: wat zijn de berekeningen van de variant die nu in de Beleidsnota wordt voorgesteld? Wordt door het afsluiten van de Carnegiedreef straks meer verkeer door de buurten geleid?

De Carnegiedreef heeft nu 6.100 voertuigen per etmaal (PlanMER pag. 93). Eerder tellingen gingen uit van 10.000-11.000 voertuigen per etmaal op de Carnegiedreef. Waar blijven al die auto's?

In de eerste fase van de uitvoering wordt ingezet op HOV op de Carnegiedreef. Dat is goed, want het is een maatregel die past in de mobiliteitstransitie. Vraag is: wanneer kan die Carnegiedreef afgesloten worden voor autoverkeer? Daar wordt geen duidelijkheid over gegeven.

Tabel 6.7 Overzicht intensiteiten en relatieve toename in alternatief 1

Wegvak	Intensiteiten 2030	Intensiteiten alternatief 1	Verandering t.o.v. 2030
Franciscusdreef	26.600	32.800	+23%
NRU	69.300	77.100	+11%
Moldaadreef	11.500	4.900	-57%
Wolgadreef	9.900	7.800	-21%
Einsteindreef (zuid)	16.200	26.400	+63%
Einsteindreef (noord)	12.800	27.900	+118%
Japuradreef	800	1.000	+25%
Nijldreef	2.600	1.800	-31%

Tabel uit PlanMER (pag 75). Niet duidelijk is wat de verkeersintensiteiten worden op de wijkwegen als drie knips worden vervangen door andere maatregelen.

Samenvattend

De samenhang met relevante andere planontwikkelingen ontbreekt, de uitgevoerde berekeningen zijn incompleet en het ontbreekt aan garanties voor het OV. Er wordt uitgegaan van stadsboulevards 2x1 rijstroken, terwijl de cijfers die wel beschikbaar zijn laten zien dat het verkeer gaat toenemen en deze wegen zelfs in de huidige vorm (2x2) al knelpunten zijn.

Tot slot

Vanwege het afbouwen van het Bewonersplatform Overvecht wordt de werkgroep verkeer nu volledig onderdeel van het Wijkplatform Overvecht. Het e-mailadres wordt wergroepverkeer@wijkplatformovervecht.nl

Met vriendelijke groet,

Namens de Werkgroep Verkeer van het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht

Annette van den Bosch

www.bewonersplatformovervecht.nl

www.wijkplatformovervecht.nl

Het Bewonersplatform Overvecht is een bundeling van actieve en betrokken bewoners in de wijk Overvecht. Het Bewonersplatform Overvecht is als stichting ingeschreven bij de KvK onder nummer 30201583

Wijkplatform Overvecht verbindt bewoners, gemeente, bedrijven en professionals. Wijkplatform Overvecht is als vereniging ingeschreven bij de KvK onder nummer 78322774