

Inspiraakreactie Mobiliteitsplan Utrecht 2040

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

Van: Initiatiefgroep Groen Stadswandelnetwerk
Contactpersoon: Martine de Vaan, martine.de.vaan@gmail.com

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, blijkens 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 geschrapt 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 - Huizingabuurt, contactpersoon

Frans van den Berg - Voordorp

Hilke Jansen - Zuilen

Cees van den Brink - Lunetten

Taco Jansonius - Tuinwijk/Werkspoorkwartier

Ron Buiting - Hoograven/Rotsoord

Lisa Olsthoorn - Lombok

Serge Calon - Nieuw Engeland

Marit Overbeek - Hoograven/Rotsoord

Charlotte Ernst - Binnenstad

Pamela Rusman - Lunetten

Rienke Groot - Lombok

Martine Sluijs - Lunetten/Zusterparken

Jacco de Hoog - Majellapark

Merit Snoeijer - Muntkwartier

Michiel Huls - Dichterswijk/ Bestuur Ringpark

Bart Witte - Pijlsweerd

Bijlage 1 Voorbeeldkaart Groen Stadswandelnetwerk Utrecht

