



Inspraakreactie mobiliteitsplan 2040 Utrecht

31 januari 2021

Geacht College,

Met belangstelling hebben de Voetgangersvereniging Nederland en Stichting Wandelnet het door u gepresenteerde concept-mobiliteitsplan 2040 gelezen.

We waarderen het dat er meer aandacht voor de voetganger is in dit mobiliteitsplan dan we in uw eerdere mobiliteitsplan en vergelijkbare plannen hebben gezien. Het gaat immers om mobiliteit en daarbij wordt de voetganger vaak vergeten.

Er staan belangrijke beleidsvoornemens in het Utrechtse plan, zoals het omkeren van de ontwerpstrategie (verblijven-lopen-fietsen-ov-auto) en het bieden van meer ruimte aan de voetganger in de binnenstad. Ook het omleiden van fietsers om de binnenstad en rond het station komt tegemoet aan de wensen van vele voetgangers.

Toch missen we een aantal zaken en zijn er ontwikkelingen die ons zorg baren.

Onze reactie bestaat uit twee onderdelen:

- A. Een samenvatting in 8 punten
- B. Een uitwerking: een uitgebreidere rapportage waarin een aantal issues gedetailleerder uiteen wordt gezet, veelal met verwijzingen naar de passages uit uw plan om verwerking te vereenvoudigen.

Uiteraard zijn wij ten alle tijden bereid om een mondelinge toelichting te geven op onze reactie en treden we graag in overleg om te bezien op welke wijze onze aanbevelingen in uw beleid kunnen worden opgenomen.

Vriendelijke groet!

VoetgangersVereniging Nederland

Patty Muller
Voorzitter

Wilma de Buck
regiovertegenwoordiger

Stichting Wandelnet

Frank Hart
Coördinator belangenbehartiging

Ir. Peter Wouterse, bestuurslid VoetgangersVereniging Nederland, strategisch adviseur
Dr. Berry den Brinker, regiovertegenwoordiger Amsterdam, wetenschappelijk adviseur
Dhr. G. Béguin, provinciaal belangenbehartiger Utrecht, Stichting Wandelnet

Samenvatting

1. **Veilig, Vlug en Vrolijk** De VoetgangersVereniging Nederland hanteert als motto voor een goed voetgangersbeleid: veilig, vlug en vrolijk. Het lopen moet veilig zijn, bij functioneel bewegen moet je snel ergens kunnen komen en de ruimte moet aantrekkelijk en uitnodigend zijn voor lopers, en wandelaars
2. **Vervoerswijze.** Lopen is, net als fietsen of autorijden, ook een vervoerswijze, maar die krijgt weinig specifieke aandacht.
3. **Verbindingen tussen wijken.** Het plan kijkt wel naar voetgangersnetwerken binnen de wijk maar te weinig naar de voetgangersmobiliteit tussen wijken en tussen het stedelijk gebied en het aantrekkelijke buitengebied. Ook is meer aandacht nodig voor recreatief wandelen en aantrekkelijke ommetjes vanuit de directe woonomgeving. Voetgangers hebben weliswaar een kleinere bewegingsrange maar die range bevindt zich niet per se binnen de wijken. Zoals ook uit het bewonerspanel blijkt willen alle stadsbewoners in en tussen alle wijken kunnen lopen, voor hun werk, de dagelijkse boodschappen en voor ontspanning, gezondheid en onderling contact. Zie ook Memo Groen Stadswandelnetwerk).
4. **Verblijfsruimte.** Het plan gaat er ten onrechte van uit dat als er voldoende verblijfsruimte is er automatisch ook voldoende loopruimte is. Voetgangers hebben naast verblijfsruimte ook obstakelvrije loopruimte nodig om naar een eindbestemming te komen of bijvoorbeeld naar de parkeergarage of een halte van het openbaar vervoer.
5. **Bestaande wijken.** De nota gaat vooral in op nieuwe situaties, maar geeft daarmee weinig zicht op het te voeren beleid in bestaande wijken. Daar is, zeker ook voor de voetganger nog het nodige te winnen.
6. **30km wegen.** Deze wegen worden wel genoemd, maar onderzoek wijst uit dat extra maatregelen nodig zijn om te snel rijden af te dwingen om ongelukken en onveilige situaties te voorkomen.
7. **Fietser te gast.** Het concept “fietser te gast” werkt niet goed uit voor voetgangers. Gastgedrag is slecht handhaafbaar en veiligheid is er enkel voor zover de voetganger een ‘verdedigende’ positie inneemt. Het recht van de snelste geldt ook hier. Feitelijk ontstaat een “voetganger te gast” situatie en dat betekent dat de facto voetgangersruimte wordt opgeofferd aan de fietser. Kinderen, mensen met een beperking en ouderen zijn de dupe.
8. **Maak van Utrecht een echte historische loop-, werk- en leefstad door alle stoepen, singels en grachten terug te geven aan voetgangers.** Zorg voor een inclusieve veilige stad waar plek is voor iedereen. Zorg voor veilige brede en aantrekkelijke oversteekmogelijkheden voor voetgangers naar bestemmingen en groen buiten de stad. Zorg voor veilige, voldoende brede en aantrekkelijke looproutes naar groen- en andere bestemmingen binnen en buiten de stad.

Toelichting en uitwerking

In het Mobiliteitsplan 2040 stelt u dat Utrecht al jarenlang inzet op duurzame manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, als een goed alternatief voor de (eigen) auto. Voor de fiets en het OV heeft dat een positief effect gehad, voor het lopen zeker niet. De voetgangersruimte in de stad staat steeds meer onder druk en de toegankelijkheid en bruikbaarheid van looproutes is in de afgelopen jaren verslechterd. Nu heeft u het mobiliteitsplan uit 2016 aangepast om met de ervaringen uit de coronatijd het staande beleid tot 2040 voort te zetten.

Blijvend meer ruimte op looproutes

De Voetgangersvereniging Nederland en Wandelnet vinden dat voor lopen in de anderhalvemeter samenleving veel meer ruimte nodig is dan er tot nu toe werd voorgeschreven en waaraan vaak ook niet werd voldaan. Utrecht zou er rekening mee moeten houden, dat blijvend meer ruimte op looproutes nodig is. Dit, om het hoofd te bieden aan de groei van de bevolking, vanwege het toegenomen thuiswerken met bijbehorende ommetjes in de buurt, om ruimte te bieden aan recreatief en gezond wandelen in het groen, voor 'gezond leven, voor 'wonen en werken' conform de ambitie van de gemeente Utrecht en wensen van Utrechters (zie bewonerspanel). Verder moet er rekening mee gehouden worden dat blijvend meer loopruimte nodig is. Ondanks al die veranderingen laat u in hoofdstuk 6 over netwerken de beleidsinzet van 2016 voor voetgangersnetwerken ongewijzigd, terwijl de situatie voor voetgangers de afgelopen jaren in Utrecht juist is verslechterd.

De VoetgangersVereniging Nederland hanteert als motto voor een goed voetgangersbeleid: veilig, vlug en vrolijk. Wandelnet onderschrijft dit motto. Het lopen moet veilig zijn, dat wil zeggen vrij van obstakels, met zo min mogelijk conflictsituaties met andere verkeerssoorten en in goede staat van onderhoud. Vlug, want bij functioneel bewegen moet je snel ergens kunnen komen. De ruimte moet aantrekkelijk en uitnodigend -vrolijk- zijn voor lopers, wandelaars en te voet gaanden. En vrolijk is voor ons zeker ook: groen.

Het plan gaat er ten onrechte van uit dat voetgangersruimte synoniem is met verblijfsruimte en de functie obstakelvrije loopruimte krijgt daardoor te weinig aandacht. Voetgangers hebben loopruimte nodig voor functionele mobiliteit naar een eindbestemming of bijvoorbeeld naar het openbaar vervoer.

Beperkte investeringen?

U stelt verder dat de voetgangersinfrastructuur in vergelijking met andere vervoerwijzen slechts om beperkte investeringen vraagt. Dat kan alleen waar zijn als, zoals u beweert 'alle bestemmingen in de stad voetgangersvriendelijk te bereiken zijn'. Dat is helaas niet zo. Door het aanleggen van vrij liggende fietspaden op trottoirs is de laatste tientallen jaren onontbeerlijke vrije doorloopruimte teloorgegaan en de resterende ruimte is vaak geblokkeerd door terrassen, geparkeerde fietsen, reclameborden, klike's, etc.. Op veel plaatsen in de stad worden loopruimtes geblokkeerd door zulke obstakels. Let wel, wij zijn niet tegen het aantrekkelijk ('vrolijk') maken van de openbare ruimte, in tegendeel, maar de loopruimte moet wel voldoende breed blijven. Zorg bij het in beslag nemen van loopruimten door terrassen of tuintjes voor een voor evenredige uitbreiding van loopruimte. Ons inziens is op voetpaden en trottoirs een obstakelvrije ruimte van 2,60 m breed en 2,30 m hoog noodzakelijk.

Lopen als vervoerswijze

Volgens ons moet de gemeente -om van het lopen een aantrekkelijk alternatief te maken voor de auto- een fijnmazig netwerk ontwikkelen dat zich uitstrekt over de gehele stad en naar groene ruimte en bestemmingen buiten de '15 minuten stad'. Geef de voetganger in de hele stad prioriteit en niet alleen waar ruimtegebrek is. Alleen dan kan vanuit elke voordeur elke andere voordeur via een korte loopafstand bereikt worden, eventueel in combinatie met andere vervoerswijzen. Elke (multimodale) reis begint bij de voordeur met een Coronaproof, obstakelvrije inclusief toegankelijke loopweg van minimaal

240 cm breedte. En als die breedte niet mogelijk is dan moeten we kijken naar de overige ruimte en bijvoorbeeld parkeerruimte en autoweg laten inschikken. Alleen dan kan je bewoners van een straat enthousiast krijgen om voor het gebruik van de auto of fiets eerst naar een parkeergarage of OV-halte te lopen zonder over allerlei obstakels te struikelen.

Obstakels

Ruime loopwegen zonder obstakels maken het ook mogelijk hard te lopen, niet alleen om de bus te halen, maar ook als sport of tijdverdrijf. Nog belangrijker, alleen met een fijnmazig loopnetwerk met inclusief toegankelijke voetpaden kan in 2040 een goed bereikbare voor iedereen leefbare en beweegvriendelijke stad gerealiseerd worden.

Alleen zo kan de gemeente voldoen aan de wettelijke verplichting vanuit het VN-verdrag van de rechten van mensen met een beperking om ten behoeve van hun zelfredzaamheid te zorgen voor een universeel toegankelijke openbare ruimte.

Loopnetwerk

Universeel toegankelijke loopwegen naast de broodnodige verblijfsruimte vragen om aanpassingen van de huidige weg- en /verblijfsinfrastructuur (smallere rijwegen, fietsstraten, minder parkeerruimte voor auto's en fietsen op de openbare weg). Dat vraagt om meer investeringen dan de gemeente nu suggereert nodig te hebben.

Helaas moeten we uit hoofdstuk 10 afleiden dat u het lopen en het daarvoor noodzakelijke loopnetwerk geen hoge prioriteit geeft. Dat maken wij op uit 10.2 waarin u analyseert hoe het gebruik van vervoerwijzen verandert door de voorgestelde maatregelen. U voorspelt wel een verschuiving in de richting van het gebruik van de fiets. Maar de vervoerwijze "lopen" komt niet aan de orde en zelfs het woord "voetganger" komt niet voor in de tekst terwijl we de enorme toename van wandelaars en voetgangers in de openbare ruimte, ook door thuiswerken met eigen ogen waarnemen.

Voorts valt ons op dat de nota zich vooral richt op nieuwe situaties. Zicht ontbreekt maar geeft op het te voeren beleid in bestaande wijken. Daar is, zeker ook voor de voetganger nog het nodige te winnen.

Verkeersveiligheid

In hoofdstuk 10 wordt berekend wat de bijdrage is van de maatregelen van het Mobiliteitsplan 2040 aan het totale functioneren van de stad. Dan gaat het om bereikbaarheid en een sterke economie, maar ook om een sociale en gezonde stad, duurzaamheid en leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. U heeft geprobeerd de kwantitatieve effecten van de maatregelen van het Mobiliteitsplan in beeld te brengen. Het valt op, dat geen analyse wordt gegeven van de te verwachten verkeersveiligheid. Die analyse is nodig, omdat de laatste jaren het aantal verkeersongevallen weer sterk toe neemt, met name het aantal ernstige verkeersongevallen van de kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige ongevallen die nauw samenhangen met de inrichting van de weginfrastructuur. Het aantal ernstige enkelvoudige ongevallen neemt al jaren onrustbarend toe. Deze cijfers worden vaak niet opgemerkt door bestuurders omdat dit type ongeval niet voorkomt in politieregistraties. De gegevens zijn wel af te leiden uit ziekenhuisregistraties. We denken, dat het belangrijk is om die gegevens te betrekken in de analyse van de verkeersveiligheid.

Voor de registratie van voetgangersongevallen is het nog ingewikkelder. De ongevallenregistratie schiet tekort doordat valincidenten op straat niet tot de categorie verkeersongevallen worden gerekend. Dit is relevant ook voor hoofdstuk 10 waar verkeersveiligheid, dus ook die van voetgangers, aan de orde moet komen.

Het voorkomen van enkelvoudige verkeersongevallen is belangrijk. Enkelvoudige ongevallen hangen direct samen met de inrichting van de openbare ruimte. Voor fietsers is het van groot belang dat hun paden voorzien zijn van goed zichtbare, vergevingsgezinde kantopsluitingen die ook voor voetgangers veilig zijn. Zie CROW-notitie "Het comfortabele vergevingsgezinde fietspad".

Voor (kwetsbare) voetgangers is ook belangrijk dat hoogteverschillen met kantmarkering goed zichtbaar zijn, en dat trappen niet zo gevaarlijk ontworpen worden zoals de bekende steile trap aan de Jaarbeurszijde van het Centraal station. Alleen dan komt er ruimte voor “iedereen”, conform de ambitie van uw eigen college om een inclusieve stad te zijn.

In hoofdstuk 6 missen wij bij de netwerken voor het lopen en fietsen, dat die netwerken door een ergonomisch verantwoorde inrichting toegankelijk moeten zijn om enkelvoudige ongevallen te voorkomen. Dat is van groot belang voor ouderen en slechtzienenden die vaak slachtoffer zijn van zulke ongevallen.

Interactie tussen fietsers en voetgangers

Ten onrechte is er sprake van een veronderstelling, dat wat goed is voor fietsers, ook goed is voor voetgangers. Regelmatig botsen de belangen en een visie op voetgangersmobiliteit ontbreekt. Onduidelijk blijft hoe de voornemens uit het voetgangers actieplan 2016 zich verhouden tot dit plan.

Wij denken dat het zinvol is om de sociaalpsychologische gevolgen van de voorgestelde maatregelen te monitoren. Wij missen bijvoorbeeld in hoofdstuk 10 de wijze waarop (kwetsbare)voetgangers ervaren hoe het is om hun ruimte te moeten delen met fietsers. De gemeente overweegt in het centrum fietsers vaker te gast toe te laten in de toch al krappe voetgangersruimte. Voetgangers ervaren fietsers door hun gedrag als bedreigend en vrezen dat zij zich in hun eigen voetgangersruimte niet veilig kunnen verplaatsen. Ook buiten het centrum moeten voetgangers vaak uitwijken naar fietspaden omdat een voetpad of stoep ontbreekt of vol staat met obstakels. Dit concept gaat uit van wederzijds begrip tussen twee volstrekt verschillende soorten weggebruikers. Allereerst is de juridische positie in geval van een ongeval tussen fiets en voetganger volstrekt onduidelijk. Daarnaast is de impact van een fietser bij een aanrijding op een voetganger veel groter dan vaak wordt verondersteld. Wetenschappelijk onderzoek wijst uit dat dergelijke ongevallen leiden tot enorme fysieke schade.

In voetgangersgebieden, maar ook op voetpaden en trottoirs, lopen mensen uit veel categorieën. Het zijn niet allemaal fitte mensen, maar ook ouderen die vaak een minder vaste koers volgen (vetergang) en kinderen met een onvoorspelbaar gedrag. Net als bij de voetganger is er ook onderscheid bij de fietsers te onderkennen. Ook hier zijn ouderen en jongen kinderen vaak minder voorspelbaar in hun gedrag. Naar onze opvatting is menging van deze twee ongelijksoortige verkeersdeelnemers, de fietser en de voetganger, vragen om problemen. Het shared space concept wordt op steeds meer plaatsen onderkend als niet veilig. Uitzonderingen daarop zijn plaatsen waar men zijn of haar bestemming vindt zoals een ponsaanlanding of een stationsplein, een plek waar men aankomt of vertrekt, wellicht de schakelpunten binnen de door u voorgestelde deelmobiliteit.

Hoofd – en doorgaande fietsroutes blijken vaak zeer lastige barrières voor voetgangers. Als dan zoals in Utrecht, zebra's daar ontbreken, zijn dergelijke doorgaande fietsroutes moeilijk oversteekbaar, zeker ook omdat fietspaden niet zijn opgenomen in verkeersregelingen voor voetgangers. Ofwel: het verkeerslicht bijvoorbeeld werkt enkel voor de autoweg en niet voor fietsroute, omdat men wil dat fietsers kunnen doorrijden. Dat betekent dat voetgangers maar moeten zien hoe zij en gaatje kunnen vinden tussen de grote fiets verkeersstromen. Voor mensen met een beperking, ouderen en kinderen is dat haast ondoenlijk.

In 6.2 zouden wij graag lezen hoe de oversteekbaarheid van hoofdfietsroutes voor alle voetgangers wordt gewaarborgd. Door de toename van snelle en zeker ook zware fietsen, wordt het voor voetgangers steeds moeilijker een fietspad over te steken. Daarom zijn nieuwe oplossingen nodig. We denken bijvoorbeeld aan snelheid remmende maatregelen of zebrapaden. Immers, op die manier kunnen ouderen en visueel beperkte mensen die moeite hebben om de snelle elektronisch ondersteunde fietsen te horen aankomen toch worden geholpen. In hetzelfde hoofdstuk 6 zou wij ook graag zien hoe de doorstroming in het loopnetwerk geoptimaliseerd wordt met speciale aandacht voor het oversteken van fietspaden en fietsstraten. Drempels en zebra oversteken behoren tot de middelen om oversteekproblemen op te lossen. Aansluitend daarop past dan in hoofdstuk 10 een beschrijving van de effectiviteit van de genomen maatregelen.

Auto's en voetgangers

Wij missen in hoofdstuk 10 een visie van Utrecht over hoe de maatregelen om Utrecht autoluw te maken effect hebben op de verkeersveiligheid. In de Coronatijd heeft de afgenomen intensiteit van het autoverkeer niet geleid tot een toename van de verkeersveiligheid. Er is blijkbaar meer nodig.

De 30 km wegen binnen de bebouwde kom hebben vooralsnog ook niet geleid tot minder ongevallen van fietsers en voetgangers. Uit recent onderzoek blijkt dat automobilisten op drukke 30 km te snel blijven rijden waardoor voetgangers nog steeds slachtoffer worden van aanrijdingen op zebra oversteekplaatsen. Ook fietsers blijken uit hetzelfde onderzoek extra risico te lopen op een verkeersongeval.

In hoofdstuk 6 missen wij bij de bespreking van de netwerken de maatregelen om lagere snelheden van auto's af te dwingen. Bekende verkeerskundige maatregelen zijn o.m. het toepassen van drempels, het versmallen van de rijweg, en het gebruik van klinkers als wegbedekking. Stiller asfalt, zoals besproken in 10.3, is belangrijk voor omwonenden, maar heeft ook nadelen, m.n. voor mensen die van hun gehoor afhankelijk zijn voor het signaleren van aankomend autoverkeer. Het verplichten van een 'Intelligente Snelheid Adapter' (ISA) in auto's kan op termijn soelaas bieden om te hoge snelheden af te dwingen. Daarnaast zijn andere maatregelen denkbaar, zoals verkeersregelingen, waar voetgangers en fietsers de snelheid van het aankomende verkeer niet goed kunnen inschatten en de genoemde maatregelen niet afdoende zijn.

Utrecht, een voetgangersvriendelijke stad

De VoetgangersVereniging Nederland en Stichting Wandelnet willen graag meedenken over de manier om Utrecht een voetgangersvriendelijke stad te maken.

Maak van Utrecht een echte historische loop, werk en leefstad door alle stoepen, singels en grachten terug te geven aan voetgangers voor een inclusieve veilige stad waar plek is voor iedereen. Zorg voor veilige, voldoende brede en aantrekkelijke looproutes naar groen- en andere bestemmingen binnen en buiten de stad. Veilig, vlug en vrolijk.