

ROCOV UTRECHT

regionaal overleg consumentenorganisaties
openbaar vervoer

Deelnemers:

Diaconessenhuis / Gehandicap-
ten- en Patiëntenplatform Zeist /
Hogeschool Utrecht / KBO, pro-
vincie Utrecht / Natuur- en Mili-
eufederatie / Onbeperkt Amers-
foort / ROVER / Samenwer-
kende groeperingen Leefbaar
Amersfoort / Stedelijk Overleg
Lichamelijk Gehandicapten
Utrecht / U op leeftijd / Utrechts
Fiets Overleg / Vervoerscom-
missie UMC / Vidius Studenten-
unie

ADVIES inzake provinciale omgevingsvisie en omgevingsverordening

Aan de vertegenwoordigers van
de provincie Utrecht

Utrecht, 30 januari 2026

Geachte heer Eerdmans,

De visie op mobiliteit in de komende decennia wordt gekenmerkt door een aantal mogelijk botsende factoren waarbij een verbetering van de wegenstructuur voor voetgangers en fietsers, het stimuleren en faciliteren van het Openbaar Vervoer en ontwikkelen van oplossingen voor de *Last Mile* onderdelen van de oplossing kunnen zijn.

Alle inwoners en andere reizigers moeten van A naar B kunnen komen:

- te voet, langs toegankelijke veilige looproutes;
- met de verschillende typen fietsen (denk ook aan aangepaste fietsen);
- met het openbaar vervoer;
- met de auto (denk ook aan mensen die geen alternatief hebben);
- met een goed functionerend vervoer op maat (denk aan doelgroepenvervoer);
- met vervoersmiddelen van lokale initiatieven (bijvoorbeeld Buurtmobiel).
- met toekomstige, nu nog niet gebruikelijke vervoermiddelen b.v. elektrische step, segway, hyperloop.

De afstand tussen wonen en werken is de laatste 50 jaar steeds groter geworden. Bovendien werkt de partner veelal elders. Al dat woon-werk verkeer is onderdeel van mobiliteit. Net als het verkeer naar scholen, winkels, recreatiegebieden, sociale contacten e.d. Veel autowegen kennen filevorming in de spitsuren en zelfs daarbuiten. Vertragingen tot een half uur zijn geen uitzondering. Wijken met jonge inwoners zijn verder van het centrum komen te liggen. Veilige en snelle fietsroutes zonder veel oponthoud moeten de buitenwijken met elkaar, met winkels en met scholen verbinden. In de spits zijn sommige fietspaden overvol. Door de toename van elektrische fietsen zijn er zulke grote verschillen in snelheid dat de veiligheid in geding komt. Door de toename van het aantal fietsen en door het verdwijnen van oversteekvoorzieningen als verkeerslichten komt de veiligheid van kwetsbare voetgangers (denk aan ouderen, kinderen, mensen met een beperking) in het geding.

De beste oplossing voor het woon-werkverkeer is vooral een goed Openbaar Vervoer (OV). Een OV, gekenmerkt door een goede bereikbaarheid voor alle inwoners van en voor reizigers naar hun bestemming met een hoge frequentie, een betaalbare prijs en een snelle en comfortabele reis. Daarbij is collectief OV milieuvriendelijker dan individueel motorvoertuiggebruik. Omdat 10% van de werknemers in de zorg werkt, zou er rond 7 en 23 uur passend OV moeten zijn. Evenals op de wisseltijden naar bedrijventerreinen.

Secretariaat:

Arie Noordermeer
Rochus Meeuwiszstraat 9
3554 VR Utrecht
(06) 129 29 894

www.rocovutrecht.nl

secretariaat@rocovutrecht.nl

➔ Blad 2

De reële loopafstand naar bushaltes zou binnen de bebouwde kom niet meer dan 400 meter moeten zijn. De frequentie van de busverbindingen zou buiten de steden tenminste eens per half uur moeten zijn en binnen steden tenminste iedere 15 minuten. In wijken zonder voldoende parkeerplaatsen zou iedere 5 à 7,5 minuut een bus(je) naar parkeerterreinen en OV knooppunten moeten rijden, Rond stations en andere OV knooppunten moet voldoende ruimte zijn om comfortabele overstappunten met voldoende stallingsruimten voor auto en fiets te creëren. Voor reizigers die redelijkerwijs geen gebruik kunnen maken van regulier OV, zou bijvoorbeeld de regiotaxi meer bekend moeten zijn, vanzelfsprekend ook voor de last mile reiziger. Minder mobiliteit kan bereikt worden door bestemmingen nabij OV knooppunten te realiseren.

Onbekend is welke transportmodaliteiten in de toekomst nodig zullen zijn. Het daarom verstandig stroken grond langs de hoofdverkeersaders (snelwegen, spoorlijnen) vrij te houden voor de aanleg van toekomstige infrastructuur. (energieleidingen, hoge snelheidsspoorlijnen, hyperloop, etc.).

Het is verstandig om bij planologie en bij investeringen te denken aan infrastructuur die in de toekomst nodig zal zijn om aan de mobiliteitsbehoeften te blijven voldoen. Zoals om een scheiding aan te brengen tussen snelle en langzamer treinen. En voor investeringen in de infrastructuur van nieuwe wijken waar bewoners van het begin af aan gebruik kunnen maken van goed OV, zonder eerst twee auto's aan te schaffen. Biedt vanuit de wijken niet alleen OV aan naar het centrum, maar ook naar OV knooppunten in de nabijheid.

Het is een taak voor een provincie om gemeentelijke plannen met elkaar te verenigen. Ook al liggen de buurgemeenten net over de grens in een andere provincie. Een gedegen inventarisatie van de mobiliteitsbehoeften (hoe laat van waar naar waar) zal daaraan vooraf moeten gaan.

Samenvattend: om aan de groeiende mobiliteitsbehoefte te voorzien, in een tijd die vraagt om een beter milieu, is het nu wenselijk om te investeren in infrastructuur voor voetgangers, fietsers en vooral beter OV.

Wilt u zo vriendelijk zijn om dit advies onder de aandacht te brengen van de betreffende beleidsmakers?

Met vriendelijke groeten,



J. van Leijenhorst,
voorzitter ROCOV Utrecht