

Verslag werkgroep bijeenkomst Overtoom - 30 september 2025

Inhoud

1. Presentatie door Baljon landschapsarchitecten	1
2. Algemene opmerkingen/reacties naar aanleiding van de presentatie	2
3. Gespreksverslag twee (werk)groepen	5

Voor het project 'Herinrichting Overtoom' is op dinsdag 30 september de werkgroep samengekomen. Deze werkgroep is na de [participatiebijeenkomst op 17 juli 2025](#) samengesteld. Aanwezigen konden aangeven of ze deel wilden nemen aan de werkgroep.

De werkgroep bestaat uit 13 personen. Het is een gemêleerd gezelschap met een blik vanuit verschillende invalshoeken. Denk aan groen, evenementen, bewoners, bibliotheek, Fulcotheater en historie. En allemaal geïnteresseerd in het verhogen van verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit en het verbeteren van de overgang naar de binnenstad vanaf de Overtoom. Deelnemers kijken samen met de gemeente of het ontwerp goed past bij de ideeën en wensen die bewoners, ondernemers en andere betrokkenen hebben gegeven.

Dit verslag geeft u een beeld van de werkgroep bijeenkomst en hierin leest u waar de discussiepunten zaten.

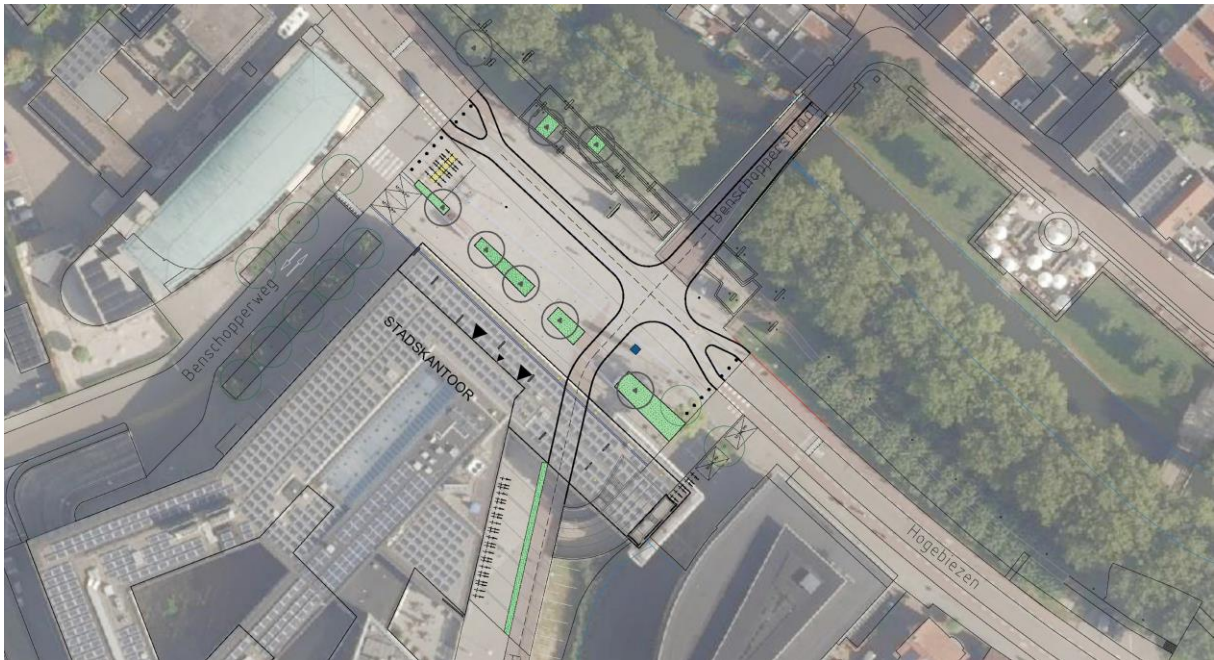
1. Presentatie door Baljon landschapsarchitecten

De avond begon met een presentatie van Baljon landschapsarchitecten. Baljon is het bureau dat door de gemeente is gevraagd om een ontwerp voor de Overtoom te maken. Tijdens de presentatie werd stil gestaan bij de eerste participatieavond op 17 juli 2025 en de meest gegeven reacties. Deze reacties zijn meegenomen in een aandachtspunten overzicht.

Aandachtspunten voor de Overtoom n.a.v. eerste participatiemoment:

- Autovrij plein
- Hoge snelheid fietsers
- Duidelijkheid en overzichtelijke routes, maar ook behouden verschillende functies
- Toegankelijkheid hulpdiensten waarborgen
- Nadenken over positie marktkramen
- Brede steun voor vergroening en verkoeling van/op het plein
- Meer schaduwplekken (hittestress)
- Zitplekken gewaardeerd, maar ook zorgen over overlast en vandalisme
- Evenementen ook in de toekomst mogelijk maken
- Aandacht voor navigatie en vindbaarheid
- Noodbrug terugbrengen (zie toelichting hieronder)

Baljon en de gemeente hebben deze aandachtspunten waar mogelijk meegenomen in het ontwerp. Dit ontwerp werd gepresenteerd. En na de presentatie ging de werkgroep hierover met elkaar in gesprek.



Eerste ontwerp. Op basis van participatieavond 17 juli 2025

Het gepresenteerde ontwerp zorgt voor:

- Meer sturing en geleiding van fietsers en daarmee ook de voetgangers en het overige verkeer.
- Verhoging van de verblijfskwaliteit op andere plekken op het plein, omdat daar niet tussendoor gefietst wordt. Er is meer ruimte voor de voetganger.
- Een aantrekkelijker plein met een mooiere overgang naar de binnenstad.
- Het behouden van de huidige functies van het plein (mogelijk in andere vorm of opstelling), zoals fietsen, wandelen, verblijven, evenementen, laden/lossen, hulpdiensten, toegang naar het stadhuis, het Fulcotheater en de parkeergarage, de markt etc.

Hiervoor is het nodig dat:

- Het puntige fietspad op het plein verdwijnt.
- Het plein 'eerder begint', zodat fietsers afremmen.
- Fietsers binnen de belijning blijven (stroomlijnen). Dit kan door het aanbrengen van groenvakken/bakken/zitelementen. Het afsnijden van fietsroutes over het plein onaantrekkelijk/onmogelijk maken. Hierdoor krijgt de voetganger meer ruimte op het plein.
- Voetgangers beter over het plein geleid worden vanaf het Basiliëkpad naar de binnenstad.
- Hulpdiensten en doorgaand fietsverkeer Achtersloot – Hogebiezen/Hogebiezen - Achtersloot over een soort rijloper over het plein moet rijden. Door het versmallen van de Hogebiezen en de Achtersloot zou het voor autoverkeer duidelijk moeten zijn dat ze te gast zijn op een stadsplein en onbekenden moeten het idee krijgen dat ze er helemaal niet mogen rijden. Voor fietsverkeer moet de versmalling zorgen voor een onderbreking in de doorgaande fietsroute. Ook zij moeten duidelijk merken dat ze over een stadsplein rijden en dus hun snelheid moeten aanpassen. Door de verandering in rechtstand, breedte, wegdek, kleur en omgeving zou dit duidelijker moeten worden.

2. Algemene opmerkingen/reacties naar aanleiding van de presentatie

Een veel gegeven reactie tijdens de participatiebijeenkomst op 17 juli 2025 is het plaatsen van een brug op de locatie van de voormalige bouwbrug bij de molen. Baljon heeft tijdens de presentatie toegelicht waarom dit geen optie is:

- Het verkeerscirculatieplan heeft als doel het autoluw maken van de binnenstad.
- Overtoom geheel autovrij is geen scenario.
- Bevoorrading van het centrum gaat via Overtoom.
- Fietzers kiezen de kortste weg, de brug is niet de kortste weg.
- Financieel niet haalbaar.

Ondanks de toelichting en argumenten vonden sommige werkgroep leden het jammer dat het terugbrengen van de brug uitgesloten wordt.

In het verlengde van dit gesprek is door enkele deelnemers genoemd dat zij vinden dat het plein pas een succes wordt als de binnenstad alleen toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. Daarnaast is ook aangegeven dat er bij de herinrichting rekening gehouden moet worden met het verkeerscirculatieplan en het verminderen van autoverkeer op het plein. De leden van de werkgroep vragen zich af of er ook naar een groter geheel wordt gekeken of dat het plein een losstaand project is. Zij zouden dit namelijk een gemiste kans vinden.

De reactie van Baljon is dat dit een losstaand project* is. Vanuit de raad is het verzoek gekomen om het plein op korte termijn verkeersveiliger te maken, waarbij ook het verblijf op het plein en de overgang naar de binnenstad verbeterd kunnen worden. Hierbij geldt als uitgangspunt dat er autoverkeer over het plein rijdt vanaf de Hogebeizen naar de Benschopperpoort en tijdens de venstertijden ook (vracht)verkeer recht over het plein of van en naar de binnenstad.

**De gemeente heeft dit tijdens de werkgroep niet verduidelijkt, maar er wordt naar een groter geheel gekeken. We vertellen er meer over in onderstaande toelichting.*

Extra toelichting op de (auto)brug

Waarom is een extra (auto)brug op de plek waar tijdelijk de bouwbrug lag geen oplossing?

Een extra brug lijkt een simpele oplossing, maar lost de problemen rond de Overtoom en de zuidelijke ingang naar de binnenstad niet op. Het probleem verplaatst of vergroot zich juist. De échte oplossing ligt in het verbeteren van de bestaande infrastructuur, het verminderen van autoverkeer en het versterken van de verblijfskwaliteit. Dit blijkt uit analyse omdat:

1. Een brug trekt juist méér verkeer aan

Een nieuwe brug werkt aanzuigend. Een tweede brug maakt de binnenstad aantrekkelijker voor autoverkeer en creëert nieuwe verkeersbewegingen. Daardoor neemt het autoverkeer in het zuidelijke deel van de binnenstad toe. Dit staat haaks op de 'autoluwe binnenstad', een voornemen wat is opgenomen in het 'Toekomstbeeld Binnenstad' (visie binnenstad IJsselstein). In plaats van verkeer verminderen zorgt de brug dus voor meer drukte, meer uitstoot en meer onveiligheid.

2. Een nieuwe brug kan geen vervanging bieden voor al het auto- en vrachtverkeer dat nu over de Overtoom via de Benschopperpoort de binnenstad inrijdt.

- Het verkeer dat over de nieuwe brug zou rijden en een bestemming heeft in de Nicolaasstraat, de Molenstraat of tijdens de venstertijden de Benschopperstraat zal na de brug linksaf moeten rijden de Molenstraat in. De Molenstraat zou hierdoor een tweerichtingsstraat worden. Dit is een onwenselijke situatie. De Molenstraat is onderdeel van de doorgaande fietsroute door de binnenstad heen, er ligt een groot terras en er zijn veel voetgangers. We willen in de Molenstraat eerder minder verkeer en meer aandacht voor de verblijfskwaliteit dan dat we het verkeer hier laten toenemen.
- Daarnaast zal het verkeer dat buiten de venstertijden in de richting Molenstraat – Nicolaasstraat rijdt ergens moeten keren om weer terug te rijden. Keerbewegingen in de drukke en krappe straten in de binnenstad zijn onwenselijk voor de verkeersveiligheid.

- De verkeersveiligheid voor fietsers die vanaf de Benschopperpoort naar de Molenstraat rijden zal ook verslechteren. Nu rijden ze mee met het autoverkeer, maar in de situatie van tweerichtingsverkeer op de Molenstraat zullen ze meteen na die bocht tegemoetkomende auto's tegenkomen. De beperkte ruimte laat dit eigenlijk niet toe.
- Naast de problemen van het autoverkeer is het voor het merendeel van het vrachtverkeer dat tijdens de venstertijden in de winkelstraat moet laden of lossen geen optie om via een nieuwe brug de stad in te rijden omdat zij de draai vanaf de Molenstraat naar de Benschopperstraat niet kunnen maken. Zij zullen dan dus alsnog via de Overtoom en de Benschopperpoort moeten rijden.
- Naast de problemen op de bestaande straten en kruisingen wordt er door een nieuwe brug een extra kruising toegevoegd op een locatie waar juist verblijven en beleving belangrijk is. In de bocht bij de Molen zal een extra gevaarpunt bijkomen waar autoverkeer in alle richtingen zal rijden. Nog afgezien van de ruimte die nodig is voor een extra zijweg is dit onwenselijk voor voetgangers, fietsers en mensen die rustig van hun ijsje willen genieten.

Gelet op bovenstaande problemen en soms ook onmogelijkheden zal een extra brug alleen een reële optie zijn voor autoverkeer dat naar de Schuttersgracht rijdt. Het overige verkeer zal altijd nog via de Overtoom en de Benschopperpoort de binnenstad in rijden. Een extra brug maakt de Overtoom dus niet geheel autovrij.

3. Financieel en ruimtelijk ongunstig

Een extra brug vraagt om zeer hoge investeringen, zowel in aanleg als in onderhoud. De voordelen in verkeersdoorstroming is beperkt en tijdelijk, omdat het extra verkeer dat ontstaat de brug snel weer verzadigt.

Daartegenover staan goedkopere maatregelen die binnen de bestaande infrastructuur passen, zoals het optimaliseren van kruisingen, het verbeteren van fietsroutes en het verminderen van zoekverkeer door parkeerbeleid. Er wordt op dit moment een onderzoek gedaan naar hoe de verkeerscirculatie aan de zuidelijke entree van de binnenstad verbeterd kan worden. De maatregelen die worden onderzocht moeten de verblijfskwaliteit versterken, aansluiten bij de visie van een autoluwe binnenstad en minder financiële en ruimtelijke investering vragen dan een nieuwe brug zou doen.

Waarom is een extra fiets-/voetgangersbrug op de plek waar tijdelijk de bouwbrug lag geen wenselijke situatie?

De meeste fietsers komen vanaf het Basiliekpad en rijden via de Benschopperpoort de stad in. Om deze fietsers te verleiden om over een andere brug te rijden waarvoor ze eerder moeten afslaan is erg lastig. Veel fietsers zullen toch gewoon rechtdoor blijven fietsen. Zoals eerder aangegeven; Een extra brug vraagt om zeer hoge investeringen, zowel in aanleg als in onderhoud. De winst voor fietsers of voetgangers is zeer beperkt. Ook voor de Overtoom is die winst beperkt.

Is er onderzoek gedaan naar de staat van de Benschopperpoort en kan de brug de huidige belasting op langere termijn wel aan?

De bruggen zijn dit jaar nog gecontroleerd. Daar waar nodig vindt onderhoud plaats. De gemeente houdt de staat van de bruggen ook de komende jaren goed in de gaten.



3. Gespreksverslag twee (werk)groepen

Na de gezamenlijke presentatie ging de werkgroep uiteen in twee (werk)groepen. Beide gingen met elkaar en een landschapsarchitect van Baljon in gesprek over het ontwerp en de referentiebeelden. Samen bespraken zij de volgende onderwerpen.

- Vormgeving van de belijning (duidelijkheid op het plein)
- Oversteken (veiligheid in een 'shared space')
- Verblijven en vergroenen

Het gepresenteerde ontwerpvoorstel, dat op basis van de eerdere participatie is opgesteld, heeft brede steun door de werkgroep, ook al was niet 100% van de deelnemers het overal mee eens. Hieronder worden de uitkomsten per onderwerp behandeld.

Na afloop van de gesprekken presenteerden de twee werkgroepen aan elkaar welke aanpassingen zij in het ontwerp zouden willen zien. De uitkomsten van de groepen verschilden op een aantal punten van elkaar, maar er waren ook overeenkomsten. Zowel de overeenkomsten als de verschillen worden hieronder toegelicht.



1. Vormgeving van de belijning (duidelijkheid op het plein)

Bijna alle deelnemers vonden het een goed plan om de verkeersstromen (voetgangers, fietsers, auto's) meer te scheiden. Bijvoorbeeld zoals op het Basileekpad is ingetekend met een groenvak, en duidelijk aan te geven welke ruimte voor de fietsers en auto's is. Hierdoor blijft er veel meer ruimte over waar de voetgangers zich vrij en veilig kunnen bewegen en verblijven. De grootste maatregel, waarover iedereen het eens was is het eruit halen van het puntige fietspad op de Overtoom zijn. Deze maatregel zou volgens de deelnemers gecombineerd kunnen worden met het eerder afsnijden van het fietspad op het Basileekpad, zodat duidelijk is dat men op een plein terecht komt en de snelheid van fietsers hier al eruit wordt gehaald.

Men vroeg zich wel af op welke manier verkeersstromen gestuurd moeten worden. Volgen fietsers belijning of moeten zij door obstakels tegengehouden worden? Deelnemers waren het erover eens dat een subtiele geleiding niet werkt voor alle fietsers, omdat sommige dan nog steeds bochten afsnijden en niet de belijning volgen. Om dit onaantrekkelijk te maken kunnen er groenvakken of groenbakken op bepaalde plekken van het plein als fysieke barrière geplaatst worden. Dit moet geen gevaar voor fietsers zijn die even niet goed opletten. Daarnaast moet hierbij rekening gehouden worden met de benodigde ruimte voor evenementen en de markt.

Een van de werkgroepen vond vrijwel alle referentiebeelden van de belijning, zowel voor fietspaden alsook de rijloper tussen de Hogebeizen en de Achtersloot passend, de andere werkgroep uitte een voorkeur voor een belijning van natuurlijk materiaal met eventueel letters erin. Beide groepen waren

geen voorstander van een heel kleurrijk plein d.m.v. verf, maar wilden graag de huidige natuurlijke uitstraling en het materiaal van het plein behouden en daarmee ook het plein zo veel mogelijk intact houden. De belijning dient volgens de deelnemers wel te worden vormgegeven op een manier dat deze ook voor ouderen goed te zien is met voldoende contrasten. Glad en daarmee gevaarlijk materiaal moet worden vermeden. Hierin zou je bijvoorbeeld het verhaal van de Overtoom kunnen vertellen. Een plus voor toerisme/cultuur.

Volgens een van de werkgroepen zijn de looproutes vanuit en over de Benschopperweg een punt van aandacht. Nu is die niet logisch en dat bepaalt ook de looproutes over het plein. Houd daarbij rekening met oudere weggebruikers en minder validen.

Het idee van de versmalling naar een rijloper tussen de Achtersloot en de Hogebeizen is niet uitgebreid besproken, maar het is in ieder geval door de deelnemers niet kritisch opgemerkt. Het versmallen zou er volgens deelnemers voor kunnen zorgen dat er minder ruimte is waar men fietsers tegenkomt.

2. Verblijfskwaliteit – groen, water, zitplekken

In de presentatie is de voorkeur aangegeven om het groen zo veel mogelijk in de grond te maken, maar is ook aangegeven dat er technische beperkingen zijn voor de realisatie hiervan. Het voorstel voor groen in de grond werd door de deelnemers positief ontvangen, maar ook plantenbakken kunnen worden ingezet. De getekende groenvoorziening mag volgens een van de werkgroepen wel iets speelser worden. Deelnemers zouden graag een verspringing willen zien, als dit technisch mogelijk is. Wel al het groen dezelfde kant op leggen maar niet helemaal recht en mogelijk iets breder. Het idee om extra bomen langs de waterrand toe te voegen wordt toegejuicht.

Net als tijdens de participatiebijeenkomst in juli 2025 was er enerzijds de wens om de verblijfskwaliteit op het plein te verhogen, maar waren er ook kritische stemmen over de zitmogelijkheden, onder andere in verband met vandalisme. Banken zouden echter ook een handig middel voor de geleiding van verkeer kunnen zijn.

Over het toevoegen van water waren de meningen verdeeld. Waar in een van de werkgroepen wensen zijn uitgesproken over het toevoegen van water in de vorm van fonteintjes om spelende kinderen te trekken, vond de andere werkgroep juist dat de Overtoom te veel verschillende functies heeft, waaronder autoverkeer, laden/lossen en hulpdiensten, waardoor je het centrale deel van het plein niet al te aantrekkelijk zou moeten maken voor spelende kinderen. Dit is volgens deelnemers te gevaarlijk.



3. Oversteken

In een van de werkgroepen is, ook in het kader van de tijd, niet uitvoerig gesproken over oversteken. Men was van mening dat voetgangers toch schuin oversteken en het maken van oversteekplekken voor voetgangers over het fietspad niet van toegevoegde waarde zouden zijn.

In de andere werkgroep is wel gesproken over oversteekplaatsen. Vooral vanuit de bewoners van de Benschopperweg is de wens dat er duidelijkere looproutes naar en over het plein gaan. Vooral ouderen en minder validen weten niet goed waar ze veilig kunnen oversteken. Die volgen over het algemeen graag een zebrapad. Of er overal zebrapaden over de fietsverbindingen moeten komen was nog een discussiepunt. Maar op de looproute vanaf het plein naar de brug kon men zich dat wel goed

voorstellen. Je bundelt dan ook de voetgangersstroom wat meer waardoor er op dat punt hopelijk wat minder hard wordt gereden door (brom)fietzers.

4. Overige punten

- Deelnemers hebben erop gewezen dat er bij de herinrichting ook rekening gehouden wordt met ouderen, het gebruik van scootmobielen en rollators en mensen met een visuele beperking
- Bij alle maatregelen zal door de gemeente worden getoetst of er aan de wegenverkeerswet wordt voldaan.

Samenvatting en vervolg

Al met al werd het ontwerp positief ontvangen en heeft de werkgroep de gemeente en Baljon op een aantal punten duidelijk richting gegeven voor de nadere invulling. We bedanken nogmaals alle deelnemers die een stukje eigen tijd hebben geïnvesteerd!

In de komende periode werkt Baljon het ontwerp verder uit en toetst de gemeente deze. De planning is dat het definitieve ontwerp in december 2025 op de website van de gemeente gedeeld wordt. Hierop is geen inspraak meer mogelijk. In januari 2026 besluit de raad over de kredietaanvraag. Na een positief besluit door de gemeenteraad wordt het ontwerp technisch onderbouwd, de uitvoering besproken en het werk voorbereid.

