



Reactienota

Westelijke Stadsboulevard

IPVE/F0

Ter vaststelling in college van B&W
7 november 2017

Inleiding

Op 16 mei 2017 heeft het college het integraal Programma van Eisen (IPvE) en het Functioneel Ontwerp (FO) voor de Westelijke Stadsboulevard vrijgegeven voor consultatie. Voor de Majellaknoop zijn 2 varianten uitgewerkt en onderzocht. Het college heeft bij de start van de consultatie haar voorkeur uitgesproken voor variant 2, de gemeentelijke variant.

Het door de gemeenteraad vastgestelde mobiliteitsbeleid SRSRSB heeft als doelstelling om de leefbaarheid te verbeteren en tegelijkertijd de bereikbaarheid te waarborgen, ook wanneer nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd worden. Om dit te bereiken is een aanpak nodig die bestaat uit fysieke herinrichting van de wegen (Slimme Routes), inzet van mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement (Slim Regelen) en een koppeling met gebiedsontwikkeling (Slim Bestemmen). Het project Westelijke Stadsboulevard (WSB) vloeit voort uit dit mobiliteitsbeleid.

Aan de westkant van de stad, op de Pijperlaan, Lessinglaan, Joseph Haydnlaan, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Cartesiusweg, St. Josephlaan en Marnixlaan staan de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid onder druk. Een gerichte en samenhangende aanpak is nodig, omdat de verkeersbelasting in Utrecht West de komende jaren verder toeneemt. Zonder ingrepen blijft dit traject overbelast, omdat de route meer dan gewenst aantrekkelijk is voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in het omliggende gebied. De (auto)mobiliteit wordt groter dan de kruispunten in het gebied aankunnen. Hierdoor neemt de barrièrewerking, de filevorming en de milieuhinder in het gebied toe.

Door een aanpak via de drie sporen transformeren de wegen tussen de Marnixbrug en het 24 Oktoberplein van drukke verkeerswegen naar aantrekkelijke en goed oversteekbare verbindingswegen met een inrichting als stadsboulevard. Daardoor verbetert de leefbaarheid voor bewoners want het wordt veiliger, groener, stiller en de lucht schoner. Doorgaand autoverkeer wordt gestimuleerd via de RING te rijden, waardoor er een betere balans ontstaat tussen de mobiliteitsvraag en de behoefte van de gebruikers van de openbare ruimte.

In oktober 2015 heeft het college het consultatiedocument met de reacties van bewoners en belanghebbenden op de uitgangspunten voor de herinrichting van het tracé vastgesteld. Destijds was de benaming van het project Maatregelen Utrecht West. Met de input van de reacties zijn de plannen verder uitgewerkt in het IPvE/FO.

Tijdens de uitwerking is een intensief participatietraject doorlopen. Met direct aanwonenden en ondernemers van het tracé zijn per deelgebied meerdere bijeenkomsten georganiseerd. Daarin zijn knelpunten, wensen en ideeën opgehaald die, waar mogelijk, verwerkt zijn in het ontwerp. Tijdens de ontwerpfase heeft een klankbordgroep advies gegeven over het proces, over inhoudelijke vraagstukken en over de belangen die het traject betreffen. De klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers van wijkraden, ondernemersverenigingen, organisaties op het gebied van (fiets)verkeer en veiligheid, provincie, RWS, busvervoerder, MKB, en SOLGU. Ook met individuele bedrijven en instanties zoals woningcorporaties en benzinepomphouders langs het tracé zijn gesprekken gevoerd.

Voor de wijken West en Noord-West zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd: één bij aanvang van de ontwerpfase om wensen en ideeën op te halen en één tijdens de consultatiefase.

In overleg met bewonersgroep Fris Alternatief is een extra variant voor de Majellaknoop uitgewerkt. Het initiatief dat aanvankelijk door bewoners als alternatief voorstel voor het gemeentelijk ontwerp uit 2015 (variant 2) was ingediend, is als volwaardige variant (variant 1) uitgewerkt en onderzocht. Voor het deelgebied Majellaknoop is in februari 2017 een extra consultatiebijeenkomst georganiseerd.

Na vrijgave van het IPvE/FO door het college op 16 mei 2017 voor consultatie zijn op 20 en 21 juni 2017 twee informatiebijeenkomsten georganiseerd. Daarvoor zijn 33.000 wijkberichten deur aan deur verspreid. Tijdens de consultatieperiode waren alle documenten ook te vinden op de gemeentelijke website en konden mensen digitaal via de website reageren. Schriftelijk reageren was ook een mogelijkheid, zowel per brief, e-mail als tijdens de inloopbijeenkomsten.

De consultatie liep tot 11 juli 2017. In totaal zijn er 315 reacties binnengekomen.

In deze reactienota reageert de gemeente op de opmerkingen, suggesties en wensen op basis van de beschikbaar gestelde informatie. Voor alle reacties geldt dat is bekeken of dit vraagt om nader onderzoek en om wijzigingen in het ontwerp. De wijzigingen worden meegenomen bij de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp (VO). Hieronder volgt een overzicht van de aandachtspunten die nader moeten worden onderzocht/aangepast in het VO:

- samenvoeging van de 2 rijstroken naar 1 rijstrook op de Marnixbrug
- inpassing afslag naar het Nieuwe Zandpad bij de Marnixbrug rekening houdend met 2 rijstroken per rijrichting
- ontsluiting woongebied tussen de st. Josephlaan en Julianapark
- inpassing veilige fietsoversteek bij station Zuilen in overleg met ontwikkeling Cartesiusdriehoek
- inpassing doorfietsroute tussen Zuilen, het centrum en Lunetten
- inpassingsmogelijkheden ontsluiting tankstation Esso aan Cartesiusweg
- inpassingsmogelijkheden ontsluiting BP aan Cartesiusweg
- inpassingsmogelijkheden voor verkeersdrempels op het deel van de Cartesiusweg met 2x2 rijstroken, om de snelheid van het autoverkeer te remmen
- optimalisatie bushalte Vleutenseweg t.b.v. bereikbaarheid JDE in overleg met de provincie
- halteren van het busverkeer op de rijbaan t.b.v. doorstroming van het busverkeer en als oplossingsrichting voor het matigen van de snelheid van het autoverkeer. Dit geldt voor het zuidelijke deel van de Cartesiusweg (op het deel waar 2x2 rijstroken beschikbaar is).
- de aansluiting van JDE, Gamma, BP, Esso op het ontwerp. Hierover vindt bilateraal overleg plaats met genoemde partijen.
- extra voetgangersoversteek ter hoogte van de Schoenerstraat (Scheperbuurt)
- aanpassing van het aantal opstelvakken op de Pijperlaan richting het zuiden (van 5 naar 4 opstelstroken), zonder dat de verkeersafwikkeling onder druk komt te staan

Alle ingekomen reacties zijn genummerd, zodat u het antwoord van de gemeente gemakkelijk kunt terugvinden in de reactienota.

Als voorbereiding op de Raadsinformatiebijeenkomst op 14 september is op 7 september 2017 een 'technische briefing' voor de gemeenteraad georganiseerd waarin inhoudelijk uitgebreid is ingegaan op de verkeerskundige onderbouwing en effecten van de inrichting van beide varianten.

Gebruikte afkortingen

WSB:	Westelijke stadsboulevard
DVM:	Dynamisch VerkeersManagement
IPvE/FO:	Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp
Variant 1	Variant Fris Alternatief
Variant 2:	Variant Gemeente Utrecht
UAB:	Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar
SRSRSB:	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen
MUW:	Maatregelen(pakket) Utrecht West
mvt/etm:	Motorvoertuigen per etmaal
Rbl:	Regeling beoordeling luchtkwaliteit
VRI :	Verkeers Regel Installatie
NOUW2:	Nieuwe Ontsluiting Utrecht West 2 (Wolfgang Pauliweg)
NRU:	Noordelijke Randweg Utrecht (Karl Marxdreef, Albert Schweitzerdreef, Einthovendreef)
OV:	Openbaar Vervoer
RING	Snelwegennetwerk rondom Utrecht bestaande uit de A2, A27, A28, A12 en Zuilense Ring/NRU
ASW	Amsterdamsestraatweg
PHL	Pijperlaan-Joseph Haydnlaan-Lessinglaan
MLK:	Martin Luther King Laan
JHL:	Joseph Haydnlaan
TAK :	Thomas á Kempisplantsoen/weg
HL:	Haydnlaan-Lessinglaan

Antwoorden veel voorkomende onderwerpen:

A: Aansluiting A2

We begrijpen dat bewoners het verdwijnen van de afrit A2 Oog in Al als niet prettig ervaren. Echter het besluit om de afrit A2 Oog in Al te verwijderen is in 1996 genomen door de gemeente en Rijkswaterstaat en had te maken met de aanleg van A2 Leidsche Rijntunnel en de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Dit is ruimtelijk niet meer inpasbaar en daarom inmiddels een gegeven. Hetzelfde geldt voor de tijdelijke aansluiting van de Hogeweidebrug op de A2 richting Den Bosch. Deze is komen te vervallen door de benodigde ruimte voor nieuwbouw in Leidsche Rijn Centrum.

Uit verkeersberekeningen blijkt dat bij een niets–doen situatie er veel autoverkeer in de toekomst over de wegen van de WSB wil blijven rijden. De raad heeft met het mobiliteitsplan SRSRSB er (opnieuw) voor gekozen om geen nieuwe aansluitingen op de RING te creëren. Gezien de groei van de stad kunnen we het ons niet veroorloven meer poorten naar de stad te openen en daarmee nog meer auto verkeer de stad binnen te laten. Bovendien zou een nieuwe aansluiting geen oplossing bieden voor verkeer richting Den Bosch. Verkeer dient immers nog steeds eerst in noordelijke richting te rijden alvorens het op de A2 richting het zuiden kan rijden. Wij zijn in gesprek met Ronduit Weg over knelpunten die buiten het project WSB liggen.

B: Variant 1

In uw brief reageert u als bewonersgroep op het collegebesluit ten aanzien van de WSB en met name op het besluit van het college om een voorkeur uit te spreken voor variant 2 van de Majellaknoop. In uw brief reageert u zowel op de inhoud van het plan als op het proces dat u als bewonersgroep van dichtbij hebt meegemaakt. In de inleiding geeft u aan uw bezwaren puntsgewijs toe te lichten. Ook laat u weten van het college een reactie te verwachten, zowel op de inhoudelijke punten als op de opmerkingen ten aanzien van het proces. In deze brief zal het college puntsgewijs ingaan op het door u gestelde.

Samenwerking

Het college is blij te horen dat u de samenwerking op ambtelijk en bestuurlijk niveau als prettig en constructief hebt ervaren.

Participatieproces:

Weging van de varianten

U laat weten dat halverwege het participatietraject het proces spaak liep. Volgens u was de oorzaak daarvan het ontbreken van consensus over de afwegingscriteria en de weging daarvan.

In gesprekken en mailwisselingen die de projectgroep in de periode september tot december 2016 met u gevoerd heeft, zijn de criteria en weging herhaaldelijk onderwerp van gesprek geweest. In deze gesprekken bleek inderdaad verschil van inzicht te bestaan.

In onderstaand plaatje zijn de doelstellingen van het mobiliteitsplan gekoppeld aan de criteria die de gemeente heeft gehanteerd bij de toetsing van beide varianten voor de Majellaknoop.



Wat betreft de weging van de criteria constateren wij dat u een prioritering in de doelstellingen en criteria wenst aan te brengen en vindt dat gezondheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit leidend zouden moeten zijn. Daarin verschilt de gemeente met u van inzicht.

Wij onderschrijven het belang van deze criteria die u noemt, maar vinden de criteria bereikbaarheid en economie, duurzaam en financieel verantwoord ook belangrijk. Zo is bijvoorbeeld de bereikbaarheid voor autoverkeer van essentieel belang voor o.a. de bedrijven in het omliggende gebied. In onze voorkeur voor de gemeentelijke variant hebben dan ook alle criteria een rol gespeeld. U spreekt vervolgens uw verbazing uit over het feit dat in paragraaf 1.2 van het

IPvE/FO als doelstellingen worden genoemd: verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid, oversteekbaarheid, hogere kwaliteit van de openbare ruimte en bereikbaarheid. Deze paragraaf gaat in op de doelstellingen van de stadsboulevards. De toetsing van de beide varianten voor de Majellaknoop is echter gebaseerd op de doelstellingen uit het verkeersplan SRSRSB dat het nieuwe kader vormt. Het verbeteren van de leefbaarheid en gezondheid maakt wel degelijk deel uit van de doelstellingen van SRSRSB.

Wat betreft uw opmerking over het toevoegen van een nieuw 13^e criterium, equity, kunnen wij het volgende zeggen. Equity is niet een 13^e criterium. Variant 1 heeft overall een beter resultaat als het gaat om luchtkwaliteit, maar variant 2 verdeelt de positieve effecten voor de luchtkwaliteit over meer aanwonenden. Dat laatste heeft het college met het begrip *equity* aangeduid.

Aanvullende informatie

U geeft in uw brief aan dat, ondanks herhaalde verzoeken, de projectgroep geen kwantitatieve onderbouwing voor een aantal onderwerpen heeft geleverd (zoals bewonersaantallen), waardoor geen objectieve afweging kon plaatsvinden. U zegt dat hierdoor een volledige kwantitatieve analyse ontbreekt en er onjuiste conclusies zijn getrokken.

De gemeente heeft naar eer en geweten het onderzoek uitgevoerd. In de “Quickscan Lucht en Geluid – Majellaknoop” d.d. 10 maart 2017 is in bijlage 6 de tabel B6.1 opgenomen, waarin per wegvak het aantal bewoners is aangegeven. Het aantal bewoners is gebaseerd op het aantal woningen, gelegen aan de verschillende wegvakken, vermenigvuldigd met de gemiddelde woningbezetting. De gemiddelde woningbezetting voor de buurt Nieuw Engeland is afkomstig van WistUdata van de gemeente Utrecht en bedraagt 2,4. Het aantal woningen is bepaald op basis van de aanwezige huisnummers langs een weg(vak) in Stroomlijn (het gemeentelijke softwareprogramma inzake Adres- en gebouwgegevens Kernvastgoed). Indien overduidelijk niet sprake is van een woning, maar van bedrijvigheid/winkels, dan is hiervoor gecorrigeerd. Er is daarbij naar de aanwezigheid van woningen gekeken gelegen in de eerstelijnsbebouwing, binnen 30 m van de wegas van de weg. Bij haakse eerstelijnsbebouwing op de weg wordt door inschatting bepaald hoeveel woningen worden meegenomen in de berekening.

In de onderstaande figuur is het aantal woningen en het aantal bewoners weergegeven. Het aantal bewoners in deze figuur correspondeert met het aantal bewoners in tabel B6.1.

Figuur: aantal woningen Majellaknoop, gem. woningbezetting 2,4



Tabel B6.1 Ziektelastberekening Luchtkwaliteit

			NO2-		NO2-		Verschil	EC-		EC-		Verschil
receptorid		'Bewoners'	concentratie	YLL in	concentratie	YLL in	NO2- ziektelast YLL per wegvak tussen varianten	concentratie	YLL in	concentratie	YLL in	EC- ziektelast YLL per wegvak tussen varianten
			2020 b.o	bevolking	2020 FRIS	bevolking		2020 b.o	bevolking	2020 FRIS	bevolking	
Thomas à Kempisplantsoen	n 760304	0	26,4	0,00	29,3	0,00	0,00	0,75	0,00	0,82	0,00	0,00
	n 760267	0	26,8	0,00	28,9	0,00	0,00	0,76	0,00	0,81	0,00	0,00
	z 15538096	43,2	26,4	0,18	29,6	0,27	0,09	0,75	0,24	0,83	0,27	0,02
	z 15538070	0	26,2	0,00	29,1	0,00	0,00	0,75	0,00	0,81	0,00	0,00
Thomas à Kempisweg	o 615598	24	29,2	0,15	22,5	0,04	-0,10	0,82	0,15	0,67	0,12	-0,03
	o 616921	26,4	28,0	0,14	22,6	0,05	-0,09	0,79	0,16	0,67	0,13	-0,02
	w 616214	124,8	29,1	0,75	22,6	0,22	-0,53	0,82	0,77	0,67	0,63	-0,14
	z 614258	148,8	27,8	0,77	22,7	0,27	-0,50	0,79	0,88	0,67	0,75	-0,13
Vleutenseweg	o 15537739	21,6	24,5	0,07	29,3	0,13	0,07	0,71	0,12	0,82	0,13	0,02
	w 615422	38,4	24,4	0,11	30,3	0,26	0,14	0,71	0,20	0,85	0,24	0,04
Vleutenseweg West	o 15537535	28,8	24,6	0,09	29,5	0,18	0,09	0,70	0,15	0,82	0,18	0,02
	o 15537571	38,4	24,9	0,13	29,5	0,24	0,11	0,71	0,21	0,82	0,24	0,03
	w 15537569	0	24,9	0,00	28,4	0,00	0,00	0,71	0,00	0,79	0,00	0,00
	w 15537570	0	25,6	0,00	29,2	0,00	0,00	0,73	0,00	0,81	0,00	0,00
Totalen		494,4	2,38		1,67		-0,72	2,9		2,7		-0,2

YLL= Years of life lost door vervoegde sterfte in populatie per jaar blootstelling aan gemodelleerde luchtverontreiniging.

Uw constatering dat de gemeente een onjuiste conclusie heeft getrokken delen wij daarom niet. Uit de bovenstaande tabel volgt immers juist dat variant 1 voor zowel stikstofdioxide (NO₂) als fijnstof (EC) beter scoort dan variant 2.

De gemeente heeft naar eer en geweten het onderzoek uitgevoerd. In de quick scan Lucht en Geluid wordt als meeteenheid het aantal huishoudens gehanteerd. Gezien over een periode van 10 jaar is dat een stabielere gegeven dan het aantal inwoners; dat kan in tien jaren fluctueren (verhuizing, geboorte, overlijden, kinderen die het huis uit gaan) en is daardoor minder hanteerbaar. Wij vinden in die zin het aantal huishoudens geschikter.

Uw constatering dat de gemeente een onjuiste conclusie heeft getrokken delen wij daarom niet.

Ook laat u weten dat uw advies was om een brede focus aan te houden, omdat het in uw ogen een ruimtelijk project is.

De gemeente beoogt met de WSB – de wegen tussen het 24 oktoberplein en de Marnixbrug – gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden. Dit doen we door inzet van herinrichting, mobiliteitsmanagement en DVM. Hierbij houden we rekening met kansen vanuit het omliggend gebied. In dat licht hebben wij bijvoorbeeld verkennende gesprekken met de woningcorporaties gevoerd die eigenaar zijn van de woningvoorraad aan het Thomas à Kempisplantsoen en de Thomas à Kempisweg. Hieruit is onder meer gebleken dat corporaties, die plannen hebben voor sloop/vervangende nieuwbouw of renovatie, zowel bij variant 1 als bij 2 hiervoor mogelijkheden zien. Daarbij moet worden opgemerkt dat er in alle gevallen regels zijn met betrekking tot maximale bouwhoogtes. Deze regels hebben te maken met de milieucirkels rond Douwe Egberts.

Toelichting keuze voor variant 2

De gemeente heeft naar eer en geweten het onderzoek uitgevoerd en heeft u hierover geïnformeerd. Het onderzoek heeft resultaten opgeleverd die aansluiten bij het uitwerkingsniveau van deze fase van het project. De projectorganisatie heeft ons op basis van dit onderzoek geadviseerd. Wij hebben onze keuze aan u toegelicht en betreuren het dat u zich hierdoor overvallen voelt.

U bepleit een voorkeur voor variant 1 omdat het draagvlak voor deze variant onderbouwd groter is dan dat voor variant 2. Vanzelfsprekend hebben we het draagvlak in ons besluit meegewogen. Onze voorkeur is mede bepaald door de in onze ogen onevenredige verdeling van de lusten en lasten voor de bewoners in het hele gebied rondom de Majellaknoop met name op het gebied van lucht en geluid.

U reageert op het wijkbericht waarmee de start van de consultatieperiode wordt aangegeven. U vindt dit bericht tendentieus, omdat variant 2 geduid wordt als de variant die voor alle bewoners een verbetering oplevert. Daarmee bedoelen wij dat variant 2 voor alle bewoners rondom de Majellaknoop een verbetering oplevert ten opzichte van een situatie waarin we niets doen. Bij de herinrichting geven wij daarnaast voorkeur aan de variant waarbij de lusten en lasten evenrediger zijn verdeeld (zie hierboven).

U geeft aan dat er een duidelijke visualisatie ontbreekt over de verkeersstromen (ofwel verkeerscirculatie) in variant 2. De notitie 'Keuze Majellaknoop als onderdeel van de WSB' bevat inderdaad geen visualisaties van beoordelingscriteria.

De door u gevraagde informatie over de verkeersstromen is voor beide varianten in tabelvorm toegelicht (blz.3 van de notitie keuze Majellaknoop). Daarnaast zijn de verkeersstromen bij beide varianten nader toegelicht bij punt 'bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto' (blz. 7 en 8 van de notitie keuze Majellaknoop).

Opmerkingen per criterium:

Luchtkwaliteit en geluidsbelasting

U stelt in uw brief dat de gemeente kiest voor een variant met gemiddeld de laagste levensverwachting en vraagt het college hierop inhoudelijk te reageren. Het college realiseert zich dat op basis van de meeteenheid voor gezondheid, het aantal DALY's, de ziektelast in variant 1 lager ligt dan die in variant 2. Het aantal woningen dat profiteert langs de Thomas à Kempisweg is immers groter dan het aantal woningen langs het Thomas à Kempisplantsoen en de Vleutenseweg–westzijde. Dat neemt niet weg dat de mensen die aan deze straten wonen benadeeld worden.

Als het gaat om geluid: Variant 2 geeft een geringe verslechtering van de geluidssituatie voor bewoners van de Thomas à Kempisweg en het Thomas à Kempisplantsoen ten opzichte van de huidige situatie, maar nog steeds een verbetering ten opzichte van de toekomstige situatie zonder WSB. Op de overige wegvakken zien we enige verbetering ten opzichte van de huidige situatie en ten opzichte van de toekomstige situatie zonder WSB. Daarbij wordt vanuit gezondheidsperspectief de kritische grens van 60 dB overschreden aan de Thomas à Kempisweg, Thomas à Kempisplantsoen en de Vleutenseweg–westzijde. Deze grens is echter geen wettelijk maximum vanuit de wet geluidshinder en wordt in de huidige situatie en de autonome situatie ook al overschreden. De toename van het geluidsniveau is dermate gering dat die niet waarneembaar is voor het menselijk oor. Bovendien is er een reëel risico op overschrijding van het wettelijke maximum voor geluidsbelasting aan het Thomas à Kempisplantsoen in variant 1. Deze overschrijding is zo groot dat er geen mitigerende maatregelen meer mogelijk lijken te zijn.

Als het gaat om luchtkwaliteit: In zowel variant 1 als in variant 2 liggen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de Thomas à Kempisweg lager dan in de toekomstige autonome situatie (zonder WSB) en ook lager dan in de huidige situatie. In beide varianten is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Uiteraard ligt de concentratie in variant 1 lager op de Thomas à Kempisweg dan in variant 2, omdat het verkeer in variant 1 geen gebruik meer kan maken van de Thomas à Kempisweg. In alle beschouwde situaties wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer.

Equity

Uw kanttekening over de introductie van dit begrip is eerder in deze brief aan de orde gekomen.

Uw tabel met aantallen inwoners per wegvak nemen wij voor kennisgeving aan, al dienen wij wel op te merken dat dit overzicht niet volledig is omdat het invloedsgebied op de woningen aan de Vleutenseweg–westzijde niet is meegenomen. Hoewel het aantal mensen dat daar woont klein is, neemt de gemeente ook de negatieve effecten op deze woningen mee in de weging. Het gemeentelijk beleid maakt daarbij geen onderscheid in leeftijden van mensen.

Ruimtelijke potenties en ontwikkeling

U bent van mening dat een aantal voordelen van variant 1 niet of onvoldoende is belicht bij dit criterium. Ook stelt u dat het college geen voorkeur uitspreekt op dit punt.

Hieronder reageert het college daarop puntsgewijs:

Sociale cohesie en oversteekbaarheid

De meerwaarde van variant 1 is zoals u stelt inderdaad de verbeterde oversteekbaarheid van de Thomas à Kempisweg. Het verdwijnen van de rijbanen aan de Thomas à Kempisweg heeft een positief effect voor de gebieden aan weerszijden van deze weg. Een nadeel van variant 1 is dat er extra asfalt nodig is bij het Thomas à Kempisplantsoen, de Vleutenseweg–westzijde en ter hoogte van de Spinozaweg (nabij de kruising met de Vleutenseweg). Met name op de Vleutenseweg–westzijde en het Thomas à Kempisplantsoen gaat de oversteekbaarheid er op achteruit. NB: in de ‘Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard’ is een tabel opgenomen met een vergelijking van het aantal rijstroken in beide varianten. Het nadeel van een slechtere oversteekbaarheid geldt ook voor de sociale cohesie op deze locaties.

Groen

De invulling van de vrijvallende Thomas à Kempisweg is niet bekend. In het geval het gebied een groene bestemming krijgt, dan betekent dit inderdaad versterking van groen. Op de omliggende wegen is als gevolg van variant 1 echter minder ruimte voor groen.

Klimaatadaptie

Zie bovenstaande reactie bij groen.

Mogelijkheden groencompensatie

Gedurende het project volgen wij de plannen van Prorail op de voet. Ook het onderwerp groencompensatie is onderwerp van gesprek. Bomencompensatie langs het Thomas à Kempisplantsoen is minder goed inpasbaar in variant 1, omdat deze variant meer ruimte voor asfalt vraagt aan de kant van het plantsoen. Als de Thomas à Kempisweg vrijvalt voor groen, zijn er inderdaad meer mogelijkheden op dit punt. De invulling van deze vrijkomende ruimte is nog niet bekend. In een latere fase van het project kan dit verder worden uitgewerkt.

Ruimtelijke ontwikkeling

U geeft aan dat er geen mogelijkheid is voor herontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen bij variant 2.

Beide varianten bieden onder randvoorwaarden mogelijkheden voor sloop–nieuwbouw. U heeft inderdaad gelijk dat er in variant 1 meer ruimte vrijvalt die voor andere doeleinden kan worden gebruikt, bijvoorbeeld voor een eventuele pleinfunctie bij de kerk.

Bereikbaarheid fiets/voetganger

Uit het document “Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard” blijkt dat fietsers en voetgangers rondom de Majellaknoop gemiddeld minder verliestijd hebben in variant 1 dan in variant 2. Het gaat hier om een optelling van alle verliestijden (niet reistijden) van alle mogelijke fiets- en looprelaties langs de Majellaknoop. Op dit punt scoort variant 1 beter.

Stimuleren autoverkeer richting RING

Volgens berekeningen met het verkeersmodel scoort variant 1 inderdaad beter dan variant 2, omdat het autoverkeer via de westkant van de Majellaknoop wordt geleid. Daardoor heeft het autoverkeer in variant 1 een kortere route naar de Ring.

Openbaar Vervoer

Voor wat betreft het openbaar vervoer heeft variant 1 ruim 37% meer verliestijd dan variant 2. Het gaat om ongeveer een halve minuut extra per bus (waarbij het gaat om 70–80 bussen per uur). Dit komt door het drukke kruispunt Thomas à Kempisplantsoen–Vleutenseweg en de omrijbeweging voor bussen tussen Oog in Al en Cartesiusweg via het kruispunt Thomas à Kempisplantsoen–Vleutenseweg. Er is geen ruimte voor een verdere optimalisatie van de verkeersregeling ten behoeve van de bus.

Dit heeft directe gevolgen voor de aantrekkelijkheid van het OV voor de reiziger, de vervoersexploitatie-effecten en de mate waarin het overstappen tussen bussen wordt gefaciliteerd. De gemeente vindt een goede bereikbaarheid van het OV belangrijk, omdat het bijdraagt aan een economisch gezonde en bereikbare stad. Dit is conform doelstelling van het mobiliteitsplan. De verhoogde exploitatiekosten zijn een direct negatief gevolg. De mogelijkheid van een overstaphalte is onderwerp van gesprek geweest in de overleggen met de Provincie. Omdat er geen concrete plannen beschikbaar zijn en hiervoor beleid van de Provincie benodigd is, kunnen in dit stadium geen nadere uitspraken worden gedaan.

Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto

De gemeente heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar het routegedrag in beide varianten. In beide gevallen is Dynamisch Verkeersmanagement nodig. Hieruit blijkt dat bij variant 1 een iets minder sterke inzet op DVM nodig is om hetzelfde effect te krijgen als in variant 2. In Oog in Al gaat het om een verschil van circa 2% in de verkeersbelasting, in de omgeving Schepenbuurt om circa 5%.

Voor vrachtverkeer naar de omgeving Gamma/JDE is de invalsroute Wolfgang Pauliweg (NOUW2) de meest wenselijke route. De route via Oog in Al is minder wenselijk vanuit leefbaarheid. Bij variant 2 wordt het vrachtverkeer (en overig gemotoriseerd verkeer) richting JDE en Gamma extra gestimuleerd om via de Wolfgang Pauliweg te rijden, omdat de andere route (via Oog in Al) gepaard gaat met een omrijbeweging ter hoogte van de Majellaknoop. Dit sluit aan bij het gemeentelijk beleid.

Wat betreft de ingang tot de wijk bij de Majellakerk constateert u dat er nog mogelijkheden zijn die niet onderzocht zijn. Het is in variant 1 in theorie mogelijk een entree voorlangs de Majellakerk te ontwerpen. Daarbij moet echter aangetekend worden dat deze route in de praktijk waarschijnlijk niet aantrekkelijk zal

zijn, omdat verkeer vanuit Oog in Al en vanaf De Hogeweide brug en Cartesiusweg altijd eerst via de Vleutenseweg moeten rijden. Pas bij de eerste verkeerslichten op de Vleutenseweg kunnen zij omdraaien en de wijk inrijden. Op deze route komen zij meerdere verkeerslichten tegen. Dit maakt de route minder aantrekkelijk. De verwachting is dat het verkeer eerder kiest voor een route door de wijk. Dit leidt tot extra verkeershinder bij de scholen en het park.

Logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als (stedelijk) geheel

U vindt dit criterium onlogisch als het gaat om het zo snel mogelijk afwikkelen van verkeer naar de buitenwegen.

Dit criterium dient niet verward te worden met het criterium “stimuleren verkeer naar de Ring” dat eerder in de brief aan de orde is gekomen.

Variant 1 biedt weliswaar kansen voor de woongebieden aan weerszijde van de Thomas à Kempisweg, maar heeft als nadelig effect dat de samenhang tussen de buurten aan weerszijden van de Vleutenseweg–westzijde (omgeving Gamma) wordt verstoord. Bovendien wordt de structuur van de stadsboulevard als route voor wijk–wijkverkeer en een goede oversteekbaarheid onderbroken. Dit is weliswaar een stimulans voor doorgaand verkeer om richting de ring te rijden, maar kan ook tot verwarring leiden. De logische route rechtdoor krijgt immers een omrijdbeweging en het profiel als doorgaande route kan niet eenduidig worden vormgegeven.

Afhankelijkheid derden

In beide varianten is onder randvoorwaarden herontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen mogelijk. De gemeente is niet de ontwikkelende partij, in beide varianten zijn de woningcorporaties initiatiefnemer. De woningcorporaties hebben laten weten op de korte termijn geen plannen voor herontwikkeling te maken. Wellicht dat dit voor de langere termijn wel het geval is. De varianten zijn hierin niet onderscheidend. De ambitie van de gemeente is echter om de WSB, na positieve besluitvorming, op de korte termijn d.w.z. voor 2020 te realiseren.

Kosten

De kosten voor variant 1 worden in deze fase inderdaad ca. € 0,4 miljoen hoger geraamd. U concludeert dat beide varianten verantwoord zijn.

Uit de variantenstudie is gebleken dat beide varianten haalbaar zijn en dat er op basis van het uitgevoerde onderzoek in deze fase geen sprake is van een wettelijke showstopper. Wel is het risico benoemd van overschrijding van de maximale geluidswaarde in variant 1 op het Thomas à Kempisplantsoen. Als dit risico optreedt en er geen maatregelen mogelijk zijn, dan zal alsnog een variant moeten worden uitgewerkt die wel binnen de wettelijke grenswaarden blijft. Dit betekent extra kosten en gevolgen voor de planning. Uit nadere uitwerking is bovendien gebleken dat de inpassing van het nieuwe wegprofiel bij de Thomas à Kempisplantsoen in relatie tot de spoorverdubbeling en de maatregelen tegen geluid tot extra kosten kunnen leiden.

Samenvattend

In uw eindverzoek vraagt u om een inhoudelijke reactie op uw stelling dat de projectgroep op een aantal punten heeft nagelaten gedegen onderzoek te doen en is uitgegaan van verkeerde aannames.

Wij hopen de beantwoording van uw vragen in deze brief puntsgewijs voldoende te hebben toegelicht.

Vervolgens verzoekt u het college om een pas op de plaats te maken wat betreft het kiezen van een voorkeursvariant en bij de vervolgfase nader onderzoek te laten doen waar behalve verkeer ook de ruimtelijke kwaliteit voldoende ruimte krijgt. U vraagt om in de afweging bij het criterium gezondheidsrisico's het aantal inwoners zwaarder te laten wegen en ook te kijken naar de doelgroep kinderen.

Op basis van alle beschikbare gegevens en de uitkomsten van het onderzoek kan wat ons betreft op verantwoorde wijze een afweging worden gemaakt. Daarbij hebben wij een lichte voorkeur voor variant 2. Wij kunnen meegaan in de gedachtegang van uw bewonersgroep en begrijpen dat u pleit voor een variant die uw directe leefomgeving positief beïnvloedt. Echter, het effect op geluid (toename van 2 t/m 4 dB) op de andere wegen, het risico van de overschrijding van de wettelijke grens (met de vraag of mitigerende maatregelen mogelijk zijn) en de negatieve effecten op het OV liggen aan de basis van onze voorkeur voor variant 2. De gemeenteraad heeft het laatste woord voor wat betreft een keuze voor één van de twee varianten.

Wij hopen dat het door u en ons gewaardeerde proces van samenwerking ook in de vervolgfase kan worden gecontinueerd.

C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL)

De autonome groei van het verkeer (de hoeveelheid verkeer die er in de toekomst wil gaan rijden) wordt door de herinrichting van de WSB afgeremd in Oog en Al.

Op pagina 4 van de Quick scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is een tabel opgenomen met verkeersintensiteiten in de huidige situatie, de autonome situatie en in de 2 varianten voor de Majellaknoop: het Fris Alternatief en de gemeentelijke variant. Hieruit valt op te maken dat circa 10% van het totale (autonome) verkeer op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan wordt geweerd door de realisatie van de WSB.

De Pijperlaan–Lessinglaan–Haydnlaan is, gezien de ligging in de stad, een druk gebruikte weg. Uit de laatste tellingen (2015) blijkt dat het percentage vrachtverkeer inclusief (lijn) bussen 3,8 % van de totale hoeveelheid verkeer bedraagt. De Pijperlaan–Lessinglaan–Haydnlaan zijn stedelijke verbindingswegen. Conform het gemeentelijk Mobiliteitsplan SRSRSB vormen deze verbindingswegen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Op deze wegen wordt de auto beter ingepast in de gewenste stedelijke kwaliteiten. Hiertoe worden de stedelijke verbindingswegen zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards.

De gemeente is bekend met de overlast van filevorming op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan voor aanwonenden. Met de ingebruikname van de Dafne Schippersbrug steekt er bovendien meer fietsverkeer over op de kruising Everard Meijsterlaan–Lessinglaan.

N.a.v. klachten van bewoners over de filevorming heeft het college om die reden besloten om te onderzoeken of vooruitlopend op de definitieve inrichting enkele maatregelen op deze locatie versneld kunnen worden uitgevoerd. Het gaat om het optimaliseren van de kruising met de Everard Meijsterlaan, het vervangen van de verkeerslichten door doseerlichten en het doseren van het verkeer bij de Martin Luther Kinglaan. Hier wordt op dit moment aan gewerkt.

Het project WSB moet bijdragen aan het ontmoedigen van (doorgaand) autoverkeer in de stad. Het doorgaande autoverkeer moet meer buitenom rijden. Voor Oog in Al betekent dit een verkeersafname ten opzichte van de toekomstige niets–doensituatie, maar niet ten opzichte van de huidige situatie.

Om de leefbaarheid en veiligheid in Oog in Al wel te verbeteren, stelt het project WSB een aantal maatregelen voor:

- Vraagbeïnvloeding/mobiliteitsmanagement waarbij mensen worden verleid om andere vervoerwijzen te gebruiken dan de auto of op andere tijdstippen te reizen.
- Bij grote piekdruktes inkomend autoverkeer vanaf de A2 vasthouden bij het 24 oktoberplein, om filevorming en onveiligheidssituaties in Oog in Al te voorkomen en om autoverkeer te stimuleren andere routes te nemen.
- Andere vormgeving van kruispunten om filevorming en onveiligheidssituaties in Oog in Al te voorkomen en te zorgen voor betere oversteekbaarheid.

Uit verkeerssimulaties waarbij is uitgegaan van bovenstaande maatregelen blijkt dat het autoverkeer met het toekomstige ontwerp in de spitsen goed kan worden verwerkt met een goede oversteekbaarheid voor (langzaam) verkeer.

De reactienota is gerubriceerd op onderwerp, te weten:

Algemeen

Bomen

Luchtkwaliteit en geluid

Varianten Majellaknoop

Verkeer en Bereikbaarheid

Reactienota IPVE FO Westelijke Stadsboulevard

Algemeen

Nr.	Reactie	Antwoord
1	Als inwoner van Maarssenbroek maak ik bezwaar tegen plan Westelijke Stadsboulevard. Bij dit plan is geen rekening gehouden met inwoners van Maarssenbroek en toename van fijnstof als gevolg van de "om rijders" over de NRU door versmalling van doorgaande routes als bijvoorbeeld Cartesiusweg. Dat dit realiteit is, weet ik uit meting verricht door mijn gemeente na uitvoeren van herinrichting van 't Goylaan. In plan is niks opgenomen over toename fijnstof/ultra fijnstof in Maarssenbroek of voorkomen hiervan. Aangezien reeds de norm wordt overschreden en hiervoor	De luchtkwaliteit langs de WSB is op basis van de huidige plannen inzichtelijk gemaakt. Bij de uitwerking van de plannen naar een Voorlopig Ontwerp zal een nadere doorrekening plaatsvinden, waarbij ook de effecten van de verdringing van het verkeer inzichtelijk worden

reeds een rechtelijke uitspraak ligt (Gerechtshof Keulen). Ik beticht de gemeente Utrecht dan ook van onzorgvuldig handelen met als gevolg vele onnodige doden. Immers ultra fijnstof afkomstig van wegen heeft LD-50 waarde 70x hoger dan VX gas en is daarmee een van de meest gevaarlijkste gif ter wereld! Ik maak dan ook bezwaar op basis van de volgende (grond)wet artikel; Artikel 1 – Onderscheid tussen bewoners uit Stichtse vecht of Utrecht behoren dezelfde rechten te hebben Artikel 5 – Ik heb recht tot bezwaar, vandaar dit bezwaarschrift Artikel 11 – Ik heb recht tot lichamelijk onschendbaarheid, dus ook recht op zuurstof en schone lucht Artikel 15 – Vrijheid ontneming, als gevolg van giftige dampen wordt mijn vrijheid aangetast Artikel 17 – Al meerdere keren heeft Gemeente Utrecht mijn rechtsgang geblokkeerd, dit blijkt strafbaar in dit artikel Artikel 21 – Behoed voor goed leefmilieu, waardes van 100ug fijnstof in mijn achtertuin is niet wat met dit artikel bedoeld wordt. Artikel 22 – Overheid behoed voor goede gezondheid, burgers in omringende gemeente voorzien van dodelijk gifgas is niet wat met dit artikel bedoeld is. Strafrecht; 173a en 173b: “Hij aan wiens schuld te wijten is, dat wederrechtelijk een stof op of in de bodem, in de lucht of in het oppervlaktewater wordt gebracht, wordt gestraft” De gemeente Utrecht maakt zich schuldig aan dit artikel door plannen goed te keuren waarbij je weet dat de normen voor ultra fijnstof flink zullen worden overschreden met talloze doden tot gevolg, zowel in Maarssenbroek als “eigen inwoners” van Overvecht. En dan nog noot dat er ook nooit terug gecommuniceerd wordt vanuit uw gemeente, ben ik een stichting begonnen voor afschaven van artikel 114 van Grondwet en deze uit te breiden naar het bestuursrecht zodat ik bestuurders voor gerecht kan slepen en zo nabestaande van slachtoffers “oog om oog, tand om tand” kan vragen bij rechter. Deze stichting was ik nooit gestart als ik bij eerdere verzoeken serieus genomen werd (contact met mij opgenomen i.p.v. 1zijdige communicatie die handen met geld kost)! Maar na overlijden van 4 klasgenoten en buurvrouw ben flink zwaar verzuurd en extreem verhard en ik ben van mening	gemaakt. In de gemeente Utrecht zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarden voor fijnstof uit de Wet milieubeheer. Ook is de gemeente Utrecht niet bekend met overschrijdingen van de grenswaarden voor fijnstof in de gemeente Stichtse Vecht. Gemeente Utrecht gaat bij de voorbereiding van haar plannen zeer zorgvuldig te werk. Wij herkennen ons dan ook niet in de aantijgingen.

	*dat doodstraf de enige goede optie is om bestuurders te kunnen bestraffen wanneer ze maatregelen nemen als dit van te voren weet dat dit tot onnodige dodelijke slachtoffers leid.	*Vanwege onacceptabel taalgebruik reageert de gemeente op dit onderdeel van de reactie niet.
2	In 1 woord Drama als dit door gaat. De stad nog meer vast zetten Doe het niet Lotje	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
3	Door een hersenbloeding van mijn schoondochter moet ik elke dag vanuit Overvecht naar de Vleutenseweg om mijn 3 kleinkinderen uit school te halen. Door uw plannen doe ik daar, heen en terug 2 uur over. Dit zorgt alleen maar voor een groot verkeersinfarct. Ik ben er zwaar tegen.	Autoverkeer met een herkomst of bestemming in de driehoek 24 oktoberplein–Hogeweidebrug en Marnixbrug bestempelen we als bestemmingsverkeer. Aangezien u naar de Vleutenseweg moet, rekenen wij u tot bestemmingsverkeer. Uit tellingen met kentekenonderzoek meten we dat op dit moment ongeveer 15–20% van het autoverkeer geen bestemmingsverkeer is van de betreffende wijken. Dit autoverkeer gebruikt de wegen om dwars door de stad van noord naar zuid of andersom te rijden, maar kan beter buitenom via de RING Utrecht rijden. Uit de analyses blijkt dat de autoverkeersdrukke in het avondspitsuur afneemt als gevolg van de herinrichting ten opzichte van de ‘niets doen’ situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersdrukke is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM om doorgaand verkeer om de stad te leiden.
4	Bij deze teken ik bezwaar aan tegen de voorgestelde Westelijke Stadsboulevard. Het is op dit moment voor veel inwoners van Utrecht al vrijwel onmogelijk om door de stad te reizen. Met het voorgestelde ontwerp gaat dit alleen maar dramatischer worden. En zorgt alleen maar voor meer	Uit de analyses blijkt dat het autoverkeer in het avondspitsuur in 2025 zonder WSB toeneemt met gemiddeld 20% tot 25%. Hierdoor zou de

	vervuiling i.p.v. minder.	milieuhinder (luchtkwaliteit en geluid) binnen het gebied toenemen. Daarnaast zijn de kruispunten op en rond het traject in de huidige vormgeving niet geschikt voor een dergelijke groei, waardoor de filevorming langs woningen en winkels aan de WSB toeneemt. Als gevolg van de herinrichting neemt de autoverkeersdruk op de WSB in het avondspitsuur af ten opzichte van de ‘niets doen’ situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De te verwachten autoverkeersdruk in het avondspitsuur in 2025 wordt gemiddeld 5% tot 10% lager dan in het huidige avondspitsuur. De verkeersbelasting is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM.
5	Het bewijs is al geleverd, ondanks dat Groen Links de cijfers naar hun voordeel verdraait is de stadsboulevard een utopisch idee wat niet blijkt te werken. Het verkeer staat meer stil (schone lucht) de aanrijdingen op 't Goylaan zijn drastisch toegenomen dus is de situatie onveilig. Mensen raken geïrriteerd omdat ze zowel op 't Goylaan als op de Ballijelaan/Vondellaan enz enz stil staan. De stad groeit en groeit in plaats van daar op in te spelen en een toegankelijke infrastructuur creëren, worden er nu stadsboulevards ontwikkeld die geen enkele functie hebben dan wachten en het treiteren van de automobilist enkel door de ideologie die niet na te streven is! STOP LOT en haar blinde ideologie!	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers

		en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB.
6	Verschrikkelijk Beloon de fietsers die massaal maling hebben aan verkeerslichten met nog meer ruimte om zich asociaal te gedragen.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
7	Kan de woonwijk niet eens meer normaal uit daarnaast slibt Utrecht compleet dicht. Als je een afspraak op Kanaleneiland mag je RUIM op tijd vertrekken wil je op tijd zijn. Verschrikkelijk!!!	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
8	Weggegooid geld, hetzelfde voor de ASW die is ONVEILGER geworden, zeker voor de bejaarden en kinderen. <u>Nakomende reactie nav bevestiging:</u> Dit naar aanleiding van de Westelijke Stadsboulevard. Het komt bevreemdend over om een mening te geven over iets wat gedeeltelijk al klaar is, zoals b.v. 2 fietspaden vlak langs elkaar. Stoplichten die verwijderd worden verslechteren mijns inziens de situatie voor ouderen, gehandicapten en kinderen. De situatie wordt beslist niet veiliger. Misschien alleen voor fietsers, die doorgaans alle verkeersregels negeren. Ik bedank hiervoor.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
9	Ik vind dat Utrecht centrum (Ondiep) bereikbaar moet blijven met de auto. Ik moet dagelijks in Ondiep zijn voor mijn wijkverpleegkundige werk. En dit is niet te realiseren met OV. Er moet geen 1 baans weg komen dit geeft problemen. Of maak een uitvalbasis in de buurt waar ik mijn auto kan parkeren en met de bus naar Ondiep kan. Reistijd niet meer dan 10 min anders loont dit ook niet. Je kan de binnenstad niet op slot doen. Wat te denken van al die mensen in Oog in Al etc. En de A2 loopt ook steeds vol met die tunnel dosering, stap daarvan af, bied meer alternatieven. Maar die zijn er niet!	Autoverkeer met een herkomst of bestemming in de driehoek 24 oktoberplein–Hogeweidebrug en Marnixbrug bestempelen we als bestemmingsverkeer. Aangezien u naar de Vleutenseweg moet, rekenen wij u tot bestemmingsverkeer. Uit tellingen met kentekenonderzoek meten we dat op dit moment ongeveer 15–20% van het autoverkeer geen bestemmingsverkeer is van de betreffende wijken. Dit autoverkeer gebruikt de wegen om dwars door de stad van noord naar zuid of andersom te rijden, maar kan beter buitenom via de RING Utrecht rijden. Uit de analyses blijkt dat de autoverkeersdrukke in het

		avondspitsuur afneemt als gevolg van de herinrichting ten opzichte van de 'niets doen' situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersdruk is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM om doorgaand verkeer om de stad te leiden.
11	Als ondernemer op de Amsterdamsestraatweg weet ik als geen ander het verschil in bereikbaarheid toen de wegen bij Cinemec veranderd werden. Als de bereikbaarheid nog verder afneemt, zullen ook klanten minder geneigd zijn te gaan winkelen op de Straatweg. Vooral voor de vele speciaalzaken is dat funest. Daarnaast sta ik zelf ook geregeld een kwartier in de file bij de Lessinglaan. Dit leidt onder automobilisten tot grote agressie en frustratie wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. De gemeente is bezig met een averechts beleid dat naar mijn mening geen enkel nut dient. Bij deze plannen zal de Westelijke Stadsboulevard constant vol staan met auto's en de druk enorm verhogen op andere wegen. Deze filevorming en omrijdende auto's zorgen voor meer uitlaatgassen en zullen ook een probleem zijn voor hulpdiensten. Automobilist treiteren lijkt het enige beleid van de gemeente.	Uit de analyses blijkt dat het autoverkeer in het avondspitsuur in 2025 zonder WSB toeneemt met gemiddeld 20% tot 25%. Hierdoor zou de milieuhinder (luchtkwaliteit en geluid) binnen het gebied toenemen. Daarnaast zijn de kruispunten op en rond het traject in de huidige vormgeving niet geschikt voor een dergelijke groei, waardoor de filevorming langs woningen en winkels aan de WSB verergert. Als gevolg van de herinrichting neemt de autoverkeersdruk op de WSB in het avondspitsuur af ten opzichte van de 'niets doen' situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De te verwachten autoverkeersdruk in het avondspitsuur in 2025 wordt gemiddeld 5% tot 10% lager dan het huidige avondspitsuur. De verkeersbelasting is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM.
16	En dan doel ik uiteraard met name op mevrouw Van Hooijdonk met haar grote Lot van Hooijdonk show. Wat dacht u ervan om eerst wat te doen aan die uitdijende hoeveelheid hekwerken langs de Muntkade en Leidseweg? Al jaren wordt bij deze ellende verwezen naar Rijkswaterstaat, maar hou eens op. Doe er eens wat aan, in plaats van bakken geld te steken in die pretentieuze kijk-mij-	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde,

	eens-groen-zijn plannen. Zorg ervoor dat mensen die werken én dus belasting betalen gewoon zonder onnodig tijdverlies thuis kunnen komen in plaats van ze te treiteren. Hou eens op met het rood asfalteren van eeuwenoude klinkerwegen zoals weer diezelfde Leidseweg. Hou op, besteed het geld aan onderwijs of wat dan ook, stop met deze ellende.	kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB.
22	Waardeloos dit plan. Wij worden hier in Leidsche Rijn (Parkwijk) helemaal afgesloten van de stad. Ik ga niet over de snelweg naar een andere wijk in de stad waar ik ben geboren en getogen. Gooi die achterlijke busbanen open voor auto's. Dat scheelt pas files. Slechtste uitvinding van de vorige eeuw.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
25	Stop alsjeblieft met deze belachelijke plannen. De stad komt helemaal vast te staan. Dit wekt erg veel agressie en stress op voor automobilisten en fietsers en voetgangers. Door de geplande maatregelen wordt de stad erg onleefbaar. In Overvecht zijn er al 2 doden gevallen (Tigrisdreef) door de belachelijke weg aanpassingen.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
29	In de conceptplannen is geen schets weergegeven van hoe het eruit komt te zien tussen het spoorviaduct en kruispunt Cartesiusdriehoek. Dit is dus ter hoogte van de Schepenbuurt. Hierdoor kunnen wij niet zien hoe de ontsluiting van de Schepenbuurt eruit komt te zien. Komt daar nog inzicht in?	In het IPVE/FO-boekje kunt u vanaf pagina 54 de ontwerptekeningen van het tracé langs de Cartesiusdriehoek en Schepenbuurt inzien.
31	Van 4 naar 2 banen gaat er voor zorgen dat de doorstroming nog minder wordt. Vanuit Overvecht richting Vleutenseweg rijden is nu al een drama, omdat de weg naar 2 banen gaat bij Oog in Al. Dat stuk moet juist 4 baans worden i.p.v. dat de rest 2 baans wordt. Utrechters hebben ook auto's en daar moet mee rekening gehouden worden!!	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden,

		moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. In het Verkeerskundig rapport vindt u meer informatie over de doorstroming van het verkeer in de toekomst. Bij de Voorbeeldreizen ziet u in hoeverre de reistijd toe- of afneemt voor verschillende routes.
32	Het concept-ontwerp westelijke stadsboulevard is een uitstekend idee om de leefbaarheid in het gebied te vergroten. Zelf woon ik aan de Thomas à Kempisweg, middenin de Majellaknoop waar de hoeveelheid verkeer een dagelijkse ergernis vormt. Met dit concept wordt de wijk tevens meer een geheel, en zal als een prettige woonomgeving ervaren worden.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
33	Momenteel is het een grote puinhoop met hele lange files. Alle kruispunten zijn verstopt door auto's die vaststaan. Door deze wegen 2 maal eenbaans te maken ontstaat een nog grotere puinhoop. En bij calamiteiten is er geen doorgang voor brandweer, ziekenauto en politie	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het

		groeïend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken.
35	Dikke bezwaar!!!	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
38	Een krankzinnig plan dat de bereikbaarheid van de stad Utrecht tot dicht bij een nulpunt laat dalen. Ook de Utrechtse economie zal er een fikse tik door krijgen. Echt een plan om van te huilen!	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
39	Het is een mooi ontwerp! Minder verkeerslichten, meer bomen, lagere snelheden en ontmoedigen van doorgaand verkeer. Hopelijk gaat de autobereikbaarheid van het gebied er voor bewoners op vooruit, want die is niet best.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
40	Ziet er indrukwekkend en veelbelovend uit. Wat een enorme mega klus eigenlijk. Veel succes gewenst. Straks woon ik in het centrum nu nog aan de westrand. Nieuwe kansen nieuwe rondes!	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
42	Het is een heel goed plan. Als het erg druk is op de St. Josephlaan, dan zitten wij constant het hele jaar door in de stank van de vele vrachtwagens en bussen die hier langs rijden of stilstaan te ronken bij het stoplicht. Onze raamkozijnen worden altijd pikzwart van de uitstoot van het vele	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.

	verkeer. Komt u maar eens een keer kijken hoe ze eruit zien, IK ZEG DOEN en zo snel mogelijk.	
51	Prima om van 2x2 naar 2x1 autorijbaan te gaan. Pluspunten: een groenere laan, meer ruimte voor (e-)fiets, betere oversteekbaarheid voor langzaam verkeer.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
58	Utrecht is van Lotje getikt. Vroeger losten men dit op met pek en veren! Ik wil niet leven in een stad die steeds meer onbereikbaar wordt.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
62	Ik vind het een heel slecht idee. Er is namelijk wel degelijk sprake van een doorgaande weg. Die moet doorgaand blijven om wonen en werken te kunnen combineren en met elkaar te verbinden. Ik vind dat de weg doorgaand moet blijven. Alternatieven zijn de snelweg, waar je net vandaan was gekomen. Of de Amsterdamsestraatweg, die al druk is en de Croeselaan, die al op de schop ligt. Als dit zo doorgaat kun je nergens meer fatsoenlijk komen. Dat wordt kilometers omrijden om op je plaats van bestemming te komen. Wat alleen verkeerstoename oplevert, netto gezien. Het heeft verder weinig zin om alternatieve vervoermiddelen te gebruiken. Daarmee haal je de snelweg weg, maar je mag er niet verder mee. En reizen buiten de spits levert op dat je na de spits eerst een uur moet wachten tot je de stad in mag naar je huis. Niet echt praktisch. Ik wil graag dat de snelweg bereikbaar blijft vanuit de stad en dus de doorlopende verkeersaders in ieder geval doorgaande wegen blijven, met voldoende ruimte voor autoverkeer. Er is nu al genoeg doolhof gemaakt van de kleinere wegen in de wijken. Dus die werken als alternatief ook niet en waren juist bedoeld om meer de doorgaande wegen te gaan gebruiken.	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB.
72	Ik ben zeer enthousiast over het plan. Ik woon aan de kant van de St. Josephlaan op de Jan Overdijkstraat – een hele ongezonde leefomgeving. Niet alleen door de luchtkwaliteit maar vooral ook door het lawaai van verkeer dat hier met 80 km/uur onder het viaduct door gaat. Eén rijbaan voorkomt ook veel te hard rijden. Hoop echt dat onze leefomgeving opknapt. Super blij met het plan – kan niet wachten!	De verwachting is inderdaad dat de versmalling naar 1 rijstrook per rijrichting de snelheid van het autoverkeer afremt. Met de herinrichting komt ook meer ruimte voor groen en verbetert de oversteekbaarheid van voetgangers en fietsers.
73	Ik vind het ontwerp heel mooi. Ik ga er veel mee te maken krijgen. Ik woon in Oog in Al en werk in Overvecht. Ik zou graag met de fiets willen gaan i.p.v. de auto. Ik las dat er subsidieregelingen zijn	Eind 2017 bespreekt de gemeenteraad het ontwerp. Vooruitlopend daarop brengt het project

	voor een fiets aanschaf. Daar zou ik graag meer van willen weten. Alvast bedankt voor uw reactie.	in beeld welke alternatieven (bijvoorbeeld subsidieregelingen voor de aanschaf van een fiets) mogelijk zijn en wordt er een gedetailleerde aanpak voor vraagbeïnvloeding uitgewerkt. Wij zullen uw gegevens in ieder geval noteren.
80	Hou alstublieft op met de waanzinnige wijze waarop u de afgelopen jaren Utrecht aan het verstoppen bent! Ik kom als inwoner van Utrecht West steeds langer vast te zitten van en naar mijn huis. En dan lees ik nu weer dat door de plannen voor de 'Westelijke Stadsboulevard' een mooie term, dat wel) er weer minder ruimte voor auto's overblijft. En dan wordt de extra verstoppingsmaatregelen verbloemd met de term 'dynamische verkeerscontrole'. Weer een mooie term, die in theorie mooi klinkt. In de praktijk betekent dit dat alle wegen van Utrecht verstopt raken. Hou alstublieft op met deze waanzin. Zorg gewoon met gezond boeren verstand voor goede verkeersdoorstroming! 'Gezond boeren verstand' dat is een mooi klinkende term die al die vage projectleiders-praatjes zouden moeten vervangen! Ik hoop dat mijn kritische noot serieus genomen wordt. Bij voorbaat dank.	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB.
100	Ziet er veelbelovend uit, zeker voor fietsers: rustiger en vooral groener. Ben nieuwsgierig naar de uitvoering (en bijbehorende overlast).	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
104	Ongehoord om zo `n drukke weg nog smaller te maken, laat het zoals het is. Jullie gaan nog meer file en drukte creëren. De fietsers en de bussen krijgen al genoeg ruimte voor alles. De bus wordt al onbetaalbaar of krijgen wij als Utrechters dan vrij reizen?. Alles voor de stads boulevard, de groot mogelijke onzin die er is.	Uit de analyses blijkt dat het autoverkeer in het avondspitsuur in 2025 zonder WSB toeneemt met gemiddeld 20% tot 25%. Hierdoor zou de milieuhinder (luchtkwaliteit en geluid) binnen het gebied toenemen. Daarnaast zijn de kruispunten op en rond het traject in de huidige vormgeving

		niet geschikt voor een dergelijke groei, waardoor de filevorming langs woningen en winkels aan de WSB verergert. Als gevolg van de herinrichting neemt de autoverkeersdruk op de WSB in het avondspitsuur af ten opzichte van de ‘niets doen’ situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De te verwachten autoverkeersdruk in het avondspitsuur in 2025 wordt gemiddeld 5% tot 10% lager dan het huidige avondspitsuur. De verkeersbelasting is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM.
112	Meer groen en minder auto's vind ik pijlers voor een prettige woonomgeving: ik ben vóór dit idee. Ik hoop dat de verbouwingsoverlast mee gaat vallen als alles door gaat. De presentatie in Het Leerhuis zag er heel goed uit, erg prettig ook dat er genoeg kundige aanspreekpunten waren die makkelijk aan te schieten waren bij vragen. Succes verder met de weerstand die er altijd is bij verandertrajecten als deze!	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
130	Het is al tijden onleefbaar in Oog in Al. En daar kunt u wat aan doen. Nee, daar MOET u wat aan doen. Doe dat dan ook alsjeblieft. Want zo kan het niet langer en ik gun u een prima nachtrust. Wakker liggen van spijt hebben dat je niks doet voor duizenden bewoners van Utrecht lijkt me geen pretje. Dus een welgemeend; "Welterusten".	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
186	Ik vind het onbegrijpelijk dat nu er duizenden woningen worden gebouwd in Utrecht West; Cartesiusdriehoek, Beurskwartier, Merwedekanaalzone, mega (lege)parkeergarages in het centrum, er nu voor wordt gekozen om de binnenring af te knippen, terwijl routes door en langs het centrum ook al onmogelijk worden gemaakt door de knip die her en der wordt ingezet. De voorgestelde maatregelen om het verkeer te verminderen zijn naïef en zullen niet werken, met als gevolg dat half Utrecht vast komt te staan. Korting op een elektrische fiets als oplossing voor de	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.

	verkeersdruk. Alsof subsidie op een batterijtje mensen de auto uit jaagt. Kortom de plannen zullen alleen maar leiden tot meer verkeerschaos en zullen op termijn weer ongedaan moeten worden gemaakt. Verspilde moeite lijkt mij.	
240	Op zich goed idee. Uitwerking in de praktijk moet ik nog zien. Op dit moment teveel auto's met vooral lawaai, staan te vaak stil op de Lessinglaan. Goed idee slimme verkeerslichten. Werken nu niet goed!! Te veel grote vrachtwagens! Onveilig voor ambulances, brandweer, politie. Rijden over stoep en/ of fietspad. Teveel voorrang voor fietsers vanuit Leidsche rijs. Oversteken in de wijk naar winkels Handelstraat is soms ronduit gevaarlijk! Majellaknoop: te lang licht op rood vanaf Lessinglaan en omgekeerd vanaf Cartesiusweg. Huis nu al weer vuil en zwart van de fijnstof! Hoe lang duurt de overlast nog? Waar blijft de gemeente met de belofte van je huis isoleren vooral op geluid? Samenvattend: de huidige situatie is een enorme aanslag op de leefbaarheid. Dringend verbetering nodig!	Vrijwel overal wordt in Utrecht voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide uit de Wet milieubeheer. Langs de WSB wordt overal voldaan. Vanuit het oogpunt van volksgezondheid is het echter wel van belang om verdere maatregelen te nemen De luchtverontreiniging door het verkeer neemt in de loop van de jaren weliswaar langzaam af, maar gezondheidsschade treedt nog steeds op. De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) beveelt voor fijn stof een jaargemiddelde grenswaarde aan van maximaal 20 µg/m³, terwijl de jaargemiddelde concentratie fijn stof in Utrecht langs drukke wegen nog tot 23 µg/m³ bedraagt. Terugdringing van de (verkeers)emissies blijft een belangrijke pijler van het luchtbeleid van de gemeente Utrecht. In het kader van Bouwen aan een gezonde toekomst is het wenselijk om de concentraties stikstofdioxide, fijn stof en roetdeeltjes verder te verminderen. De gemeenteraad onderschrijft dit in Motie (2015/M78) in het ondersteunen van het streven naar het voldoen aan de WHO normen, door jaarlijks de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 valt te zien (figuur 3.1 pagina 17) verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele

		WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. Daarmee draagt het project bij aan een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

Bomen

Nr.	Reactie	Antwoord
101	Kunnen er bomen komen vanaf de Spinozaweg tot aan de Priokstraat. (Ze zijn wel ingetekend maar komen ze dan ook?). In het vorig ontwerp 2009 stonden er ook aan beide kanten bomen maar bij meneer zijn ze nooit geplaatst. Er hebben voorheen ook altijd bomen gestaan. In dit ontwerp staan de bomen aan de kant waar meneer woont maar niet bij de kerk. Komen ze ook aan de andere kant?	Bij de herinrichting van de WSB richten we ons op de wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug. Als onderdeel van dit plan zijn bomen ingetekend op de Spinozaweg en Thomas à Kempisweg. In de volgende fase wordt onderzocht of er bij aansluitende wegen zoals de Vleutenseweg gaten kunnen worden opgevuld om de structuren op elkaar aan te sluiten. In de vervolgfase zullen we onderzoeken wat ervoor nodig is om hier bomen te plaatsen en of dit in het kader van het project WSB uitgevoerd kan worden, zowel ruimtelijk als financieel (omdat het gebied eigenlijk buiten de scope van het project valt)
103	Ik vind het ontwerp prima! Ik maak mij wel zorgen over de hoogte van de bomen en het licht in mijn woonkamer. Ik wil wel graag bomen, maar een beetje 'doorschijnend'. En ik heb een verzoek: wilt u zo spoedig mogelijk beginnen.	Het type boom wordt bepaald bij de uitwerking van het ontwerp. Wij zullen direct aanwonenden betrekken bij de keuzes voor de type bomen. In de volgende fase wordt ook de fasering uitgewerkt.

Luchtkwaliteit en geluid

Nr.	Reactie	Antwoord

26	Eerlijk gezegd heb ik er geen enkel vertrouwen in dat er nog naar de burger geluisterd wordt in Utrecht, maar ik doe toch een poging. De tijdelijke versmalling op de Spinozaweg heeft toch hopelijk wel aangetoond dat dit plan een drama wordt voor het verkeer. Ik woon ernaast. De luchtvervuiling is sindsdien veel erger geworden. Dat zal straks niet beter zijn. En dan hebben we het nog niet over de doorstroming gehad. Dat meer mensen de fiets of het OV zullen pakken door het aantal wegen te verminderen is een illusie. En wat moeten de mensen die geen alternatief voor de auto hebben?	Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven. 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen. Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. Bestemmingsverkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in de omgeving van de WSB) moet ook na de herinrichting gewoon gebruik kunnen maken van de WSB. De doorstroming blijft volgens de verkeerskundige analyse ongeveer gelijk aan de huidige situatie.

		Voor een kleine groep mensen is de auto de belangrijkste vervoerwijze (bv mensen met een lichamelijke beperking). Uit internationaal empirisch onderzoek blijkt dat een capaciteitsvermindering (minder asfalt) leidt tot minder vraag, omdat reizigers alternatieven gaan kiezen (niet reizen, met andere vervoerwijze, andere route, andere tijd reizen).
28	Ik ben zeer te spreken over het concept-ontwerp. Ik woon zelf op de hoek Amsterdamsestraatweg/St. Josephlaan/Marnixlaan en gebruik de route (per fiets en lopend) dagelijks. Er is een enorme verkeerstoename, het is een nogal troosteloze route en de luchtkwaliteit is ontzettend slecht. Allemaal bekend. Dit plan lijkt mij een uitstekende opsteker voor de leefbaarheid. Wat ik mij nog wel afvroeg is of door beplanting van bomen niet juist het fijnstof meer blijft "hangen", zoals een recent onderzoek aanwees. Daar zal ongetwijfeld over nagedacht zijn maar dit was nog een kleine zorg. En ik hoop van harte dat de plannen om het verkeer te "stremmen" en laten afnemen voldoende zal werken om filevorming langs de route te voorkomen. Voor de rest niets dan lof voor de plannen voor de Westelijke Stadsboulevard.	De te verwachten effecten op de luchtkwaliteit langs wegen zijn beschreven in de rapportage "Quick scan milieueffecten WSB". Voor de luchtkwaliteit is rekening gehouden met diverse omgevingskenmerken, zoals het wegtype (de mate van bebouwing langs de weg) en de boomfactor (mate van begroeiing langs de weg). Hiermee is het effect van extra bomen opgenomen in de berekeningen. Bomen kunnen inderdaad een averechts effect hebben op de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen, als ze een kruin over de weg hebben en dicht op elkaar staan. Bomen hebben echter ook positieve effecten op de beleving van de ruimtelijke omgeving. In de berekeningen van de luchtkwaliteit is rekening gehouden met (het negatieve effect van) de aanwezigheid van bomen. De luchtkwaliteit langs de St. Josephlaan verbetert echter desondanks door de lagere verkeersintensiteiten.
34	Ik ben het niet eens met het voornemen om de omgeving Cartesiusweg tot stadsboulevard om te zetten. De beoogde situatie met verminderde rijbanen zal de bereikbaarheid, luchtkwaliteit en veiligheid van omliggende wijken ernstig verslechteren. De verminderde bereikbaarheid voor hulpdiensten is ronduit gevaarlijk te noemen. De beoogde verbetering van de luchtkwaliteit lijkt	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde,

	mij een wassen neus. Omdat er geen alternatieve route is voor de Cartesiusweg lijkt het idee om de verkeersbewegingen te verminderen onrealistisch, en de uitstoot van continu langzaam rijdend (vracht)verkeer lijkt mij geenszins een verbetering op de huidige situatie. (Op de luchtkwaliteit in de huidige situatie heb ik overigens geen enkel bezwaar.) Voor een concreet voorbeeld kunt u de beoogde situatie een op een vergelijken met de dramatische situatie op de rondweg door Oog in Al. Hier staat het verkeer vrijwel continu in een infarct, en lijkt de verkeersdruk niet verminderd te zijn. Als laatste noot vrees ik voor de waarde van de huizen in onze wijk.	kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van ’t Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen

		wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein– Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit zorgt ervoor dat er op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan een rustiger verkeersbeeld en minder files ontstaan. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid.

		Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken.
122	Naar aanleiding van de plannen voor de westelijke stadsboulevard vroeg ik mij af of bij deze plannen ook rekening wordt gehouden met mogelijke negatieve effecten van de plaatsing van extra bomen voor de luchtkwaliteit ter plaatse. Een op het eerste gezicht rare vraag wellicht, maar op een website van Rijkswaterstaat (https://www.infomil.nl/onderwerpen/klimaat-lucht/luchtkwaliteit/vragen-antwoorden/maatregelen/@97222/groenvoorzieningen/) wordt verwezen naar een RIVM rapport waarin gewezen wordt op dergelijke mogelijke negatieve effecten. Ik citeer: 'In stedelijke situaties kan vegetatie een negatief effect op de luchtkwaliteit hebben. Door de aanwezigheid van vegetatie in of langs straten neemt de windsnelheid namelijk af. Als gevolg hiervan gaan de concentraties van alle stoffen die door het verkeer worden uitgestoten omhoog. Meer informatie vindt u in het RIVM-rapport "Het effect van vegetatie op de luchtkwaliteit" uit 2011.' In de plaatjes bij de plannen zie ik volgens mij bijvoorbeeld nieuwe bomen in de Sint Josephlaan, ook in de toekomst best een drukke weg. Blijven bepaalde schadelijke stoffen daar dan niet langer hangen? In het bijzonder vraag ik me af of u hiervoor bepaalde berekeningen of modellen gebruikt en in hoeverre deze effecten ook na oplevering van het project worden gemeten. Voor het goede begrip: ik ben een groot voorstander van een groene stad met veel bomen. Ook woon ik zelf niet direct langs de stadsboulevard, dus ik verwacht ook geen persoonlijk nadeel te ondervinden. Maar ik vraag me oprecht af of sommige locaties met het oog op de luchtkwaliteit meer of minder geschikt zijn voor de plaatsing van bomen.	De te verwachten effecten op de luchtkwaliteit langs wegen zijn beschreven in de rapportage "Quick scan milieueffecten WSB". Voor de luchtkwaliteit is rekening gehouden met diverse omgevingskenmerken, zoals het wegtype (de mate van bebouwing langs de weg) en de boomfactor (mate van begroeiing langs de weg). Hiermee is het effect van extra bomen opgenomen in de berekeningen. Bomen kunnen inderdaad een averechts effect hebben op de verspreiding van luchtverontreinigende stoffen, als ze een kruin over de weg hebben en dicht op elkaar staan. Bomen hebben echter ook positieve effecten op de beleving van de ruimtelijke omgeving. In de berekeningen van de luchtkwaliteit is rekening gehouden met (het negatieve effect van) de aanwezigheid van bomen. De luchtkwaliteit langs de St. Josephlaan verbetert echter desondanks door de lagere verkeersintensiteiten.

		De berekeningen zijn uitgevoerd met de NSL-Rekentool, een door de overheid vastgesteld en ter beschikking gestelde rekenmodule (zie http://www.nsl-monitoring.nl/rekenen). Daarbij wordt rekening gehouden met de aanwezige bomen, door gebruik te maken van een bomenfactor. De NSL-Rekentool rekent volgens Standaard Rekenmethode I (stedelijk verkeer) en Standaard Rekenmethode II (snelwegverkeer) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (Rbl 2007). In de NSL-Monitoringstool wordt jaarlijks de stand van zaken ten aanzien van de luchtkwaliteit in Nederland bijgehouden. Er vinden na uitvoering van het project geen aanvullende metingen plaats.
179	N.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan-Joseph Haydnlaan-Lessinglaan, Spinozaweg, Thomas a Kempisweg en Cartesiusweg het volgende. In het collegeakkoord is een van de speerpunten 'Bouwen aan een gezonde toekomst'. Onderdeel van deze belangrijke pijler is tegengaan van geluidsoverlast en verbeteren van de luchtkwaliteit. De aanleg van de westelijke stadsboulevard moet hieraan bijdragen. Het tegendeel is echter waar. Van 's ochtends heel vroeg tot ver na de spits staan er (ook in het weekend) lange files langs de hele Lessinglaan. Dit levert enorme geluidsoverlast op van de steeds optrekkende auto's incl. getoeter en hard aanstaande autoradio's. Graag hoor ik hoe u de ambitie in het collegeakkoord gaat waarmaken en ook in Oog in Al weer gaat zorgen voor een goede bereikbaarheid en een sterk verminderde geluidsoverlast. De stadsboulevard moet een bijdrage leveren aan betere oversteekbaarheid voor alle	De te verwachten effecten van de herinrichting op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit langs de wegen zijn beschreven in de rapportage "Quick scan milieueffecten WSB". Uit de rapportage valt op te maken dat als gevolg van de plannen, voor diverse delen van de WSB sprake is van een afname van het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de toekomstige autonome situatie. Hiermee is langs de WSB sprake van een positief effect op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit, ten opzichte van de situatie dat de plannen niet worden uitgevoerd. Uit de berekeningen blijkt dat voor lucht voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet

verkeersdeelnemers en een wegcapaciteit die is afgestemd op het aantal weggebruikers. Graag nodig ik u uit om een kijkje te komen nemen op de Lessinglaan die steeds minder makkelijk oversteekbaar is, waar veel teveel verkeer over rijdt en er dagelijks, ook in het weekend, urenlang files staan. Bijkomend gevaarlijk punt is dat auto's soms het fietspad gebruiken en de oversteekbaarheid ronduit gevaarlijk is. Hoe gaat u zorgen voor een verbeterde oversteekbaarheid van de Lessinglaan? In de 13 jaar dat we nu aan deze fraaie laan wonen, hebben we alles langs zien komen qua verkeersplannen, van 2x2 baans tot de huidige Stadsboulevard. In 2016 gaven ambtenaren en de gemeentelijk projectleider aan dat ingezet werd op terugdringen van het autoverkeer. Waar vinden we deze belofte terug in de plannen zoals die nu voorliggen? Kort nog een aantal opmerkingen op de plannen: • De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar. • De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt. • Filedruk op de route door de wijk West/Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de doorgaande route maar ook in de omringende straten. Zo wordt in diverse eenrichtingsstraten in Oog in Al met hoge snelheid en / of tegen het verkeer in gereden om de file te omzeilen. Levensgevaarlijk. • Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door West (doordat verkeer uit het centrum en uit Leidsche Rijn wordt weggedrukt). Bouwen aan een gezonde toekomst betekent in het huidige beleid dat nieuwe wijken autoluw worden aangelegd en bestaande wijken daar de zeer zure vruchten van plukken in de vorm van enorme verkeersoverlast en daardoor veroorzaakte geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. • Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen. Op de Lessinglaan was dat natuurlijk al lang niet mogelijk, maar inmiddels is het met al het sluipverkeer elders in de wijk ook gevaarlijk.	milieubeheer. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoep en het wegvak De Omloop. Dat wil overigens niet zeggen dat er onder de norm geen gezondheidseffecten optreden en daarom tracht de gemeente ook voortdurend de luchtkwaliteit te verbeteren. De gemeenteraad heeft het College dit ook opgedragen in Motie 2015/78 (zie https://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=b7a0b884-f31f-4487-84d7-f304e826f58d&ReportId=ea859acf-265e-47be-a484-d89b0ef5718c&EntryId=ec667c83-4490-452e-a2e7-032a3a35eb61&searchtext=). Wat betreft de opmerkingen zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A Aansluiting A2 en veel voorkomende onderwerpen C Verkeerssituatie Pijperlaan-JosephHaydaan-Lessinglaan (PHL).

	• Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen waardoor het verkeer andere routes gaat kiezen. Ik roep u met klem op om uw steun voor een betere en voor de bewoners gezondere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	
220	Graag wil ik reageren inzake het concept-ontwerp westelijke stadsboulevard. Ik snap niet, en daar kan ik echt heel boos over worden, dat er met zo'n groene gemeenteraad niet geprioriteerd wordt op een keuze te maken die gericht is op milieu en fietsers!!! Fris Alternatief komt hier met een zeer goed voorstel en is bovendien voorgesteld door direct betrokkenen. Wie kan er nu beter aangeven wat de wensen van de buurt zijn dan de bewoners zelf? 1. Als het gaat om de bereikbaarheid voor fietsers zie ik bij Fris alternatief dat fietsers korter onderweg zijn. Ik zou willen vragen waarom de gemeente er hier voor zou kiezen om fietsers te 'pesten' die nu al gemiddeld 10 minuten (geen grap) nodig hebben om het kruispunt Cartesiusweg over te steken (als je netjes voor rood licht stopt tenminste)? 2. De luchtkwaliteit verbeterd als er gekozen wordt voor Fris Alternatief ten opzichte van voorgestelde plan (5% op CO2 en 1% op fijnstof). Ik zou zeer graag van de gemeente willen weten welke afwegingen meer belangrijk zijn geweest om te kiezen voor een plan waarbij de luchtkwaliteit verslechterd? We wonen hier in een zeer kinderrijke buurt en we kunnen al gemiddeld eens in de drie jaar de woonkamer opnieuw laten schilderen omdat de muren bruin kleuren van de uitlaatgassen. Ik snap niet dat je de kans om dit te verbeteren niet met beide handen aangrijpt. 3. Qua gezondheidsaspecten scoort Fris Alternatief 33% beter. Hoe kun je aan de burger uitleggen dat je dan niet kiest (Fris alternatief) voor een oplossing waarbij de gezondheidsaspecten 33% beter scoren dan de variant? 4. Het autoverkeer richting de RING wordt onnodig dubbel langs het kruispunt gestuurd. Dit is nu ook het geval waardoor vrachtwagens aan beide kanten gemiddeld 10-20 min stil staan rondom het kruispunt. Kunt u uitleggen waarom de gemeente ervoor kiest om de vrachtwagens binnen de	De criteria bereikbaarheid fietser/voetganger en luchtkwaliteit en geluidsbelasting zijn inderdaad belangrijk, maar dat geldt ook voor de criteria bereikbaarheid en economie en duurzaam en financieel verantwoord. Zo is bijvoorbeeld de bereikbaarheid voor autoverkeer van essentieel belang voor o.a. de bedrijven in het omliggende gebied. In de voorkeur voor de gemeentelijke variant hebben dan ook alle criteria een rol gespeeld. Voor antwoord op de door u gestelde vragen verwijzen we u naar de inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Hieronder wordt per vraag aangegeven welke alinea van onderwerp B ingaat op de vraag: 1. Zie alinea Bereikbaarheid fiets/voetganger. 2. Zie alinea Luchtkwaliteit en geluidsbelasting. 3. Zie punt 2. 4. Zie alinea's Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto en Openbaar vervoer.

	stad extra te laten rijden (wachten) vlak naast een woonwijk? Verder in het plan wordt gesproken van 30 seconden (!) langer in het OV zitten bij Fris Alternatief. Ik kan me niet voorstellen dat dit zwaarder weegt dan 33% betere gezondheid bij Fris Alternatief. Ik ben zeer benieuwd naar het antwoord op deze vragen,	
223	Naar aanleiding van de informatieavond verbazen wij ons over het feit dat het college kiest voor de oorspronkelijke variant en niet voor het Frisalternatief. De verkeersstromen op de Thomas a Kempisweg zijn nu al fors en zullen hierdoor sterk vermeerderen, met de bijbehorende gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidshinder voor een grote groep bewoners. Deze groep is groter en bestaat voor een groot deel uit huizenbezitters die hier langere tijd aan de zwaardere luchtvervuiling worden blootgesteld. Wij zouden het raadzaam vinden om de beslissing nog eens grondig te heroverwegen.	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting en Equity.
264	Het college van B&W heeft een concept-ontwerp westelijke stadsboulevard vastgesteld. In het besluit is een afweging gemaakt tussen twee varianten: een gemeentelijke variant en een bewonersalternatief. Naar mijn mening is het besluit van het college gebaseerd op onvolledige en subjectieve informatie. Voor een zorgvuldige besluitvorming dienen beide varianten volwaardig uitgewerkt te worden en met elkaar vergeleken worden op basis van vooraf vastgestelde criteria met vooraf vastgestelde weging van criteria. Een van de onderdelen die in het bewonersalternatief onvoldoende is uitgewerkt is de bereikbaarheid van de wijk voor bestemmingsverkeer: een ingang bij de Majellakerk moet nog onderzocht worden. Wat betreft de weging van criteria mag wat mij betreft luchtkwaliteit het zwaarst wegen. Om subjectieve beoordeling te vermijden stel ik voor de beoordeling aan een externe partij over te laten.	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto.
277	Als bewoner van de wijk Utrecht-west –Cremerstraat – wil ik zeker mijn mening nog laten weten. U schrijft in alle stukken, zelfs in de landelijke pers, dat de luchtkwaliteit moet verbeteren, vooral in Utrecht-west. Onderschreven door officiële rapporten stelt u zelfs dat er verbetering plaatsvindt. Waarom wordt het verkeer vanaf de Vleutenseweg en vanuit Oog in Al niet direct naar de Hogeweidebrug geleid, zo snel mogelijk de stad uit. Door alles en iedereen over de Thomas a Kempisweg te leiden staan er meer voertuigen langere tijd CO2 te produceren in een woonwijk. Hoe kan het zijn dat een bedrijf als Sligro toestemming heeft gekregen zich te vestigen binnen de bebouwde kom. Deze groothandel zorgt voor een grote toename van autoverkeer, vooral	Het kruispunt bij de Majellakerk is erg druk met lange wachttijden tot gevolg. Belangrijke oorzaak is dat er veel richtingen met elkaar conflicteren. Door autoverkeer richting Hogeweidebrug in de toekomst via de Thomas à Kempisweg en het Thomas à Kempisplantsoen te leiden, kan het kruispunt bij de Majellakerk worden vereenvoudigd. Dit geeft kortere wachttijden voor voetgangers en fietsers en vraagt om een kleiner ruimtebeslag voor wachtend autoverkeer.

	dieselvoertuigen. De luchtkwaliteit is hierdoor beduidend slechter geworden dan voorgesteld in uw onderzoeken. In uw schrijven staat dat verkeerslichten " met elkaar gaan praten". Het zou verstandig zijn om nu reeds de lichten op elkaar af te stellen, zodat verkeer uit Oog in Al soepeler de Majellaknoop kan passeren. Groen licht net over de Spinozabrug loopt vast op rood licht op het knooppunt. Doe uw voordeel met deze voorstellen en pas uw plannen gaarne aan aan de werkelijkheid.	Voor de verkeerskundige analyse is gebruik gemaakt van verkeerstellingen in de huidige situatie. Ten tijde van deze tellingen was de Sligro al aan de Cartesiusweg gevestigd. De aan- en afvoer van auto- en vrachtverkeer naar dit bedrijf is dus meegenomen in de analyses. De filevorming in Oog in Al is een bekend probleem. Om die reden heeft het college bij vrijgave van de plannen voor de WSB voor inspraak de bestuurlijke opdracht mee gegeven om op korte termijn al maatregelen te nemen met als doel de fileproblematiek op de Pijperlaan- Joseph Haydnlaan en Lessinglaan te verminderen. Dit op verzoek van een aantal bewoners. Hier wordt op dit moment aan gewerkt.
309	Graag geef ik een reactie op de keuze voor de westelijke stadsboulevard zoals daar nu voor gekozen is door de gemeente. Mijns inziens heeft de gemeente met de ontwikkeling van deze stadsboulevard nu de mogelijkheid om te zorgen voor minder geluidslast en verbetering van de luchtkwaliteit. Ik ben zeer verbaasd dat de gemeente kiest voor de gemeentelijke variant waarbij voor de meeste bewoners een verslechtering van het geluid en de luchtkwaliteit uit komt in vergelijking met de andere variant, het fris alternatief. Geluid Uit de Quicksan komt naar voren dat de gezondheidseffecten exponentieel toenemen met een toename van het aantal dB vanaf zo'n 60-63 dB. Op de Thomas Kempisweg ligt het aantal dB in de huidige situatie al boven de 60 dB! Dit betekent dat dit geluidsniveau nu al zorgt voor meer gezondheidsrisico's. In de variant waar de gemeente nu voor gekozen heeft, neemt het aantal dB niet af maar nog meer toe of het blijft gelijk! Terwijl dit in de variant fris alternatief exponentieel afneemt. Voor de vleutenseweg en het kempisplantsoen neemt het wel toe maar komt het niet boven het	Voor antwoord op de door u gestelde vragen verwijzen we u naar de inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.

aantal dB wat er nu al gemeten wordt aan de Thomas kempisweg in de huidige situatie en de gemeentelijke variant. Dus overall neemt het geluid af. Bovendien is er bij deze laatste 2 straten sprake van tijdelijke bewoning door studenten terwijl er op de thomas kempisweg sprake is van vaste bewoning en meer kinderen (blijkt uit onderzoek door fris alternatief). <i>Als er gekeken wordt naar de gezondheidseffecten van alle bewoners dan scoort de fris alternatief variant 33 % beter dan de gemeentelijke variant.</i> Ook is het Equity principe niet onderzocht door de gemeente en blijkt (uit navraag bij mitros en portaal door fris alternatief) dat er aan de Thomas Kempisweg veel mensen wonen met een lagere economische status (maatjesproject), terwijl dit op de vleutenseweg en kempisplantsoen niet het geval is (= tijdelijke bewoning door studenten). 1. Wat is de reden dat de gemeente toch kiest voor 33 % meer gezondheidsrisico's/ toename gezondheidsklachten voor de meeste bewoners, de meeste kinderen en de bewoners met een lagere-economische status (die vooral aan de Thomas kempisweg wonen)? Luchtkwaliteit In de Quickscan staat dat de fris alternatief variant over alle straten beschouwt, leidt tot een lagere ziektelast dan de variant die de gemeente kiest. Ook hierbij staan fouten in de conclusie van de gemeente. De gemeente heeft niet zorgvuldig een afweging gemaakt volgens het equity principe en voor de verbetering van de meeste bewoners en de zwakste groepen. Uit navraag door fris alternatief bij Mitros en Portaal blijkt dat aan de thomas kempisweg veelal mensen wonen met een lagere economische status terwijl de gemeente verwacht dat dit zo is aan de vleutenseweg en het kempisplantsoen. Dit blijkt bij navraag juist niet het geval, deze huizen zijn bestemd voor tijdelijke bewoning door studenten. Daarnaast wonen er aan de Thomas kempisweg in totaal de meeste mensen en kinderen. Ik begrijp daarom de keuze van de gemeente niet om voor de gemeentelijke variant te kiezen en daarmee voor de minste verbetering van de luchtkwaliteit en de meeste ziektelast voor de meeste mensen. 2. Wat is de reden dat de gemeente toch kiest voor meer luchtverontreiniging voor de meeste bewoners, de meeste kinderen en de bewoners met een lagere-economische status (die vooral aan de Thomas kempisweg wonen)? Naast deze voor mij, zwaarst wegende redenen vind ik het een voordeel dat bij de fris alternatief variant het autoverkeer juist in de richting van de snelweg (de stad uit) wordt geleid door de	

	bypass in plaats van door de stad. Een ander groot voordeel vind ik de mogelijkheid om een groene zone met veel bomen te kunnen maken op de Thomas kempisweg. 3.Graag ontvang ik een reactie van de gemeente wat zij vinden van deze voordelen en in hoeverre dit de keuze beïnvloed. In alle andere criteria die de gemeente heeft opgesteld zie ik geen zwaarwegende argumenten terug om niet te kiezen voor de fris alternatief variant en juist wel voor de gemeentelijke variant. 4.Graag ontvang ik van de gemeente een reactie welke argumenten/ criteria zo zwaar wegen dat er toch voor de gemeentelijke en dus voor de minst gezonde variant is gekozen. Mijn vraag is om de keuze nogmaals te heroverwegen en ik adviseer de gemeente om te kiezen voor de grootste gezondheidsvoordelen voor de meeste bewoners, dus voor de fris alternatief variant! In afwachting van uw reactie,	

Varianten Majellaknoop

Nr.	Reactie	Antwoord
30	Enkele opmerkingen n.a.v. het ontwerp Westelijke Stadsboulevard van mei 2017. 1. Het verrast me dat de mijns inziens meest voor de hand liggende variant voor de Majellaknoop ontbreekt: op alle drie de zijden van de driehoek 2x 1 strook + eventuele voorsorteerstroken maken. Dit sluit voor alle drie de wegen aan op het principe van goede oversteekbaarheid en uitbreiding van groenstructuur. Een deel uitvoeren met 2x 2 stroken is dan niet meer nodig. Dit lijkt me gunstiger voor overzichtelijkheid, sfeer in de straten, oversteekbaarheid en doorstroming. 2. Verrassend vind ik de keuze om de bushaltes standaard in haltekommen uit te voeren. Na kruispunten en bij het station is dat logisch voor de doorstroming. Echter op de andere locaties is halteren op de straat juist passend bij het ontwerpprincipes van de stadsboulevard: beperken doorgaand verkeer en goede oversteekbaarheid. Succes met uw volgende fase van het ontwerp. Het ontwerp en de gehanteerde principes spreken me aan.	1. In het mobiliteitsplan SRSRSB heeft de gemeente het gewenste verkeersbeleid vastgesteld. Hierin staat dat er voldoende capaciteit beschikbaar moet blijven voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer dient om te rijden via de RING. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat er daarom op enkele plekken 2 x 2 rijstroken nodig zijn om het bestemmingsverkeer te kunnen verwerken. 2. Halteren op de straat betekent bij één rijstrook dat het verkeer achter de bus opgehouden wordt. Omwille van de doorstroming is dat niet wenselijk. Daarom maken we bij één rijstrook een

		aparte halteplaats voor de bus.
88	Hierbij wil ik reageren op het besluit van het college van B&W aangaande het conceptontwerp voor de herinrichting rond de Majellaknoop, als onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard. Ik heb het conceptontwerp bekeken en ben van mening dat deze tekortschiet en niet gericht is op het behartigen van de belangen van de omwonenden van de Majellaknoop en het waarborgen van een acceptabele doorstroming richting de Ring. De afgelopen jaren zijn de toegangswegen richting de Ring vanuit de Majellawijk dichtgeslibd. De opgang naar de Hogeweidebrug is enkele jaren terug al gesloten, en daarnaast is het inmiddels ook niet meer mogelijk om via de stadsbaan Leidsche Rijn de Ring op te komen. Met de huidige situatie duurt het doordeweeks soms 45 minuten om het stuk van de afrit van de A2 bij de fly-over op de Dominee Luther King baan naar de Majellawijk af te leggen; een stukje van 2.5 km. De doorgaande weg door Oog in Al staat tegenwoordig doordeweeks van 15.30–18.30 uur structureel vast. Dit is niet vreemd gezien het feit dat er alleen een toegang richting ring Zuid bij Oog in Al zit. Helaas hebben wij niet de flexibiliteit en mogelijkheid om buiten spitsuren of via OV op het werk te komen. Wat betreft het conceptontwerp wordt de ambitie uitgesproken om de stadsboulevard nog autoluwer te maken, zonder concrete alternatieven voor te stellen, behalve een 'groene golf' voor stoplichten. Dus geen extra toegangswegen naar de snelweg, of aparte busbanen, alleen minder asfalt met evenveel auto's. En dat terwijl door de groeiende economie het aantal forensen naar verwachting alleen maar toeneemt. Ik ben zeer verbaasd dat er bij het ontwerp van de Majellaknoop geen oplossing voor verkeersverstopping wordt geboden, maar juist een slechtere doorstroming wordt nagestreefd. Als ik dan het gekozen conceptontwerp naast het 'Fris Alternatief' ontwerp leg, falen beide voorstellen op het waarborgen van een acceptabele doorstroming, maar Fris alternatief heeft in ieder geval nog de volgende voordelen ten opzichte van het gekozen conceptontwerp: –Betere bereikbaarheid fiets/voetganger –Verbetering luchtkwaliteit	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL). De varianten voor de Majellaknoop zijn qua bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer vergelijkbaar. Het doel van de WSB is niet een betere doorstroming van het autoverkeer, maar een voldoende goede doorstroming voor het functioneren van de kruispunten. Beide varianten voldoen aan de verkeerskundige criteria van de gemeente voor wat betreft de afwikkeling op kruispunten. Uit de vergelijking van de 2 varianten voor de Majellaknoop klopt het dat de gemiddelde verliestijd voor fietsers en het stimuleren van auto's naar de RING bij variant 1 gunstiger is. Voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting zorgt variant 1 weliswaar voor verbetering voor een deel van de bewoners, maar die is alleen mogelijk ten koste van een verslechtering voor bewoners op een andere plek. Bij variant 2 gaan er geen bewoners op achteruit, en is er voor veel bewoners een kleine verbetering. Zie voor meer toelichting de inleiding “Veel voorkomende onderwerpen” B: Variant 1.

	–Vermindering geluidsoverlast –Stimuleren autoverkeer richting Ring naar Amsterdam Ik vertrouw er op dat jullie nog eens zeer kritisch naar de huidige tekortkomingen van het conceptontwerp kijken en er hard aan gaan werken om in de aanpassing mijn commentaar proberen mee te wegen.	
105	Ik heb een sterke voorkeur voor de variant van Fris Alternatief, vanwege betere luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast meer groen en meer verkeer naar de ring.	Voor de verschillen tussen variant 1 en 2 zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
106 108 158 204	De gemeente maakt plannen voor het verkeer in Utrecht West, mijn leefomgeving. De plannen in omgeving Thomas a Kempisweg zijn een verslechtering van o.a. de luchtkwaliteit en leef kwaliteit. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Er is een heel goed alternatief door bewoners bedacht: Een Fris Alternatief. Toch lijkt het er nu op dat de gemeente kiest voor de gemeentelijke variant. Daar heb ik wat vragen over. Kunt u die beantwoorden? Ik ben een bewoner aan de Thomas a Kempisweg en volg de discussie rondom de herziening van de infrastructuur. Er zijn twee plannen, die van de gemeente en een alternatief van de buurt. Ik heb nog enkele vragen: 1. Klopt het dat er in de gemeentelijke variant meer vrachtverkeer door de Thomas a Kempisweg wordt gestuurd dan in de huidige situatie en kunt u dit antwoord onderbouwen? 2. Klopt het dat er in de gemeentelijke variant sprake is van een geluidstoename op de Thomas a Kempisweg ten opzichte van de huidige situatie? Is hierbij rekening gehouden met toename van geluid door de spoorverdubbeling langs de Cremerstraat? 3. Welke variant scoort per woningblok beter op gezondheid? De gemeentelijke of het Frisse alternatief? 4. Welke variant scoort beter op het stimuleren van autoverkeer naar de ring? De gemeentelijke of het Frisse alternatief? 5. In welke variant is er meer ruimte voor groenontwikkeling? Bij de gemeentelijke of bij het Frisse	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. 1 Onder alinea bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto. Aanvullend: In variant 2 rijdt er op etmaalniveau iets meer gemotoriseerd verkeer (waaronder vrachtverkeer) via de Thomas à Kempisweg vergeleken met de huidige situatie. Vergeleken met de autonome situatie is er juist een afname van het gemotoriseerd verkeer. Variant 2 heeft ten opzichte van de huidige situatie een beperkte toename; de geluidstoename bedraagt max. 1 dB. Deze toename geldt als "niet significant" omdat de verandering niet merkbaar is voor het menselijk oor. 2 Onder alinea Luchtkwaliteit en geluidsbelasting'. Aanvullend: In de quick scan over de milieueffecten is geen rekening gehouden met een verandering van de geluidsbelasting
108		

	alternatief? 6. In weke variant is de oversteekbaarheid voor fiets en voetganger beter? Bij de gemeentelijke of bij het Frisse alternatief? 7. Er is gemeten dat de luchtkwaliteit onder de norm is rondom mijn woning. Ik leef dus in slechte lucht. Ik merk dat zeker wanneer ik vervolgens ga naar mijn ouders in de Betuwe. Wat gaan jullie hier aan doen? En zijn er geen straffen of dwang tot compensaties op de gemeente verplicht bij dergelijke overtredingen? Ik hoor graag jullie reactie en vertrouw op jullie wijsheid als afgevaardigden van ons als bewoners.	als gevolg van de spoorverdubbeling. In een later fase, wanneer de plannen rond de WSB verder uitgewerkt zijn, dient formeel akoestisch onderzoek plaats te vinden voor de wegen die worden heringericht. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat sprake is van knelpunten ten aanzien van geluidshinder (een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder), dient de toepassing van geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht en bij de afweging het aspect cumulatie te worden betrokken. 3 Onder alinea Aanvullende informatie. Aanvullend in de Quick Scan Lucht en Geluid van 10 maart 2017 is in Bijlage 6 inzicht gegeven in de effecten op de gezondheid als gevolg van de veranderende luchtkwaliteit en geluidssituatie rondom de Majellaknoop. 4 Volgens berekeningen met het verkeersmodel scoort variant 1 iets beter dan variant 2. 5 Onder alinea Meer groen. 6 Onder alinea Bereikbaarheid fiets/voetganger. 7 Het effect van de herinrichting is op luchtkwaliteit berekend, niet gemeten. De luchtkwaliteit wordt weliswaar op drie plekken langs WSB gemeten (langs de St. Josephlaan, de Cartesiusweg en de Lessinglaan: zie http://www.utrechtmilieu.nl/meetnet/), maar op basis van de metingen kunnen geen

		voorspellingen worden gedaan voor de toekomst. Daarom worden effecten voor de toekomst altijd berekend met door de rijksoverheid vastgestelde en beschikbaar gestelde rekenmodellen (zie http://www.nsl-monitoring.nl/rekenen/). Uit de berekeningen blijkt dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer en er dus niet sprake is van een overtreding. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. Dat wil overigens niet zeggen dat er onder de norm geen gezondheidseffecten optreden en daarom tracht de gemeente ook voortdurend de luchtkwaliteit te verbeteren. De gemeenteraad heeft het College dit ook opgedragen in Motie 2015/78 (zie https://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Utrecht&ListId=b7a0b884-f31f-4487-84d7-f304e826f58d&ReportId=ea859acf-265e-47be-a484-d89b0ef5718c&EntryId=ec667c83-4490-452e-a2e7-032a3a35eb61&searchtext=).
109	Als trekker van de werkgroep Fris alternatief wil ik, naast de komende uitgebreide inhoudelijke reactie namens de werkgroep en aangesloten bewoners, ook een persoonlijke reactie op het plan westelijke stadsboulevard geven en specifiek de Majellaknoop, Thomas a Kempisweg. Ik ben zeer positief over de hoofddoelstellingen van de stadsboulevard (verbeteren lucht, geluid, leefbaarheid, oversteekbaarheid, minder autoverkeer, verkeer sneller de stad uit) echter de	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. 1. Onder alinea Aanvullende informatie. Aanvullend in de Quick Scan Lucht en Geluid van 10 maart 2017 is in bijlage 6 inzicht gegeven in de effecten op de gezondheid als gevolg van de

	afweging tussen de 2 varianten voor de Thomas a Kempisweg is op veel punten subjectief en op een aantal punten zelfs onjuist, om deze reden onderstaande vragen. Daarnaast neemt de gemeente de wensen van bewoners en overige belanghebbenden niet echt serieus. Het klinkt vreemd dat indien de beide varianten nevensgeschikt zijn, zoals de wethouder aangeeft, er juist niet wordt gekozen voor de variant waar de bewoners en meeste belangengroepen achter staan. Het lijkt er op dat de projectgroep in deze zijn zin doordrukt, zonder dat daar dus een objectieve en feitelijk juiste argumentatie onder ligt. De volgende vragen wil ik beantwoord hebben: 1. Wat zijn de gezondheidseffecten van beide varianten rekening houdend met het aantal bewoners per wegvak? 2. Wat zijn de gezondheidseffecten van de sociaal zwakkeren (equity) en waar wonen deze mensen? 3. Welke variant levert overall de laagste ziektelast? 4. In welke variant is meer ruimte voor groenontwikkeling en overige ruimtelijke ontwikkeling? 5. Welke variant biedt het meeste perspectief voor Klimaatadaptatie (hittestress, water infiltratie)? 6. Voor welke variant is het meeste draagvlak (aantal personen)? 7. Welke variant levert de grootste gezondheidsrisico's voor kinderen? 8. In welke variant is de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers beter?	veranderende luchtkwaliteit en geluidssituatie rondom de Majellaknoop. 2. In de Quick Scan Lucht en Geluid van 10 maart 2017 is in bijlage 6 inzicht gegeven in de effecten op de gezondheid als gevolg van de veranderende luchtkwaliteit en geluidssituatie rondom de Majellaknoop. Hierin wordt ook het begrip 'equity' toegelicht. Hoewel het aantal mensen dat daar woont klein is, neemt de gemeente in haar afweging ook de negatieve effecten mee. 3. Onder alinea Luchtkwaliteit en geluidsbelasting. 4. Onder de alinea's Meer groen en Ruimtelijke ontwikkeling. 5. Klimaatadaptie is niet als toetsingscriterium in deze fase van het IpvE/FO toegepast. Het ontwerp voor de WSB wordt na besluitvorming verder uitgewerkt. In het vervolg van het project zullen alle benodigde ruimtelijke toetsen en procedures doorlopen worden. Als klimaatadaptie onderdeel uitmaakt van deze procedures, dan zal het ontwerp hierop getoetst worden. 6. Onder alinea Toelichting keuze voor variant 2. 7. Variant 1 resulteert in betere luchtkwaliteit voor bewoners van de Thomas à Kempisweg; De luchtkwaliteit verslechtert echter significant voor bewoners van het Thomas à Kempisplantsoen, de Vleutenseweg en Vleutenseweg West. Dit betekent voor bewoners van alle leeftijdscategorieen een verslechtering.. 8. Onder alinea Bereikbaarheid fiets/voetganger.

113	Mijn voorkeur gaat uit naar variant 2 van de Majellaknoop.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
149	Mijn auto rijdt zelden op deze wegen want ik reis persoonlijk meestal met OV en fiets. De stankoverlast van al die auto's en vrachtwagens hier aan de westkant maken de mensen ziek en moedeloos. Verder wil ik pleiten voor een volledige enkelbaans stadsboulevard, ook ter hoogte van de Schepenbuurt. Als dat niet wordt gerealiseerd zal er ter hoogte van onze buurt een buffer ontstaan van stilstaande rokende auto's en vrachtwagens. Onacceptabel wat mij betreft.	In het mobiliteitsplan SRSRSB heeft de gemeente het gewenste verkeersbeleid vastgesteld. Hierin staat dat er voldoende capaciteit beschikbaar moet blijven voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer dient om te rijden via de RING. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat er daarom op enkele plekken 2 x 2 rijstroken nodig zijn om het bestemmingsverkeer te kunnen verwerken. De WSB heeft ter hoogte van de Schepenbuurt 2x2 rijstroken. Dit is nodig om de grote hoeveelheden bestemmingsverkeer in het gebied op een soepele manier te kunnen verwerken. Het doseren van verkeer bij de Hogeweidebrug biedt niet voldoende soelaas om hier 2x1 rijstroken mogelijk te maken. De gemeente heeft onderzocht of het mogelijk is om 2x1 rijstroken mogelijk te maken met alleen rechts-in rechts-uit voor de Schepenbuurt. Dit zorgt juist voor extra rijbewegingen op de kruisingen met het Thomas à Kempisplantsoen en de Nijverheidsweg en is daarom niet wenselijk. De Keulsekade is niet ingericht en bedoeld als wijkontsluitingsweg.
195	Wij maken ons grote zorgen. Twee extra verkeersstromen door de Thomas a Kempisweg (vanaf Lessinglaan en Vleutenseweg naar de Hogeweidebrug) betekenen meer luchtvervuiling en geluidsoverlast, terwijl er een mooi alternatief voor handen is (Een Fris alternatief). Wij hopen dat de gemeenteraad ons niet in een grijze wolk laat zitten.	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor

		kennisgeving aangenomen.
196	Ik kies graag voor een groene wijk en daarom voor het Frisse alternatief. In het belang van de buurt en Utrecht vraag ik de raad in te stemmen met het Frisse alternatief dat een voorbeeld is van een geweldige idee dat voortkomt uit de wortels van onze samenleving.	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea meer groen. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
197	Wij gaan voor het Fris alternatief i.p.v. de oorspronkelijke variant. Wij gaan voor een groene wijk i.p.v. een grijze wolk boven de wijk	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea meer groen. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
198	Ik stem voor variant 2 voor de Majella knoop zodat de doorstroom over de binnenring gehandhaafd via de Thomas a Kempisweg blijft. De andere variant belemmert de verkeersstroom veel te veel. Dat is nu al overduidelijk nu er op de Thomas a Kempisweg maar 1 rijstrook per kant beschikbaar is. Alle verkeer moet continu afremmen en optrekken. Dit is dus ook zeer slecht voor het milieu.	Beide varianten zijn verkeerskundig getoetst en blijken haalbaar v.w.b. de doorstroming van het auto- en busverkeer. Voor de verschillen tussen variant 1 en 2 zie antwoord inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea 'bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto. Uw voorkeur voor variant 2 wordt voor kennisgeving aangenomen.
199	Voor de Majellaknoop kies ik voor variant 2: waarbij er wel auto's zullen rijden op de Thomas a Kempisweg. De andere variant geeft volgens mij veel te veel verkeershinder en ik denk niet dat het toegevoegde waarde heeft. Daarnaast geeft deze variant 2 extra drukke kruispunten die volgens mij de lucht kwaliteit niet ten goede komen	Beide varianten zijn verkeerskundig getoetst en blijken haalbaar v.w.b. de doorstroming van het auto- en busverkeer. Voor de verschillen tussen variant 1 en 2 zie antwoord inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto. Uw voorkeur voor variant 2 wordt voor kennisgeving aangenomen.
200	Via deze mail, laat ik u weten, dat wij tegen de gemeentelijke variant zijn.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
201	Afgelopen mei ben ik als bewoner van de Thomas a Kempisweg geïnformeerd middels een wijkbericht: 'Conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard in consultatie: Reageer voor 11 juli!'. Hierin werden we op de hoogte gesteld met de variant voorkeur, in één zin samengevat; <i>"Het</i>	Voor antwoord op de door u gestelde vragen verwijzen we u naar de inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.

college heeft gekozen voor de variant die een verbetering oplevert voor alle bewoners in het gebied”.

Een erg kort door de bocht geformuleerd conclusie en een erg grove afbreuk aan een heel voortraject en onderzoek. Ik ben me ervan bewust dat ik, als directe aanwonende, zeker geen objectief oordeel kan hebben. Daarom laat ik mij graag leiden door goed onderbouwde, objectieve conclusie gebaseerd op feiten. Dat laatste heb ik niet echt ervaren bij de verschillende bijeenkomst avonden en wijkberichten van de gemeente. Daardoor heb ik nog een aantal vragen / zorgen:

1. Bij de afweging tussen de varianten stelt de gemeente dat het een “verbetering” betreft voor alle bewoners, maar is het doel van de Stadsboulevard niet om tot algehele verbetering te komen? Zijn er nu al gebieden aan te duiden die nadeel zullen ondervinden t.o.v. de huidige situatie?
2. In de gemeente variant worden er 2 extra verkeersstromen (vanaf de Vleutenseweg en het verkeer vanaf de Gamma en DE richting Zuilen) door de Thomas a Kempisweg heen geleid, waarop baseert de gemeente dat dit een verbetering is voor de Thomas a Kempisweg t.o.v. de huidige situatie?
3. Zijn er verkeersstromingen in kaart gebracht van het gebied voor alle werkzaamheden aan het spoor en nu tijdens de werkzaamheden aan het spoorviaduct? Zo ja, wat zijn de aantallen?
4. Wat is het aantal verkeer (auto's en vrachtverkeer) wat er in de huidige situatie door de Thomas a Kempisweg heen gaat?
5. Wat is het aantal verkeer (auto's en vrachtverkeer) wat er in de gemeentelijke variant door de Thomas a Kempisweg heen geleid wordt?
6. Wat is de huidige geluidsbelasting en de verwachte geluidsbelasting van de gemeentelijke variant?
7. Wat is de geluidsbelasting per woningblok, van “alle bewoners”, per variant?

Hieronder wordt per vraag aangegeven welke alinea van onderwerp B ingaat op de vraag of wordt een aanvullende toelichting gegeven:

1. In het algemeen zullen alle gebieden in variant 2 (een klein) voordeel hebben van de herinrichting ten opzichte van de huidige situatie voor wat betreft lucht en geluid. Zie alinea Luchtkwaliteit en geluidsbelasting.
2. Zie alinea Bereikbaarheid bestemmingsverkeer.
- 3 en 4. Het autoverkeer wordt continue gemonitord. Hieruit blijkt dat er in de eerste helft van 2016 (voor de werkzaamheden en met de tijdelijke verbinding Stadsbaan–Hogeweidebrug ca 21.000 mvt/etm reden, en in de eerste helft van 2017 (met de werkzaamheden en zonder tijdelijke verbinding Stadsbaan–Hogeweidebrug) ca. 22.000 mvt/etm.
- 5 en 6. In de Quick Scan Lucht en Geluid Majellaknoop (te vinden op de website van www.utrecht.nl/WSB) zijn de verkeersintensiteiten voor de auto te vinden. De absolute aantallen middelzwaar en zwaar verkeer op de Thomas à Kempisweg veranderen licht in variant 2. Zie de tabel hieronder, waarin de totale verkeersintensiteit op de Thomas à Kempisweg is weergegeven, alsmede de aantallen middelzwaar en zwaar verkeer.

2025ref			Variant 2		
licht	mz	zw	licht	mz	zw
26587	510	322	24303	528	396

7. Onder alinea Aanvullende informatie.

8. In de gemeente variant is direct voor onze woning een extra opstelplaats voorzien, wat zijn de gevolgen voor mijn gezondheid? 9. Wat is de huidige concentratie, gemeten, fijnstof en de verwachte hoeveelheid in de gemeentelijke variant? 10. Wat is de luchtkwaliteit per woningblok, van “alle bewoners”, per variant? 11. De gemeente spreekt over “alle bewoners” in de afweging tussen beide varianten, wie zijn deze bewoners? Om welke staten gaat het hier en om hoeveel huishoudens per woningblok? 12. Hoe zwaar weegt het Thomas a Kempisplantsoen in de afweging, gezien dit hele gebied tijdelijke bewoning betreft, want er wordt al jaren gesproken over herontwikkeling. 13. Ik krijg nu de indruk dat alleen gekeken wordt naar de wegen en “waar rijbanen verdwijnen, is waar groen verscheid”. Het stadspark dat ontstaat bij de Fris Alternatief variant, zou ook volledig bij de herontwikkeling van het Thomas a Kempisplantsoen mee genomen kunnen worden, is hier nu rekening mee gehouden? Is er gekeken naar de mogelijke toename aan bebouwbaar oppervlak t.o.v. woningdichtheid? 14. Wordt het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard nu bepaald door de huidige opzet van het Thomas a Kempisplantsoen, wordt er rekening gehouden met de kansen voor de herontwikkeling van het Thomas a Kempisplantsoen? Zo ja, wat is het bebouwbaar oppervlakte en aantal huishoudens, in de huidige situatie en de toekomstige situatie? 15. Waar zou de keuze voor vallen, als we niet naar “alle bewoners” kijken, maar alleen naar de permanente bewoners? 16. Waar zou de keuze voor vallen, als we niet naar “alle bewoners” kijken, maar naar de toekomstige bewoners van een herontwikkeld Thomas a Kempisplantsoen? 17. Waar zou de keuze voor vallen, als we niet alleen naar “alle bewoners” kijken, maar ook naar	Aanvullend in de Quick Scan Lucht en Geluid van 10 maart 2017 is in Bijlage 6 inzicht gegeven in de effecten op de gezondheid als gevolg van de veranderende luchtkwaliteit en geluidssituatie rondom de Majellaknoop. 8. Uit de berekeningen blijkt dat in variant 2 langs de Thomas à Kempisweg sprake is van circa 0,6 DB geluidstoename vergeleken met de huidige situatie. Deze is niet voor het menselijk oor waarneembaar en wordt dan ook planologisch “niet significant” genoemd. De luchtkwaliteit verbetert bij variant 2 vergeleken met de “niets doen” situatie. 9 en 10. Bij een planbeoordeling worden de effecten van de toekomstige situatie op de luchtkwaliteit berekend en niet gemeten. De te verwachten effecten op de luchtkwaliteit langs wegen zijn beschreven in de rapportage “Quick scan milieueffecten WSB”. In de quick scan zijn de berekende concentraties stikstofdioxide en fijn stof voor beide planvarianten vergeleken met de toekomstige autonome situatie. De concentratie fijn stof ligt zowel in de autonome situatie als in de planvarianten in de orde van grootte van 22 tot 24 µg/m³. Voor de concentraties per wegvak kan de quick scan worden geraadpleegd. In de NSL-Monitoringstool wordt jaarlijks de stand van zaken ten aanzien van de luchtkwaliteit in Nederland bijgehouden (zie http://www.nsl-monitoring.nl/rekenen/).

de bereikbaarheid van de Gamma en de DE? 18. Waar ligt het zwaartepunt bij de afweging van beide varianten, om voor verkeersafname bij industrie te kiezen en verkeerstoename tussen woningbouw? 19. Zijn alle onderzoeksresultaten openbaar en online in te zien? Zo ja, waar zijn deze te vinden? <i>“Het college heeft gekozen voor de variant die een verbetering oplevert voor alle bewoners in het gebied”, ik begrijp niet wat de verbetering is voor de bewoners aan de Thomas a Kempisweg. Welke “verslechtering” en voor welke bewoners, heeft gemeente voorzien in het Fris Alternatie variant?</i> Mijn persoonlijke conclusie is dat de Fris Alternatief variant veel meer voordelen heeft voor het hele gebied. Deze variant biedt veel meer perspectief voor het Thomas a Kempisplantsoen. De gemeentelijke variant is erg kortzichtig, even een snelle score door alleen asfalt te verruilen voor groen. Ik kan werkelijk niet voorstellen dat verkeersstromen wegleiden van industriegebied naar bebouwing, gunstig kan zijn voor “alle bewoners”. Het Thomas a Kempisplantsoen kan niet als volwaardig worden meegerekend, bij een afweging tussen de varianten, omdat de herontwikkeling van deze wijk op de nieuwe boulevard wordt afgestemd. De problemen die zich nu voordoen voor het her ontwikkelen van de wijk blijven in de gemeente variant bestaan, de wijk blijft een afgesloten enclave. De Fris Alternatief variant, is mijns inziens, de enige mogelijkheid om het Thomas a Kempisplantsoen op te laten gaan in de wijk Nieuw Engeland i.p.v. een gesloten enclave te blijven, zoals het nu altijd al is geweest. Naast de korte termijnvisie, vind ik de subjectieve beoordeling en afweging van de gemeente, niet professioneel en bestuurlijk verantwoord. Een professionele en objectieve beoordeling van beide varianten kunnen bij mijns inziens alleen gedaan worden door een onafhankelijke partij, gespecialiseerd in deze materie. Laat beide varianten in opdracht van de gemeenteraad, door een externe partij beoordelen en met een gedetailleerd rapport onderbouwen. Dit biedt beide varianten gelijke kansen in deze slotfase en te kiezen voor <i>dé beste stedenbouwkundig en verkeerskundig variant</i>, niet	11. Dit gaat om alle woningen in de 1^e lijnsbebouwing grenzend aan de Vleutenseweg, Thomas à Kempisplantsoen, Thomas à Kempisweg. In de Quick Scan d.d. 10 maart 2017 is in bijlage 6 in tabel B6.1 het aantal bewoners opgenomen, waarmee is gerekend. Het aantal bewoners is berekend op basis van het aantal woningen en de gemiddelde woningbezetting. Daarbij is de ingang van de woningen als maatgevend genomen voor het wegvak, waaraan de woning is gelegen. 12. Deze woningen zijn eigendom van woningcorporaties. De ontwikkelpotentie van dit gebied is dus afhankelijk van derden, namelijk de woningcorporaties. 13 en 14. De ontwikkelpotentie van dit gebied hangt niet in eerste instantie af van de gemeente. Het is dus nog maar de vraag of hier groen gaat komen, op dit moment kunnen daar nog geen uitspraken over gedaan worden. 15 en 16. De gemeente is gebonden aan landelijke regelgeving, hierin is geen ruimte voor genoemde onderscheid tussen mensen. Hier is dus ook niet op geanalyseerd 17. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein waar Gamma en JDE zich bevinden is meegenomen in de analyse. Daaruit blijkt dat variant 2 het meest gunstig is. 18. Een omrijdbeweging door woonwijken weegt

	vanuit een objectief, socialistisch onderbuik gevoel. Kortom, toon feitelijk aan en draag de Fris Alternatief variant voor aan de gemeenteraad, als <i>dé beste variant</i> met de meeste kansen!	zwaarder dan een omrijdbeweging via de stedelijke verbindingswegen. Dit is ook meegenomen in de 'Notitie beoordeling varianten Majellaknoop' 19. Ja, die zijn te vinden via de link www.utrecht.nl/westelijkestadsboulevard Zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1, alinea Samenvattend.
203	Voorstander van Majellaknoop variant 1 (Fris alternatief). Zie argumenten van Bewonersinitiatief. Voor veiliger en schonere leefomgeving.	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
204	Ik ben blij met het standpunt van de gemeente Utrecht en over de hoofddoelstellingen van de stadsboulevard (verbeteren lucht, geluid, leefbaarheid, oversteekbaarheid, minder autoverkeer, verkeer sneller de stad uit). Met grote verbazing heb ik dan ook uw bericht gelezen over het besluit van het college van B&W over het concept-ontwerp voor de westelijke stadsboulevard en de herinrichting van de Majellaknoop. Ik ben aanwezig geweest bij de vele avonden waarin de ontwerpen werden toegelicht en besproken. Hierin kwam duidelijk naar voren dat de gemeente duurzame ambities voor Utrecht heeft en het Fris Alternatief als volwaardige variant meeneemt. In de keuze voor de gemeentelijke variant voor de herinrichting van de Majellaknoop gaat u voorbij aan deze ambities en legt u een grote kans voor een schoner en beter leefbare stad naast u neer. Fris alternatief scoort op vrijwel alle punten beter. De gemeente moet daarnaast luisteren naar bewoners en belanghebbenden. Dit stelt mij diep teleur. De criteria waarop de varianten zijn getoetst zijn mij echter niet duidelijk, weinig hard, discutabel en de gebruikte vergelijkingen tussen de varianten zijn niet consequent en misleidend. Daarbij is mij onduidelijk welke prioritering in de afweging is gehanteerd. <u>Graag ontvang ik van u een overzicht van de criteria, priotering en hoe beide varianten op deze punten scoren.</u> Bijvoorbeeld: -Klopt het dat er in de gemeentelijke variant meer vrachtverkeer door de Thomas a Kempisweg wordt gestuurd dan in de huidige situatie en kunt u dit antwoord onderbouwen? -Klopt het dat er in de gemeentelijke variant sprake is van een geluidstoename op de Thomas a Kempisweg ten opzichte van de huidige situatie?	Er is een notitie beschikbaar met de beoordeling van de varianten op verschillende criteria. Deze criteria zijn gebaseerd op de doelstellingen uit het Mobiliteitsplan van de gemeente. https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/westelijke-stadsboulevard/hoe-ziet-het-ontwerp-eruit/varianten-majellaknoop/ V.w.b. uw opmerking over het ontbreken van een aansluiting op de A2, zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 V.w.b. uw verzoek om een second opinion op de simulatiemodellen: De gemeente heeft naar eer en geweten het onderzoek naar de doorstroming van het autoverkeer uitgevoerd. Het onderzoek heeft resultaten opgeleverd die aansluiten bij het uitwerkingsniveau van deze fase van het project. De projectorganisatie heeft ons op basis van dit onderzoek geadviseerd.

–Welke variant scoort per woningblok beter op gezondheid? –Welke variant scoort beter op het stimuleren van autoverkeer naar de ring? –In welke variant is er meer ruimte voor groenontwikkeling? –In welke variant is de oversteekbaarheid voor fiets en voetganger beter? Het belangrijkste punt dat aangemerkt dient te worden is dat de huidige situatie rondom de Majellaknoop dramatisch is geworden sinds de route via de stadsbaan (op de A2-tunnel) richting het zuiden is afgesloten. Dit is naar mijn mening de grootste bottleneck van de westelijke stadsboulevard, staat haaks op de plannen van de gemeente om het autoverkeer zo snel mogelijk de stad uit te krijgen naar de ring en er wordt onvoldoende rekening mee gehouden in het ontwerp voor de westelijke stadsboulevard. U bent nu aan het dweilen met de kraan open. Ik heb dit tijdens de besprekingen ook aangemerkt bij dhr. Kwantes en kreeg het idee dat hier onvoldoende over is nagedacht. Hier klopt iets niet. <u>De doorstroming op de westelijke stadsboulevard inclusief de stadsbaan dient getoetst te worden door uitvoering van een second opinion op de simulatiemodellen van Goudappel Coffeng om inzicht te krijgen in de toekomstige doorstroming in beide modellen. Graag verneem ik hierop uw reactie.</u> De variant van het Fris alternatief moedigt daarbij juist aan om het verkeer snel de stad uit te krijgen en ontmoedigt gebruik van de stadsboulevard door niet-bestemmingsverkeer. Dit is een statement voor het niet-bestemmingsverkeer en bekrachtigt dit speerpunt. Dit speerpunt sluit nauw aan bij bovengenoemde doorstroming naar A2-zuid via de stadsbaan. De situatie op de Thomas a Kempisweg, waarin een rijstrook is afgesloten i.v.m. verbreding van het spoor, leidt tot een bottleneck die de doorstroming op de spinozaweg, Laan van Nw Guinea en Lessinglaan frustreert. Dit leidt momenteel tot gevaarlijke situaties, ook buiten de spitsperiodes. Duidelijk is dat de situatie nu niet werkt. <u>Hoe denkt u deze situatie op zeer korte termijn op te gaan lossen?</u> Het afsluiten van de Th. a Kempisweg voor doorgaand verkeer in het Fris Alternatief haalt meerdere verkeersbewegingen uit de Majellaknoop. Het minderen van de afrem- en wegrijdt bewegingen zal van positieve invloed zijn op de doorstroming op de Majellaknoop. Daarbij zal deze reductie onvoorwaardelijk een voordeel opleveren in verbeterde luchtkwaliteit, geluid,	De werkzaamheden t.b.v. de verbreding van het spoor bij de Thomas à Kempisweg zijn nog bezig, daar kan de gemeente geen invloed op uitoefenen. De afsluiting van rijstroken is inmiddels wel opgeheven. Voor antwoord op uw vraag over toetsing van de varianten voor de Majellaknoop: zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1

	verkeersveiligheid, openbaar vervoer, stimulering richting de ring voor de gehele wijk. Optimalisatie van bestemmingsverkeer van de wijk Majellapark per auto dient hier nog wel beter ingebouwd te worden om het kruispunt Groeneweg/Vleutenseweg te ontlasten. Een objectieve afweging met heldere criteria ligt in toetsing van de varianten door een extern bureau. <u>Ik vraag u bij deze de toetsing door een extern bureau te laten plaatsvinden om tot een volwaardig en objectief vergelijk te kunnen komen.</u>	
205	Vervelend te horen dat het Fris alternatief (zorgvuldig ontworpen door buurtbewoners die werken in dit vakgebied) nog niet de voorkeur geniet. Mijn voorkeur gaat sterk uit naar het Fris Alternatief, een mooie oplossing die de woningen naast de Thomas a Kempisweg mooi zal verbinden met de wijk Majella. Daarnaast willen wij meer luchtvervuiling tegengaan, om dit uniek stukje Utrecht waar mogelijk nog mooier te maken, maar zeker niet achteruit te laten gaan. Ik woon al vijf jaar met veel plezier op de Van Meursstraat, fijn als het Fris Alternatief nog een keer bekeken kan worden door de gemeente. Ik zou jullie zeer dankbaar zijn,	Voor de invulling van de ruimte die vrijkomt bij de Thomas à Kempisweg zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea meer groen. Voor de verschillen tussen variant 1 en 2 vwb luchtkwaliteit en geluidsbelasting zie inleiding veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
208	Voor het ontwerp van de Majellaknoop, onderdeel de westelijke stadsboulevard, zijn twee varianten. Een variant vanuit de bewoners (Fris Alternatief) en een variant vanuit de gemeente. Recentelijk hebben wij vernomen dat het college van B&W het advies van het projectteam heeft overgenomen en de voorkeur heeft uitgesproken voor de variant van de gemeente en een concept-ontwerp heeft vastgesteld. Wij staan niet achter de keuze voor de gemeentelijke variant. De Thomas a Kempisweg is nu al een hele drukke weg. De gemeentelijke variant betekent nog meer verkeer en daarmee nog meer luchtvervuiling en geluidsoverlast. Ook de omweg voor auto- en vrachtverkeer over de Thomas a Kempisweg (richting Douwe Egberts, Gamma, etc) is onacceptabel. Daarnaast wordt er te weinig aandacht geschonken aan de ruimtelijke potenties. Door de keuze voor de gemeentelijke variant blijft het Thomas a Kempisplantsoen een eiland tussen allemaal hele drukke wegen. Na de notitie uitvoerig gelezen te hebben komen wij tot het volgende:	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Ter aanvulling voor wat betreft voorkeur variant 2: Onze voorkeur is mede bepaald door de in onze ogen onevenredige verdeling van de lusten en lasten voor de bewoners in het hele gebied rondom de Majellaknoop met name op het gebied van lucht en geluid. Voor wat betreft de impact van inrichtingskeuzes voor omgeving Majellaknoop: aan de hand van dit criterium hebben we de effecten van beide varianten voor de Majellaknoop én het omliggend

	Op de volgende punten scoort het Fris Alternatief het best: • Bereikbaarheid fiets/voetganger • Luchtkwaliteit • Geluid • Stimuleren autoverkeer richting RING De gemeentelijke variant scoort alleen op het punt 'openbaar vervoer' het best. Op de volgende punten scoren de gemeentelijke variant en de bewonersvariant even goed: • Verkeersveiligheid en logica • Afhankelijkheid derden • Kosten Verder zijn er een aantal punten waar nog veel onduidelijk is. Om bij deze punten een goede conclusie te kunnen trekken is meer informatie of meer onderzoek nodig. Het gaat dan om de punten: • Ruimtelijke potenties • Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto: de mogelijkheden van de toegang tot de wijk bij de Majellakerk zijn nog niet voldoende onderzocht. • Logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als geheel: Het is toch de bedoeling verkeer zo snel mogelijk zonder omwegen naar de buitenwegen te leiden? • Impact van inrichtingskeuzes voor omgeving Majellaknoop: wat is de bedoeling van dit criterium? Na het lezen van de notitie en alle punten op een rij gezet te hebben, hebben we de volgende vragen aan u: • Kunt u uitleggen op welke punten bij de beoordeling het zwaartepunt precies ligt? Welke punten hebben het zwaarst gewogen bij de keuze tussen beide varianten? • Kunt u aangeven waarom er is gekozen voor de gemeentelijke variant als er eigenlijk maar één punt is waar de gemeentelijke variant het beste op scoort? Dit terwijl de Fris Alternatief variant op veel meer punten beter scoort. • Kunt u uitleggen waarom er naar de onduidelijke, maar wel belangrijke, punten zoals hierboven genoemd niet meer onderzoek is gedaan? En kunt u ervoor zorgen dat dat onderzoek alsnog wordt gedaan?	gebied bekeken. Het gaat hier dus ook om de gevolgen voor aanwonenden en belanghebbenden in het aangrenzende gebied van de Majellaknoop (bijv. bewoners van de Spinozaweg, Majellapark etc.).

	De afwegingen die de gemeentelijke projectgroep heeft gemaakt lijken erg subjectief. Is het mogelijk een vervolgonderzoek te laten doen om tot objectieve en duidelijke criteria te komen? Onze conclusie op basis van de notitie is in ieder geval dat de Fris Alternatief variant de voorkeur zou moeten hebben of dat er op zijn minst meer onderzoek gedaan zou moeten worden om te komen tot duidelijke, heldere criteria. Op basis van deze criteria kan er vervolgens een objectieve afweging worden gemaakt. Als laatste opmerking: we lazen gisteren via Facebook het volgende nieuwsbericht: Utrechtse lucht weer gezonder. We hopen van harte dat dat ook zo blijft in Utrecht West.	
209	Ik voel veel meer voor het Fris alternatief. Het is hier niet te harden met dat intensieve verkeer. De waarde van de huizen keldert hierdoor nog lager, de leef kwaliteit vermindert, en het plantsoen hier tegenover wordt nog onaantrekkelijker om te ontwikkelen. Ik denk dat het extra spoor voldoende verkeersstroom compenseert en verdere stimulatie van meer verkeer volstrekt niet aan de orde. Maak alsjeblieft gewoon een groen strook van die lanen hier.	Voor antwoord invulling van de ruimte die vrijkomt bij de Thomas à Kempisweg zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea meer groen. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
214	Met interesse heb ik de plannen van de Gemeente Utrecht over de Westelijke stadsboulevard gelezen. Daarnaast heb ik kennis genomen van de plannen van mijn mede-buurbewoners, het Fris Alternatief. Als bewoner van de buurt Nieuw-Engeland en als moeder ben ik erg geïnteresseerd geraakt in de variant die door mijn buurbewoners is uitgezocht. Ik begreep ook op een buurtbijeenkomst dat er ook vanuit de Gemeente wel degelijk interesse was voor dit alternatief. Mijn verbazing was dan ook groot toen ik uw bericht las dat het college van B&W het Fris Alternatief niet meer als optie ziet. 1. Ik zou graag willen weten waarom dit plan van tafel is geveegd. Zeker omdat er een aantal speerpunten benadrukt worden in het Fris Alternatief die de gemeente hoog in het vaandel heeft: verbeteren lucht, geluid, leefbaarheid, oversteekbaarheid, minder autoverkeer, verkeer sneller de stad uit. Ik verwacht duidelijke argumenten van het college om het Fris alternatief niet meer als volwaardige optie te beschouwen. 2. Daarbij valt het me op dat de huidige situatie rondom de Majellaknoop helemaal tot aan de	1. Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. 2. Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2

	Lessinglaan dramatisch is geworden voor de bewoners vanwege eindeloze opstoppen en files. Mijns inziens is dit ontstaan op het moment dat de route via de stadsbaan (op de A2-tunnel) richting het zuiden is afgesloten. De automobilist kan op deze manier de stad juist NIET snel uit en ook voor de stadsbussen is de situatie dramatisch. (wat zorgt voor veel meer fijnstof) Ik zou graag van u vernemen wat de plannen zijn om dit op korte termijn te verbeteren. Ik hoop op een spoedige reactie.	
215	http://www.eenfrisalternatief.nl/	Bedankt dat u de moeite heeft genomen om te reageren.
217	Graag wil ik mijn vraagtekens uiten over de voorkeursvariant van de gemeente over de inrichting van de westelijke stadsboulevard, gedeelte Thomas a Kempisplantsoen. Het is voor mij totaal niet duidelijk waarom de gemeente de voorkeur heeft gegeven aan hun eigen variant. De afwegingen tussen gemeente variant en Fris alternatief zijn naast elkaar opgesomd, maar een objectieve afweging heeft niet plaatsgevonden. Het resultaat is een konijn uit de hoge hoed. Ik verwacht van de gemeente dat ze met een operationele, transparante, meetbare afweging komen. Vragen die ik heb: · Klopt het dat er in de gemeentelijke variant meer vrachtverkeer door de Thomas a Kempisweg wordt gestuurd dan in de huidige situatie en kunt u dit antwoord onderbouwen? En hoe zit dit met het alternatieve plan van Fris Alternatief? · Klopt het dat er in de gemeentelijke variant sprake is van een geluidstoename op de Thomas a Kempisweg ten opzichte van de huidige situatie? En hoe zit dit met het alternatief van Fris Alternatief? · Klopt dat economische redenen zwaarder hebben gewogen dan duurzaamheid en bewonerswelzijn? Ik krijg het vermoeden dat dit meespeelt, anders kun je nooit op deze conclusie zijn gekomen. Benoem dat dan ook gewoon als een zwaarwegend criteria. · Welke variant scoort beter op het stimuleren van autoverkeer naar de ring? Ik wil graag bezwaar maken. Vooral omdat het proces en het afwegingskader niet transparant is. Ik stel voor om een externe partij, uitgekozen door bewoners en gemeente een objectieve 282beoordeling te laten doen op de 2 plannen. Dan neem je bewoners alternatieven echt serieus.	Voor antwoorden zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.

	Graag ontvang ik een reactie op m'n vragen en m'n voorstel.	
225	Tegen variant Majellaknoop 2 maken wij middels dit schrijven ernstig bezwaar. Rova Beheer exploiteert op het naastgelegen adres Steenovenweg 2 te Utrecht een bouwmarkt van de GAMMA formule. Variant Majellaknoop 2 zal onze bedrijfsvoering ernstig schaden wegens slechte bereikbaarheid van onze bouwmarkt. Vertrouwende u op voldoende en correcte wijze te hebben geïnformeerd.	In uw reactie spreekt u uw zorgen uit over de bereikbaarheid van Gamma bouwmarkt na realisering van variant 2. Een deel van de verkeersstromen zal iets om moeten rijden. Andere verkeersstromen (bijv. vanaf de Hogeweidebrug van en naar Gamma of vanaf Gamma naar de Spinozaweg) blijven hetzelfde als nu. Het uiteindelijke voordeel is dat het omrijden gebeurt via routes met simpelere kruispunten dan nu (minder wachttijden op kruispunten). Naar verwachting komt dit ten goede aan de overall verkeersafwikkeling op en rond de Majellaknoop.
227	Een tegenstem voor het ontwerp van de gemeente. Ik ga voor een Fris Alternatief!! Er is nu zoveel stof dus vervuiling!! Je kunt amper buiten zitten aan de voorkant. Nu ook enorm veel groen langs het spoor is verdwenen is de buurt kaal. Veel meer groen en minder auto's!!!	Voor de invulling van de ruimte die vrijkomt bij de Thomas à Kempisweg, zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea meer groen Voor de verschillen tussen variant 1 en 2 vwb luchtkwaliteit en geluidsbelasting zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
228	Ik vind het jammer dat de gemeente kiest voor de oorspronkelijke variant van de boulevard. Dit betekent voor mij als buurtbewoner dat het verkeer op de Thomas a Kempisweg enorm zal toenemen. Meer drukte, luchtvervuiling en herrie zullen het gevolg zijn. Dit kan toch niet de bedoeling zijn voor de omwonende bewoners (en vooral de kinderen!). Ik wil hierbij mijn voorkeur uitspreken voor het Fris Alternatief. Ik hoop dat deze reactie nog nuttig is.	Voor de verschillen tussen variant 1 en 2 vwb luchtkwaliteit en geluidsbelasting zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.

234	Wij waren erg verbolgen om te lezen dat het college van B&W gekozen heeft voor de eigen oorspronkelijke variant en niet voor de uitgewerkte versie van Fris Alternatief. Veel bewoners uit onze wijk waren blij met het feit dat een aantal buurtbewoners bereid waren om zoveel tijd en energie te steken in het maken van een alternatief plan. Tijdens een aantal informatieavonden werden wij in de waan gelaten, dat dit alternatieve plan ook zeker serieus genomen zou worden. Nu blijkt wederom dat niet beide plannen worden voorgelegd aan de gemeenteraad. Eenzelfde teleurstelling als destijds na het referendum over het stadscentrum. De burger in de waan laten, dat men inspraak heeft en vervolgens de uitslag gewoon naast u neerleggen en kiezen voor een minder groene variant. Graag willen wij u dan ook een aantal vragen voorleggen, om toch maar vooral te laten weten dat dit alternatieve plan veel goede dingen bevat, die zeker een serieuze afweging verdienen. 1. Klopt het dat er in de gemeentelijke variant meer vrachtverkeer door de Thomas a Kempisweg wordt gestuurd dan in de huidige situatie en kunt u dit antwoord onderbouwen? 2. Klopt het dat er in de gemeentelijke variant sprake is van een geluidstoename op de Thomas a Kempisweg ten opzichte van de huidige situatie? 3. Welke variant scoort per woningblok beter op gezondheid? 4. Welke variant scoort beter op het stimuleren van autoverkeer naar de ring? 5. In welke variant is er meer ruimte voor groenontwikkeling? 6. In welke variant is de oversteekbaarheid voor fiets en voetganger beter? 7. Waarom blijft het blok met de verouderde flats en huizen nog steeds een apart stukje in de wijk en waarom wordt dit niet betrokken bij de wijk Majella? 8. De gemeente blijft nog steeds in de veronderstelling dat het mogelijk is om minder verkeer over de stadsboulevard te laten gaan. Dit lijkt niet terecht want in de wijk Oog en Al staan nu al heel vaak files voor alle woonhuizen. Automobilisten kiezen immers de kortste route en vanaf het Kanaleneiland naar Overvecht is er echt geen beter alternatief. Er is niet echt sprake	De varianten zijn op eenzelfde niveau uitgewerkt en op dezelfde criteria onderzocht en voorgelegd aan het college van B&W. Het college van burgemeester en wethouders heeft een voorkeur uitgesproken voor variant 2. Variant 2 zorgt voor een verbetering voor alle bewoners in het gebied. Variant 1 geeft een grote verbetering voor een deel van de bewoners, maar een achteruitgang voor het andere deel. 1 t/m 7. Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. 8. Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 9. In het convenant PHL-laan zijn afspraken gemaakt met de transportsector over het aantal vrachtwagenbewegingen over de PHL. Dit convenant had een beperkte looptijd. Gedurende een aantal jaren zijn tellingen uitgevoerd en daaruit is gebleken dat het aantal vrachtbewegingen onder de gemaakte afspraak bleef. Dit was de reden waarom er geen vervolg is gegeven aan het convenant. Deze uitkomsten zijn destijds naar de wijk gecommuniceerd. Op basis van de huidige verkeersstellingen verwachten we dat de situatie ongeveer gelijk is gebleken. 10. De aanpak richt zich op het centraal zetten

van een ring rondom Utrecht West, zoals die wel loopt rondom Overvecht en Utrecht Noord. In West kom je dan op de A2 met tunnel en regelmatig files. Ook niet als de stoplichten langer op rood blijven staan. Nu sinds een aantal maanden ook de mogelijkheid is afgesloten om snel vanuit west via de Hoge Weide Brug naar de A2 richting het zuiden te rijden, rijdt er weer meer verkeer door de wijk. Daar hoeft je niet eens een meting voor te doen. Achter een bureau kun je dit leuk verzinnen, maar de praktijk is meestal anders. Welke maatregelen worden er getroffen om de ring A2 aantrekkelijker te maken voor de automobilist? • 9. Er rijdt ook nog steeds veel vrachtverkeer vanaf het Werkspoor/Demka terrein door Oog en Al. Dat industrieterrein wordt nog steeds ontwikkeld en er komen meer activiteiten, die voor nog meer verkeer zullen zorgen. Dit is bestemmingsverkeer, in ieder geval voor de daar gevestigde bedrijven. Hoe denkt de gemeente dit op te lossen? • 10. De bewoners krijgen gerichte verkeersdiensten aangeboden. Voor mijzelf geldt, dat ik met de auto met 10 minuten op mijn werk ben en voor datzelfde traject 45 minuten moet rekenen als ik kies voor openbaar vervoer; dat is heen en terug 90 minuten versus 20 minuten. Welke variant denkt u dat ik kies? Ook de kosten O.V. zijn niet laag te noemen. • 11. In de nieuwsbrief van mei 2017 wordt gesproken over het verkeer terugdringen met app's, navigatiesystemen en andere mobiele technieken. Het verkeer dat uit Utrecht komt en bekend is met de route, gaat echt geen gebruik maken van deze technieken. Men gaat gewoon van A naar B via de kortste route. • 12. Slimme verkeerslichten zouden er voor zorgen dat niet meer autoverkeer op de stadsboulevard wordt toegelaten, dan de wegen kunnen verwerken. Wachtrijen ontstaan dan op plekken waar geen mensen wonen etc. etc. Dus die gaan dan op de afrit van de A2 staan, zodat het verkeer richting centrum, Jaarbeurs e.d. grote vertraging oploopt? Wij horen graag waar deze plekken zich bevinden in en om Utrecht. Graag ontvangen wij antwoord op onze vragen en hopen dat er wat meer respect wordt opgebracht voor de inzet van de burgers van Utrecht en voor het zeer uitgebreide en gedetailleerd uitgewerkte plan van Fris Alternatief, dat door een aantal zeer betrokken bewoners, met steun van veel wijkbewoners, is uitgewerkt. Niet iedere burger kan of wil zich verdiepen in alle ingewikkelde	van de gebruiker. Het gaat om reizigers een passend alternatief te bieden – het zetje in de rug – zodat zij, indien mogelijk hun gedrag kunnen veranderen. Het passend alternatief kan een verschuiven van auto naar andere modaliteiten zoals OV of fiets zijn. Een andere optie is buiten de spits reizen of een dagje thuiswerken. Er zijn al veel dienstverleners die hiervoor producten of applicaties aanbieden. Hierbij wordt vooral gefocust op reizigers die willen maar ook kunnen veranderen, daarvoor open staan en nog niet goed weten wat er voor hen beschikbaar is. Wij zijn er niet op uit om reizigers te verplichten of voor te schrijven, maar te prikkelen of verleiden waar mogelijk. Er zal altijd een groep blijven die met de auto in de spits zal blijven rijden over de WSB, en dat is ook nog steeds mogelijk. 11. Met toepassingen als apps en navigatiesystemen willen we reizigers informeren over de actuele verkeerssituatie, beter geschikte routes of beschikbaarheid van bijvoorbeeld P+R locaties. Het verkeer dat uit Utrecht komt en bekend is met de route zal veelal zijn eigen weg gaan. Dit verkeer kan echter wel met behulp van deze toepassingen zeer gericht geïnformeerd worden, bijvoorbeeld door een pushbericht (na toestemming van de reiziger) te sturen waarin de gebruikers informatie krijgt over

	plannen of uitdrukken wat precies zijn/haar wensen zijn.	andere routes die een goed alternatief zijn voor de WSB en bijvoorbeeld sneller zijn. 12. Het doseren gebeurt aan de randen van WSB, bij het 24 Oktoberplein, de Hogeweidebrug en het kruispunt Marnixlaan–Brailledreef) Aanvullend: Verkeersdetectielussen registreren wanneer de wachtrij de maximale lengte bereikt. De wachtrij mag niet leiden tot hinder voor andere verkeersstromen (terugslag). De maximale wachtrij is in de regel de lengte van het opstelvak zelf. Bij een maximale wachtrijlengte krijgen de verkeerslichten het signaal om de groentijden even te verlengen. Hierdoor krimpt de wachtrij. Zodra de wachtrij voldoende is gekrompen, worden de groentijden opnieuw verkort. Meerdere detectiepunten zorgen dat fluctuaties van de wachtrij worden voorkomen. Er ontstaat een evenwicht.
235	Als bewoners van Majella willen wij ons voorkeur uitspreken voor de variant van Frisalternatief. Het is jammer dat de gemeente de criteria waarvan hun beslissing is gebaseerd niet helder heeft kunnen uitleggen aan de vertegenwoordigers van Frisalternatief. Om aan een betere objectieve beoordeling te komen willen wij pleiten dat de gemeente de opdracht geeft aan een externe bureau (in overleg met Frisalternatief) om beide varianten te beoordelen. Als bewoners vinden wij de luchtkwaliteit van groot belang en wil dat dit zwaar overwogen wordt en het beste alternatief wordt gekozen. Om de huizen aan het Thomas a Kempisplantsoen bij de wijk Majella te trekken voorkom je dat de buurt geïsoleerd blijft.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.
239	Ik ben volledig tegen de beslissing van het college van B en W inzake de keuze voor hun eigen oorspronkelijke variant. De juiste oplossing is het "Frisalternatief"! De door het B en W aangewezen variant is een belediging voor en een aanslag op de	Voor de verschillen tussen variant 1 en 2 vwb luchtkwaliteit en geluidsbelasting zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1

	levensomstandigheden van de bewoners in de omgeving van de Thomas A Kempisweg! Wij wonen hier en moeten leven met de vervuiling door het overmatige auto verkeer en het andere daarmee gemoeide overlast. Het gekozen voorstel is verre van een verbetering voor dit deel van Utrecht in tegendeel! Wij willen een groene wijk en geen grijze wolk!!	alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
242	Onlangs heb ik kennis genomen van uw besluit over het conceptontwerp voor de westelijke stadsboulevard. Ik wil graag mijn tellerstelling hierover kenbaar maken via deze e-mail. In mijn optiek heeft Fris Alternatief een oplossing neergezet die het leven en wonen in de wijk sterk zal veraangenamen. Het Fris Alternatief komt op een aantal zeer belangrijke punten beter naar voren dan de gemeentelijke variant, te weten: – Betere luchtkwaliteit – Minder geluidsoverlast – Betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers Als bewoner van de wijk wil ik u dan ook vriendelijk verzoeken om uw besluit tegen het licht te houden en te herzien.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.
249	Hierbij willen wij als bewoners van het Majellapark laten weten m.b.t. het concept-ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard : 1. Zowel het plan van de Gemeente als van Een Fris Alternatief niet overtuigend te vinden; 2. En dat ons grootste en tevens onoverkomelijke bezwaar is, dat de ventweg bij de Majellakerk (om naar de school, wijk, kerk te gaan) niet duidelijk gehandhaafd lijkt te worden – waardoor het onveiliger en drukker wordt langs de route van het Majellapark. Wij willen deze ventweg graag gehandhaafd zien! We hopen dat u onze bezwaren in overweging neemt.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.
251	Tot mijn verbazing is er gekozen voor het eerdere voorstel dat vanuit de gemeente geïnitieerd is. Ondanks dat er een beter passend en groener alternatief door bewoners is aangereikt. Dit alternatief scoort op vele punten beter, ik noem:	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor

	– luchtverontreiniging – spreiding verkeersdrukte – minder bewoners last van hoeveelheid verkeer – verkeer wordt aan een kant langs industriegebied gestuurd ipv door woonwijk aan beide kanten – betere leef kwaliteit – meer groen waar juist ook verdubbeling van het spoor bij Thomas a kempisweg voor minder groen heeft gezorgd. Groen is ook een van de speerpunten van de gemeente. – beter toekomstperspectief voor Thomas a Kempisplantsoen doordat ze bij de stad wordt betrokken i.p.v.. door de boulevard wordt afgesneden – geen omwegen voor verkeer van buiten de stad – eenvoudige verkeerssituatie majellaknoop Ik hoop dat de gemeenteraad toch voorkeur geeft aan het Fris alternatief of anders met gegronde en duidelijk overtuigende argumenten haar keuze kan onderbouwen.	kennisgeving aangenomen.
252	Naar ik begrijp is morgen de laatste dag voor het sturen van een reactie op het concept-ontwerp voor de Westelijke Stadsboulevard. Mijn reactie is op het door Fris Alternatief aangedragen plan voor de Majellaknoop waarbij de Thomas A Kempisweg verkeersvrij zou worden gemaakt. Hierbij wil ik graag aangeven dat het Fris Alternatief plan <u>niet</u> breed gedragen wordt in de buurt. In tegendeel. Enkel voor de mensen woonachtig aan de Thomas A Kempisweg levert dit voordelen op, voor de rest van de buurt heeft dit alternatief enkel nadelen. De redenen waarom ik denk dat dit het Fris Alternatief plan <u>niet</u> moet worden gekozen zijn als volgt: 1. Voor de doorstroming van het verkeer komende vanaf de afslag Oog in Al gaande richting Overvecht zal dit naar mijn verwachting leiden tot grote vertragingen. Dit betekent dan ook voor de mensen woonachtig in Nieuw Engeland extra reistijd. Op dit moment loopt de vertraging als je door Oog in Al rijdt vaak al op tot 20 minuten! 2. In het plan van Fris Alternatief is geen doorgang meer naar de buurt bij de Majellakerk en moet worden omgereden rondom het Majellapark. Dit betekent wederom extra reistijd voor de forenzen die met de auto naar hun werk moeten.	1. Met betrekking tot doorstroming van het autoverkeer zijn de varianten vergelijkbaar. Wel is het zo dat het afsluiten van de Thomas à Kempisweg in variant 1 (Fris Alternatief) zorgt voor extra reistijd voor het verkeer tussen de Cartesiusweg en Spinozaweg/centrum. 2. Dit klopt en wordt ter kennisgeving aangenomen 3. Dit klopt en wordt ter kennisgeving aangenomen

	3. Het afsluiten van de doorgang bij de kerk zal ook betekenen dat er meer autoverkeer rond het park zal rijden, hetgeen niet bevorderlijk is voor de veiligheid van de kinderen die naar school of het park lopen/fietsen. Op dit moment is er al veel verkeer rond het park dat vaak ook hard rijdt. Samenvattend concludeer ik dat het plan van Fris Alternatief niet haalbaar en wenselijk is.	
253	Ik vind het van groot belang dat de ingang in de wijk Majellapark bij de Majellakerk blijft bestaan. Het enige alternatief is anders de route langs de Asch van Wijkschool. Dit zal een enorme verkeersdrukte voor deze school geven. Tevens blijft het grote probleem het ontbreken van een soepele afwikkeling van verkeer richting A2 in zuidelijke richting. Een soepele verkeersafwikkeling van verkeer richting Arnhem, Den Haag en Rotterdam zou de druk op de westelijke boulevard drastisch verminderen. Zorg met de gemeentelijke variant, maar uitsluitend samen met een goede route over de Hogeweidebrug, en soepele aansluiting op de stadsbaan(tunnel) in Leidsche Rijn. Dan hoeft verkeer vanaf Vleutenseweg richting A2 niet meer door Oog in Al, en verkeer richting Amsterdam kan soepel de A2 op.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.
254	Voor de Majellaknoop zijn er 2 alternatieven voor handen. Tot mijn grote teleurstelling wordt er niet gekozen voor het plan van een Fris alternatief. Het gevolg voor de buurt van die keuze is de toename van verkeersstromen en de verslechtering van de luchtkwaliteit die nu al benedenmaats is. De argumentatie is absoluut niet overtuigend. Ten onrechte wordt het als een groen alternatief gepresenteerd. Met klem verzoek ik daarom om nog eens kritisch en objectief naar de 2 alternatieven te kijken en de keuze te herzien. Met het plan van Fris Alternatief wordt er een concrete stap gemaakt om de luchtkwaliteit Majellaknoop te verbeteren en de buurt verder te kunnen ontwikkelen. In een werkelijke groene aansprekende omgeving.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
256	Ik wil graag pleiten voor de optie van Fris alternatief. Lijkt me fijn om meer groen om mijn huis te hebben. Wel mogen de mensen aan de andere kant van het Thomas a Kempisplantsoen niet veel meer roet en fijnstof hoeven te slikken.	Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.

257 265	Onlangs heeft u een besluit genomen over het concept-ontwerp Westelijke Stadsboulevard. Via deze weg reageer ik op uw besluit en dan met name op de door u voorgestelde voorkeursvariant voor het gedeelte van de stadsboulevard bij de Thomas a Kempisweg. Ik ben als inwoner van Utrecht vanaf het begin betrokken bij de totstandkoming van het bewonersinitiatief Fris Alternatief en ben vanaf het begin een van de actieve deelnemers aan het bewonersinitiatief. Ik heb de vorderingen door de ambtelijke werkgroep op de voet gevolgd en heb deelgenomen aan het merendeel van de gesprekken die de gemeente met het bewonersinitiatief heeft gevoerd. Het bewonersinitiatief Fris Alternatief heeft al gereageerd op het concept ontwerp. In deze brief reageer ik persoonlijk op het concept-ontwerp. De realisatie van de westelijke stadsboulevard lijkt mij een goede manier om de leefbaarheid in Utrecht West te verbeteren. Het is echter wel belangrijk dit op de juiste manier te doen. Zorgvuldig en stap voor stap. Mijns inziens is de stap die het college nu heeft genomen om een voorkeursvariant te kiezen, terwijl er nog veel onduidelijkheden zijn over inhoud en afweging, een te snelle stap. Ik verzoek u dan ook beide varianten verder uit te werken en extra aandacht te besteden aan een objectieve afweging, waardoor ook bij het Thomas a Kempisplantsoen de beste oplossing wordt gekozen. Ik vertrouw er op dat u de reacties van de inwoners van Utrecht serieus neemt. In een stad waar de burger centraal staat en burgerinitiatieven worden toegejuicht ('Utrecht maken we samen'), hoop ik dat ook in dit geval nog eens goed geluisterd wordt naar de burgers en dat nog eens zeer kritisch gekeken wordt naar de ambtelijke onderbouwing van de gekozen voorkeursvariant, die door het college is overgenomen. Ik ontvang graag per opmerking een onderbouwde reactie. Bij sommige opmerkingen heb ik een vraag gesteld. Aanvullend op de reactie op de opmerking, ontvang ik ook daar dan graag een antwoord op. mijn reactie is niet uitputtend, maar geeft een beeld van de vraagtekens die ik bij de afweging van de varianten heb. Op uw verzoek licht ik mijn reactie indien gewenst graag aan u toe. De basis voor de keuzes in het mobiliteitsbeleid en dus ook voor het ontwerp van de stadsboulevard, staan verwoord in het raadsbesluit van juni 2012. Daarin staat onder andere dat	Met belangstelling hebben wij uw reactie gelezen, waarin u reageert op het Integraal Programma van Eisen / Functioneel Ontwerp van de WSB. U geeft aan dat u nauw betrokken was bij het Fris Alternatief en vraagt om een uitstel van de keuze voor een variant voor de Thomas à Kempisweg, omdat "er nog veel onduidelijkheden zijn over inhoud en afweging". In uw brief gaat u hier nader op in. Zoals verzocht reageren wij per vraag. U treft onze reactie hieronder aan. Uw eerste vraag betreft de doelstelling en uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid: Sociaal en Gezond: <i>Een stad waarin voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen en de gezondheid wordt bevordert</i> GEZONDE STAD! Duurzaam en Leefbaar: <i>Stedelijke mobiliteit die schone lucht, weinig geluidsoverlast, laag energiegebruik en hoge verkeersveiligheid oplevert</i> Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar Ruimtelijke Kwaliteit: <i>Ruimte bieden voor stedelijke intensivering en een kwaliteitsslag maken in de openbare ruimte</i> Financieel Verantwoord: <i>Een effectieve en efficiënte inzet van middelen voor investering in infrastructuur en exploitatie van mobiliteitsdiensten</i> Bereikbaarheid en Economie: <i>Garanderen van de bereikbaarheid van economische kerngebieden met alle vervoerwijzen</i> De doelstellingen van het ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar zijn dezelfde als de doelstellingen van het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). In beide gevallen gaat het om de vijfhoek. In het ambitiedocument Utrecht en Aantrekkelijk

de kwaliteit van de openbare ruimte centraal staat en dat de gebruiker centraal staat in het mobiliteitsbeleid (<i>*Utrecht aantrekkelijk en Bereikbaar</i>). In het coalitieakkoord 2014–2018 staat onder andere beschreven dat 1) ruimtelijke kwaliteit leidend is, 2) de mobiliteit georganiseerd wordt binnen de randvoorwaarden van leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit, 3) dat fiets en voetganger in de stad het belangrijkste zijn en 4) dat gestreefd wordt naar <u>optimale</u> luchtkwaliteit, geluid, gezondheid en leefbaarheid. Dat zijn de belangrijkste doelstellingen en uitgangspunten. Die dienen bij de verdere uitwerking centraal te blijven staan. Vraag: Bevestigt u dat de 7 hoofdkeuzes van het mobiliteitsbeleid <i>Utrecht aantrekkelijk en Bereikbaar</i> (raadsbesluit juni 2012) en het coalitieakkoord 2014–2018 ook bij de ontwikkeling en realisatie van de Westelijke stadsboulevard het uitgangspunt vormen? En bevestigt u dat op de in dit besluit en akkoord genoemde uitgangspunten zwaarder zouden moeten wegen bij de keuzes die gemaakt worden bij de westelijke stadsboulevard dan dat nieuwe projectdoelen wegen? Waarom wel/niet? Achtereenvolgens reageer ik hieronder op de brief van B&W van 19 mei 2017 aan de gemeenteraad, het proces dat ik met bewonersinitiatief Fris Alternatief heb doorlopen met de gemeente en de Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de Westelijke Stadsboulevard (laatstgenoemde is onderdeel van de stukken, is niet gedateerd en niet van afzender voorzien). In de brief aan de raad wordt erg kort door de bocht en ten onrechte gesteld dat variant 2 (de gemeentelijke variant) de voorkeur heeft omdat deze meer voordelen zou hebben. Dat is mijns inziens subjectief, onjuist en gevolg van een onzorgvuldige afweging van de ambtelijke projectgroep. Kundige en objectieve weging van criteria, het wegnemen van onnodige en willekeurige aannames door verdere uitwerking en toetsing door een externe partij kunnen een oplossing bieden om te komen tot het beste resultaat in plaats van het gemakkelijkste resultaat. Ik stel het erg op prijs dat de twee varianten verder worden meegenomen en uitgewerkt in de volgende fase, zodat de net ingeslagen weg nog tijdig kan worden gecorrigeerd. Het zou jammer zijn als de westelijke stadsboulevard in zijn geheel onnodig vertraging oploopt door onzorgvuldige, onjuist beargumenteerde en niet houdbare keuzes. Beter is het om de twee	uit 2012 wordt nog uitgegaan van 7 hoofdkeuzes. In SRSRSB zijn 10 hoofdkeuzes geformuleerd. De hoofdkeuzes vormen in feite de invulling van de doelen. De doelstellingen in de vijfhoek houden ook rekening met de punten van het coalitieakkoord. De toetsing van de twee varianten is gebeurd op basis van de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid. We hebben een integrale afweging gemaakt, rekening houdend met de criteria van alle doelstellingen. U zet in uw brief vraagtekens bij het gestelde in onze brief aan de raad van 19 mei 2017. Hieronder gaan we op uw verschillende punten in. U stelt, naar aanleiding van bovengenoemde brief, dat onze lichte voorkeur voor variant 2 subjectief, onjuist en het gevolg is van een onzorgvuldige afweging van de ambtelijke projectgroep. Wij zijn van mening dat het onderzoek voldoet. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek hebben wij een lichte voorkeur voor variant 2. Wij kunnen meegaan in de gedachtegang van het Fris Alternatief en begrijpen dat u pleit voor een variant die uw directe leefomgeving positief beïnvloedt. Echter, het effect op geluid (toename van 2 t/m 4 dB) op de andere wegen, het risico van de overschrijding van de wettelijke grens (met de vraag of mitigerende maatregelen mogelijk zijn) en de negatieve effecten op het OV liggen aan de basis van onze voorkeur voor variant 2. Wij zouden het

varianten nog korte tijd gezamenlijk mee te nemen in het vervolg om daarna een beargumenteerde afweging te kunnen maken. Het is prettig dat verantwoordelijk wethouder Van Hooijdonk ons in een gesprek heeft aangegeven dat de keuze tussen de twee varianten ‘een dubbeltje op zijn kant’ was. Het is goed, en wat mij betreft noodzakelijk, om er nu voor te zorgen dat het dubbeltje de juiste kant op valt. En voor de volledigheid: het gaat mij daarbij om de beste oplossing, niet om ‘gelijk krijgen’ met de eigen variant. In de brief aan de raad wordt gesteld dat het ontwerp bijdraagt aan verbetering van lucht en geluid, vergeleken met de autonome situatie. Een behoorlijke open deur. Specifiek op het gedeelte van de Majellaknoop en Thomas a Kempisweg is de vraag niet OF het bijdraagt, maar welke variant HET MEESTE bijdraagt aan het bereiken van de hoofddoelstellingen. 1. Ik verneem graag van u of u de slechts de doelstelling heeft de luchtkwaliteit te verbeteren ten opzichte van de autonome ontwikkeling of dat u een haalbare en betaalbare oplossing zoekt die zoveel mogelijk de luchtkwaliteit verbetert. Wat betreft de twee varianten wil ik nog het volgende opmerken: De gemeentelijke variant stimuleert doorgaand verkeer. De Fris Alternatief variant stimuleert, door de ‘slinger’ rond het Thomas a Kempisplantsoen juist om de toekomstige stadsboulevard niet als doorgaande weg te gebruiken. Daarmee sluit de Fris Alternatief variant dus aan op de doelstellingen, terwijl de gemeentelijke variant dat juist niet doet. De keuze van de gemeente om in de gemeentelijke variant extra voertuigkilometers te creëren door (vracht)verkeer met de bestemming Douwe Egberts (en andere bedrijven op het bedrijventerrein bij DE en Gamma) eerst met een omweg door de Thomas a Kempisweg te leiden staat haaks op de doelstellingen. Ik verneem graag uw inhoudelijke reactie hierop. Klopt het dat naar alle waarschijnlijkheid het aantal voertuigkilometers toeneemt door omleiden van vrachtverkeer door de gemeentelijke variant? Bij de opsomming van de criteria ontbreekt de weging van de verschillende criteria ten opzichte van elkaar. Zo lijkt oversteekbaarheid in de gemeentelijke plannen net zo zwaar te wegen als luchtkwaliteit. Vraag: hoe staan de verschillende criteria ten opzichte van elkaar? Welke hoofddoelstellingen kent de gemeente en hoe wegen de criteria ten opzichte van elkaar?	met u jammer vinden dat onnodig vertraging zou optreden in het project. U bent van mening dat het gestelde in de brief, dat variant 2 bijdraagt aan een verbetering van lucht en geluid vergeleken met de autonome situatie, een open deur is. Wij hebben hiermee willen aangeven dat “niets doen” op de WSB geen optie is. U stelt dat het niet om de vraag gaat of een ontwerp bijdraagt maar welke variant het meeste bijdraagt aan de doelstellingen. De variant van het Fris Alternatief draagt inderdaad veel bij aan het leefklimaat aan de Thomas à Kempisweg. Helaas heeft deze variant onder andere een negatief effect op lucht en geluid om de andere wegen. Dat negatieve effect is groter dan een kleine negatieve effect van variant 2 op de Thomas à Kempisweg. Vervolgens stelt u dat variant 2 het doorgaand verkeer stimuleert, terwijl de variant van het Fris Alternatief door de “slinger” dat juist niet stimuleert. Om het doorgaand verkeer te beperken zetten wij in op DVM en mobiliteitsmanagent. Deze maatregelen maken deel uit van het project (naast de herinrichting). Het klopt dat het verkeer op de Thomas à kempisweg iets zal toenemen bij variant 2. De toename is wel minder groot dan de toename van het verkeer op de Vleutenseweg West en het Thomas à Kempisplantsoen in variant 1. U stelt dat een weging van de criteria ten

Doorlopen proces Sinds 2015 ben ik samen met een aantal andere buurtbewoners met de gemeente in gesprek over een alternatief, het zogenoemde <i>Fris Alternatief</i>. In plaats van verzwaring van het verkeer over de Thomas a Kempisweg, wordt verkeer direct van en naar de Hogeweidebrug geleid en wordt doorgaand verkeer (wat de gemeente wil ontmoedigen) om het Thomas a Kempisplantsoen geleid. Daarmee ontstaat tussen het (nu nog geïsoleerde) Thomas a Kempisplantsoen en de wijk Majella de mogelijkheid een groene zone in te richten die de twee nu nog gescheiden gebieden aan elkaar verbindt. De barrièrewerking van de drukke Thomas a Kempisweg verdwijnt hiermee. In de gesprekken die wij met de gemeente hadden, vroegen wij op welke criteria de varianten werden afgewogen. Het heeft enkele gesprekken geduurd voordat we hier zicht op kregen. De prioritering van de criteria werd in de gesprekken niet duidelijk. Nu we de argumentatie hebben gelezen zoals deze door het college als bijlage is toegevoegd, wordt ons eerdere ongemakkelijke gevoel bij de criteria en het gebruik ervan bevestigd. De criteria zijn weinig hard en nogal discutabel. Ook de vergelijkingen zijn op verschillende onderdelen inconsequent en daarmee misleidend. Ik ontvang van de gemeente graag een overzicht van de verschillende criteria, de weging van de criteria ten opzichte van elkaar en de beoordeling van de twee varianten op basis van feiten. <i>Hieronder ga ik per criterium in op de conclusie van de gemeente en mijn conclusie op basis van de stukken.</i> <u>Bereikbaarheid fiets/voetganger</u> De gemeente beschrijft een aantal zaken met bereikbaarheid fietser/voetganger, maar trekt geen conclusie. Fris Alternatief leidt tot 29% minder reisverliestijd dan de gemeentelijke variant. Dat betekent vrij vertaald dat fietsers en voetgangers in de gemeentelijke variant langer onderweg zijn. Ik trek hieruit de conclusie dat op dit punt Fris Alternatief de voorkeur zou moeten hebben. Graag uw inhoudelijke reactie hierop. <u>Luchtkwaliteit</u> Kijkend naar de gezondheidseffecten op alle bewoners in het gebied scoort Fris Alternatief ten opzichte van de gemeentelijke variant 5% beter op stikstofdioxide en 1% beter op fijnstof. Over de	opzichte van elkaar ontbreekt. Hierboven zijn we hier al op ingegaan bij het antwoord op de door u geformuleerde vraag over de doelstellingen. Dat geldt ook voor uw opmerkingen over de gebruikte criteria onder alinea Doorlopen proces. We zijn het met u eens dat de variant Fris Alternatief de mogelijkheid biedt om het Thomas à Kempisplantsoen beter te verbinden met de wijk Majella. De barrièrewerking van de andere wegen neemt echter in dat geval toe. Onze reactie op uw opmerkingen per criterium <u>Fiets / Voetganger</u> Uit het document “Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de WSB” blijkt dat fietsers en voetgangers rondom de Majellaknoop gemiddeld minder verliestijd hebben in variant 1 dan in variant 2. Het gaat hier om een optelling van alle verliestijden van alle mogelijke fiets- en looprelaties langs de Majellaknoop. Op dit punt scoort variant 1 beter. <u>Luchtkwaliteit</u> In zowel variant 1 als in variant 2 liggen de concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs de Thomas à Kempisweg lager dan in de toekomstige autonome situatie en de huidige situatie. In beide varianten is sprake van een verbetering van de luchtkwaliteitssituatie. Dat de <i>gemiddelde</i> scores in variant 1 hoger zijn, komt door de relatief grote verbetering op de Thomas à

gehele groep bewoners beschouwt, leidt Fris Alternatief tot een lagere ziektelast dan de gemeentelijke variant. Ik trek hieruit de conclusie dat op dit punt Fris Alternatief de voorkeur zou moeten hebben. Graag uw inhoudelijke reactie hierop. In de afwegingsnotitie van de gemeente staat dat de bewoners van het Thomas a Kempisplantsoen “naar verwachting een lagere sociaal economische status” hebben. Het is onsecurer om dit niet na te gaan. Navraag door het bewonersinitiatief bij de twee woningcorporaties levert de feiten: Alle woningen in het Thomas a Kempisplantsoen zijn tijdelijk bewoond. Vrijwel alle woningen in het Thomas a Kempisplantsoen worden bewoond door studenten, behalve een deel aan de Thomas a Kempisweg, daar is een groep bewoners die niet tot de categorie student behoort. De gemeente trekt hier dus op aannames verkeerde conclusies die mogelijk de doorslag hebben gegeven bij de keuze van de voorkeursvariant. <u>Geluid</u> Kijkend naar de gezondheidseffecten op alle bewoners in het gebied scoort Fris Alternatief (gemiddeld voor alle huishoudens) ca 33% beter dan de gemeentelijke variant. Het is bij de opmerkingen van de gemeente dat er bewoners bij sommige keuzes op achteruit gaan van belang om aan te geven om aantallen woningen/bewoners te benoemen. Vaak gaat het om weggedeelten waar nauwelijks bewoners zijn, zoals bijvoorbeeld de weg langs de Gamma. Deze opmerking heeft betrekking op meerdere criteria, dus niet alleen op geluid. In de afwegingsnotitie wordt het risico genoemd dat de uitwerking juridisch niet haalbaar blijkt. Dat is een snelle conclusie. Er is mijns inziens onvoldoende gekeken naar geluidsreducerende maatregelen. Niet alleen de oude bekende maatregelen, maar ook naar de meer innovatieve maatregelen en bijvoorbeeld nieuwe asfaltmengsels die EN geluidsreducerend zijn, EN een betere rolweerstand hebben wat weer tot minder brandstofverbruik (en dus uitstoot) leidt EN niet het nadeel hebben dat er sneller onderhoud plaats moet vinden dan gewoon asfalt. De ambtelijke projectgroep moet mijns inziens iets verder kijken dan dat de groep heeft gedaan en meer in mogelijkheden denken dan in onmogelijkheden. Ik verneem graag welke mogelijke maatregelen en combinaties van maatregelen zijn doorgenomen, voordat de conclusie is getrokken dat er een kans bestaat op juridische onuitvoerbaarheid.	kempisweg. Uiteraard ligt de concentratie in variant 1 lager op de Thomas à Kempisweg dan in variant 2, omdat het verkeer in variant 1 geen gebruik meer kan maken van de Thomas à Kempisweg. In alle beschouwde situaties wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. <u>Geluid</u> Bij geluid verwijst u ook naar een gemiddelde score. Variant 1 scoort gemiddeld 33% beter dan variant 2. Hier speelt hetzelfde als bij luchtkwaliteit. De situatie op de Thomas à Kempisweg verbetert sterk (er rijden daar immers geen auto's meer). Dat gaat wel ten koste van de woningen langs het Thomas a Kempisplantsoen en de Vleutenseweg–westzijde, waar in variant 1 de geluidsbelasting met tussen de 2 en 4 dB toeneemt. Het risico van overschrijding van de juridische norm voor geluid treedt op bij de locatie Thomas a Kempisplantsoen. Dit risico is in deze fase van het project niet uit te sluiten. De mogelijkheden voor mitigerende maatregelen zijn zeer beperkt en misschien niet afdoende. <u>Verkeersveiligheid en logica</u> Beide varianten hebben aandachtspunten als het gaat om logica. Aandachtspunt bij variant 1 is om de grote complexe kruispunten – met meerdere rijstroken per rijrichting – zodanig vorm te geven dat de doorgaande route toch logisch is voor de weggebruiker. Bij variant 2 ligt de opgave in het

Aanvullende opmerking is dat het argument m.b.t. mogelijke juridische uitvoerbaarheid niet gespecificeerd. Het betreft volgens mij 1 woningblok langs het spoor. Dit blok is tijdelijk bewoond door studenten. Het mogelijke ‘probleem’ wordt onvoldoende duidelijk gemaakt, waardoor ten onrechte de indruk kan ontstaan dat het voor het gehele Thomas a Kempisplantsoen zou gelden. Dat is niet het geval. Graag duidelijkheid op dit punt. De gemeente heeft onvoldoende aangetoond dat het onmogelijk is om binnen de juridische grenzen te blijven op het punt van geluid. Ook hier is sprake van een aanname en onvoldoende uitgewerkte stelling, waarop wel een conclusie wordt getrokken. 2. Gezien de vele verschillende (oude en nieuwe) maatregelen ter beperking van geluid in combinatie met het beperkte aantal woningen waar mogelijk extra geluidsreducerende maatregelen genomen zouden moeten worden en met het gegeven dat in de Fris Alternatief variant de gezondheidseffecten ca 33% beter zouden zijn dan de gemeentelijke variant, is ook hier mijn conclusie dat Fris Alternatief op dit punt de voorkeur zou moeten hebben. Graag uw inhoudelijke reactie hierop. <u>Verkeersveiligheid en logica</u> Beide varianten zijn verkeersveilig en goed in te richten. De varianten zijn niet onderscheidend op dit criterium. De gemeentelijke variant heeft een onlogische route voor (vracht)verkeer met bestemming Douwe Egberts/Gamma en andere bedrijven op het betreffende bedrijventerrein. Deze vrachtwagens worden met een omweg door de Thomas a Kempisweg en langs het spoor geleid. Aangezien het (vracht)verkeer geen andere optie heeft, leidt dit vrijwel zeker tot meer voertuigkilometers. Dit staat haaks op de doelstellingen. Graag uw inhoudelijke reactie hierop. <u>Ruimtelijke potenties</u> Elke variant heeft zijn voor- en nadelen. De gemeente spreekt geen voorkeur uit op dit punt. Ruimtelijke ontwikkeling blijft mijns inziens zwaar onderbelicht. Thomas a Kempisplantsoen wordt door een groene zone bij de wijk Majella getrokken. De gemeente zou daarnaast beter moeten kijken naar de mogelijkheden van vergroening van de Vleutenseweg. Nu wordt er een vertekend beeld als feit gepresenteerd en lijkt het alsof er in de	duidelijk maken dat sommige afslagbewegingen op de kruispunten niet meer mogelijk zijn. De veiligheid is in beide varianten op een goede manier te borgen en daarom is dit geen onderscheidend criterium. Dit staat los van de belasting van de wegen. Wat betreft uw opmerking over omrijbewegingen: De gemeente heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar het routegedrag bij beide varianten. Hieruit blijkt dat bij variant 1 een iets minder sterke inzet van DVM nodig is om hetzelfde effect te krijgen dan bij de variant 2. In Oog in Al gaat het om een verschil van circa 2% in de verkeersbelasting, in de omgeving Josephlaan om circa 5%. Daartegenover staat dat bij variant 1 er meer verkeersbewegingen zijn door de wijk, o.a. langs scholen. Bij variant 2 zijn er meer verkeersbewegingen via stedelijke verbindingswegen die zijn aangewezen als ontsluitingsweg door de gemeenteraad (in de besluitvorming van het gemeentelijk Mobiliteitsplan). Daarnaast leidt variant 1 tot een verslechtering van de geluidssituatie aan het Thomas à Kempisplantsoen en de Vleutenseweg-westzijde. Deze verslechtering voor bewoners is zo groot, dat er bij deze variant een risico is dat deze juridisch niet maakbaar is. Dit nadeel geldt niet voor de andere variant. <u>Ruimtelijke potenties</u> We zijn het met u eens dat de variant Fris Alternatief de mogelijkheid biedt om het Thomas

Fris Alternatief variant vrijwel geen boom blijft staan. Ook de visualisaties zijn nogal groen (gemeentelijk) en grijs (Fris Alternatief). Dat geeft een behoorlijk vertekend beeld. Wij vinden, gezien de mogelijkheden van ruimtelijke ontwikkeling en betrekken van een nu nog geïsoleerd 'wijkje', dat op dit punt Fris Alternatief de voorkeur zou moeten hebben. Wij zien graag verdere uitwerking van de ruimtelijke mogelijkheden en de mogelijkheden om groen toe te voegen. Graag uw inhoudelijke reactie op het bovenstaande. <u>Openbaar Vervoer</u> Beide varianten hebben voor- en nadelen. Fris Alternatief heeft het voordeel dat er ruimte ontstaat voor een overstaphalte. Ten opzichte van de gemeentelijke variant heeft Fris Alternatief een reisverliestijd van 37%. Dat betekent extra reistijd van ruim een halve minuut per bus. Daarbij vraag ik mij af of de berekening is gebaseerd op de huidige buslijnen en frequentie. Ik kan me voorstellen dat de busverbinding tussen Utrecht en Leidsche Rijn de komende jaren wordt versterkt. In dat geval zou het door de gemeente berekende 'nadeel' wel eens een stuk kleiner kunnen worden. Graag antwoord op de vraag van welke busdienstregeling is uitgegaan en of en hoe rekening is gehouden met de te verwachten versterking op de lijn Leidsche Rijn – Utrecht Centrum. <u>Stimuleren autoverkeer richting RING</u> Recent heeft de gemeente de toegang tot de stadsbaan Leidsche Rijn (en daarmee de op- en afrit naar de A2 richting het Zuiden) ter hoogte van de Hogeweidebrug afgesloten. Deze afsluiting staat haaks op de plannen van de gemeente om autoverkeer 'naar buiten te duwen'. Voor automobilisten richting Amsterdam stimuleert de Fris Alternatief variant meer om de RING te gebruiken dan de gemeentelijke variant. Herstellen van toegang tot de stadsbaan, en beter nog aansluiting op de A2 ter hoogte van de Hogeweidebrug, zou het autoverkeer 'naar buiten duwen'. Het verkeer van en naar Leidsche Rijn wordt in de gemeentelijke variant met een omweg en onlogisch door de Thomas a Kempisweg geleid. De gemeente concludeert dat Fris Alternatief op dit punt net iets beter scoort dan de gemeentelijke variant. Voor (ongewenst) doorgaand verkeer op de stadsboulevard kan de Fris Alternatief variant enigszins ontmoedigend werken. En dat is nu juist de opzet van de stadsboulevard! De	à Kempisplantsoen beter te verbinden met de wijk Majella. De barrièrewerking van de andere wegen neemt echter in dat geval toe, door de toename van verkeer op de andere wegen. Met betrekking tot groen is in variant 1 bomencompensatie langs het Thomas à Kempisplantsoen minder goed inpasbaar, omdat deze variant meer ruimte voor asfalt vraagt aan de kant van het plantsoen. Als de Thomas à Kempisweg vrijvalt voor groen, zijn er in variant 1 meer mogelijkheden op dit punt. De invulling van deze vrijkomende ruimte is niet bekend en kan pas in een later stadium duidelijk worden. Voor variant 1 moeten op de Vleutenseweg–westzijde bomen verdwijnen om het toenemende verkeer op te vangen. <u>Openbaar Vervoer</u> Voor wat betreft het openbaar vervoer heeft variant 1 ruim 37% meer verliestijd dan variant 2. Het gaat om ongeveer een halve minuut extra per bus (waarbij het gaat om 70–80 bussen per uur). Dit komt door het drukke kruispunt Thomas à Kempisplantsoen–Vleutenseweg en de omrijbeweging voor bussen tussen Oog in Al en Cartesiusweg via het kruispunt Thomas à Kempisplantsoen– Vleutenseweg. Er is geen ruimte voor een verdere optimalisatie van de verkeersregeling ten behoeve van de bus. Dit heeft directe gevolgen voor de aantrekkelijkheid van het OV voor de reiziger, de vervoersexploitatie-effecten en de mate waarin

doorgaande route die de gemeentelijke variant biedt, werkt niet ontmoedigend. <u>Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto</u> In de gemeentelijke variant krijgt vrachtverkeer met bestemming Douwe Egberts, Gamma en andere bedrijven te maken met een omrijroute over de Thomas a Kempisweg en het Thomas a Kempisplantsoen. Dit geeft extra belasting op de genoemde wegen. In de Fris Alternatief variant heeft de gemeente de ingang tot de wijk Majella bij de Majellakerk voor het gemak afgesloten. Consequentie daarvan is dat wijkverkeer gebruik moet maken van de andere toegang tot de wijk. De gemeente geeft aan dat onderzocht kan worden of er toch een inrit mogelijk is ter hoogte van de Majellakerk. Deze keuze is in dit stadium erg richtinggevend. Het suggereert dat de wijk slechter bereikbaar/toegankelijk wordt, terwijl mogelijkheden om de wijk wel bereikbaar te houden niet zijn onderzocht. De door de conclusie van de gemeente op basis van de niet volledige informatie is dat de gemeentelijke variant beter scoort op dit punt, gezien de betere ingang tot de wijk Majella. Dit argument gaf op dit punt de doorslag. Dat is ten onrechte: Deze conclusie is voorbarig, aangezien de mogelijkheden van toegang tot de wijk nog niet (voldoende) zijn onderzocht. Dat geeft de gemeente impliciet aan. Graag een inhoudelijke reactie op dit punt en een overzicht van mogelijkheden om de wijk wel goed te ontsluiten. Dit punt is overigens in de gesprekken met de gemeente uitvoerig aan bod geweest. De gemeente heeft nagelaten kritisch naar mogelijkheden voor goede wijkontsluiting te kijken en trekt helaas voorbarige conclusies. <u>Logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als geheel</u> Bij dit criterium wordt voornamelijk gekeken of de streep op de kaart die westelijke stadsboulevard wordt genoemd er als logische streep uitziet. Het onlogische van dit criterium is dat het de bedoeling is om verkeer zo snel mogelijk en zonder omwegen naar de buitenwegen te faciliteren. Daarin slaagt de Fris Alternatief variant (die verkeer zonder omweg richting Hogeweidebrug leidt) het beste. De kansen voor stedelijke samenhang bij de Fris Alternatief variant worden door de gemeente behoorlijk onderschat: het Thomas a Kempisplantsoen is door de huidige wegenstructuur (en bij de wegenstructuur van de gemeentelijke variant) een eiland. Onafhankelijk van de invulling van de vrijkomende ruimte op de Thomas a Kempisweg leidt de Fris Alternatief variant sowieso tot verbinding van het Thomas a Kempisplantsoen met de wijk Majella. De argumentatie van de gemeente op dit punt gaat mank. Vrijwel iedere zin van de argumentatie is discutabel. Graag ontvang ik een reactie op het bovenstaande en verneem ik van de gemeente	het overstappen tussen bussen wordt gefaciliteerd. De gemeente vindt een goede bereikbaarheid van het OV belangrijk, omdat het bijdraagt aan een economisch gezonde en bereikbare stad. Dit is conform doelstelling van het mobiliteitsplan. De verhoogde exploitatiekosten zijn een direct negatief gevolg. De mogelijkheid van een overstaphalte is onderwerp van gesprek geweest in de overleggen met de Provincie. Omdat er geen concrete plannen beschikbaar zijn en hiervoor beleid van de Provincie benodigd is, kunnen in dit stadium geen nadere uitspraken worden gedaan. <u>Stimuleren autoverkeer richting RING</u> Volgens berekeningen met het verkeersmodel scoort variant 1 op dit punt iets beter dan variant 2. Los van de variant voor de Majellaknoop zetten we met name verkeersmanagement maatregelen in om doorgaand autoverkeer te stimuleren om de RING te kiezen. Deze maatregelen maken deel uit van het project WSB. <u>Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto</u> De gemeente heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar het routegedrag in beide varianten. In beide gevallen is DVM nodig. Hieruit blijkt dat bij variant 1 een iets minder sterke inzet op DVM nodig is om hetzelfde effect te krijgen als in variant 2. In Oog in Al gaat het om een verschil van circa 2% in de verkeersbelasting, in de omgeving Schepenbuurt om circa 5%.

welke objectieve punten zijn geconstateerd bij beide varianten en welke daarvan relevant zijn en vooral waarom. Mocht het waarom ook vraagtekens op kunnen roepen, dan verneem ik ook graag de reden van het belang van het genoemde 'waarom'. Ik neem aan dat bijvoorbeeld het argument 'mooie rechte streep op de kaart' geen argument kan zijn. Aanvullende vraag: Waarom zou de herkenbaarheid als stadsboulevard een doorslaggevend criterium kunnen zijn? Welk oorspronkelijk doel wordt daarmee gediend? Graag een reactie op het gestelde EN beantwoording per vraag. <u>Afhankelijkheid derden</u> De gemeente geeft aan dat de <u>ontwikkelpotentie</u> van het Thomas a Kempisplantsoen afhankelijk is van de plannen van Mitros en Portaal. Het afwegingscriterium is echter of de varianten gerealiseerd kunnen worden zonder afhankelijkheid van derden. Beide varianten zijn te realiseren zonder grote afhankelijkheid van derden. Graag uw inhoudelijke reactie op deze opmerking. Wat wordt nu daadwerkelijk bedoeld met dit criterium? In beide varianten is er voor het Thomas a Kempisplantsoen ontwikkelpotentie. Daarbij geldt afhankelijkheid van de woningcorporaties Mitros en Portaal. Beide corporaties hebben aangegeven dat de variantkeuze niet van invloed is op de keuze voor nieuwbouw of renovatie. Wel geven zij aan dat de Fris Alternatief variant meer mogelijkheden biedt voor herontwikkeling. In de afwegingsnotitie wordt op dit punt geen conclusie getrokken, maar wel een voorkeur door de gemeente uitgesproken voor de gemeentelijke variant. Deze voorkeur is ongefundeerd. Beide varianten zijn mijns inziens uitvoerbaar zonder grote afhankelijkheid van derden. <u>Impact van inrichtingskeuzes voor omgeving Majellaknoop</u> Een bijzonder en afwijkend criterium dat de bovenstaande criteria nog eens samenbrengt en in gezamenlijkheid afweegt. Het is ons niet helemaal duidelijk hoe en waarom dit criterium wordt meegenomen. Graag een toelichting op dit criterium. Is dit criterium niet een samenraapsel van eerdere criteria? Zo ja, waarom wordt dit criterium toegevoegd? Zo nee, wat is het dan wel? Graag een inhoudelijke reactie EN antwoord op de gestelde vragen. De Fris Alternatief variant leidt gemiddeld en voor de meeste mensen tot (gezondheids)voordelen. Het overgrote merendeel van de bewoners heeft meer profijt van de realisatie van de Fris Alternatief variant dan van de gemeentelijke variant. Enkele (huidige) woningen gaan er op achteruit. De conclusie in de gemeentelijke afwegingsnotitie is ongefundeerd.	Voor vrachtverkeer naar de omgeving Gamma/JDE is de invalsroute Wolfgang Pauliweg (NOUW2) de meest wenselijke route. De route via Oog in Al is minder wenselijk vanuit leefbaarheid. Bij variant 2 wordt het vrachtverkeer extra gestimuleerd om via de Wolfgang Pauliweg te rijden, omdat de andere route (via Oog in Al) gepaard gaat met een omrijdbeweging ter hoogte van de Majellaknoop. Dit sluit aan bij het gemeentelijk beleid. Wat betreft de ingang tot de wijk bij de Majellakerk constateert u dat er nog mogelijkheden zijn die niet onderzocht zijn. Het is in variant 1 denkbaar dat de mogelijkheid van een entree voorlangs de Majellakerk wordt uitgewerkt. Daarbij moet aangetekend worden dat het nadeel blijft bestaan voor auto's die vanuit Oog in Al, De Gele brug en vanaf de Cartesiusweg altijd eerst via de Vleutenseweg moeten rijden. Pas daar kunnen zij bij de eerste verkeerslichten omdraaien en de wijk inrijden. De constructie bij de kerk lost dit probleem niet op. De verwachting is dat dit tot extra verkeershinder bij de scholen en het park leidt. <u>Logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als geheel</u> Variant 1 biedt weliswaar kansen voor de woongebieden aan weerszijde van de Thomas à Kempisweg, maar heeft als nadelig effect dat de samenhang tussen de buurten aan weerszijden van de Vleutenseweg-westzijde (omgeving

De gemeentelijke variant biedt aanzienlijk meer (gezondheids-)nadelen ten opzichte van de Fris Alternatief Variant. Hoe kan de gemeente de voorkeur geven aan een variant die ten nadele is van de gezondheid van haar inwoners? <u>Kosten</u> Een globale raming geeft aan dat de Fris Alternatief variant iets meer kost dan de gemeentelijke variant. Op een bedrag van 30 miljoen euro voor de gehele westelijke stadsboulevard gaat het om een bedrag van 0,4 miljoen euro. Dit is inclusief een opslag voor onvoorziene kosten. Graag helderheid over dit criterium. Ik ga er van uit dat met dit criterium wordt bedoeld of een variant betaalbaar/ financieel verantwoord is. Klopt deze aanname? Het geraamde verschil van 0,4 miljoen euro op een totaalbedrag van 30 miljoen euro kan toch geen doorslaggevend criterium zijn? Daarmee zijn beide varianten toch financieel verantwoord? Ten slotte De afwegingen die de gemeentelijke projectgroep heeft gemaakt in de afwegingsnotitie zijn op verschillende punten subjectief. Er wordt daarnaast gewogen met twee maten. Hierdoor is de afwegingsnotitie in deze vorm wat mij betreft onbruikbaar. Het heeft mijn sterke voorkeur dat beide varianten nog een slag verder worden uitgewerkt en dat nog eens goed gekeken wordt naar de (weging van de) criteria. Dan kan in een later stadium op basis van goed uitgewerkte plannen een gefundeerde keuze gemaakt worden voor de beste oplossing. Is het mogelijk om, als het college daar de voorkeur voor uitspreekt, in dit stadium nog geen variantkeuze te maken en de twee varianten verder uit te werken in plaats van nu een voorkeursvariant kiezen? Is het in dat geval mogelijk om aannames te toetsen en bepaalde onderdelen verder uit te werken en ontstaat daarmee meer en beter inzicht in de voor- en nadelen van de twee varianten? Behoort het in dat geval tot de mogelijkheden om door te rekenen en inzichtelijk te maken hoeveel	Gamma) wordt verstoord. Bovendien wordt de structuur van de stadsboulevard als route voor wijk-wijkverkeer en een goede oversteekbaarheid onderbroken. Dit is weliswaar een stimulans voor doorgaand verkeer om richting de ring te rijden, maar het kan ook tot verwarring leiden. De logische route rechtdoor krijgt immers een omrijbeweging en het profiel als doorgaande route kan niet eenduidig worden vormgegeven. <u>Afhankelijkheid derden</u> In beide varianten is onder randvoorwaarden herontwikkeling van het Thomas a Kempisplantsoen mogelijk. De gemeente is niet de ontwikkelende partij, in beide varianten zijn de woningcorporaties initiatiefnemer. De woningcorporaties hebben laten weten op de korte termijn geen plannen voor herontwikkeling te maken. Wellicht dat dit voor de langere termijn wel het geval is. De varianten zijn hierin niet onderscheidend. <u>Impact van inrichtingskeuzes voor omgeving Majellaknoop</u> Dit criterium kun je inderdaad zien als een soort samenvatting. De variant van Fris Alternatief biedt voordelen voor een deel van het gebied als het gaat om gezondheid, namelijk bij de Thomas à Kempisweg. Echter, dit gaat ten koste van de overige straten in het gebied (zie ook onder de alinea's lucht en geluid).

	extra verkeer met bestemming Douwe Egberts (en andere bedrijven op het bedrijventerrein) er door de Thomas a Kempisweg wordt geleid in de gemeentelijke variant? Bent u het met mij eens dat dat een beter beeld geeft van de consequenties en van de extra voertuigkilometers die de gemeentelijke variant heeft ten opzichte van de Fris Alternatief Variant? Is het mogelijk in dat geval om de criteria te wegen ten opzichte van elkaar (m.a.w. wat zijn de hoofdcriteria en welke wegen dus het zwaarst)? Bent u ook voornemens dat te doen? Is het mogelijk de plannen voor de ontsluiting van de wijk Majella, en specifiek de toegang tot de kerk en school, te onderzoeken en te verbeteren, waardoor wordt voorkomen dat al het (kerk)verkeer door de wijk Majella wordt geleid? Is de gemeente voornemens dat te doen? Is het mogelijk om (innovatieve) geluid reducerende maatregelen te onderzoeken en daarmee tot een pakket aan maatregelen te komen waarmee het risico van juridische onmaakbaarheid wordt geminimaliseerd? Is het mogelijk dat de gemeente de criteria, de onderlinge weging en de toetsing van de twee varianten op basis van de criteria door een externe partij laat uitvoeren en/of controleren? Zoals gezegd ben ik voorstander van de westelijke stadsboulevard en waardeer ik de insteek van de gemeente om 'Utrecht samen te maken'. Ik draag als inwoner graag bij aan de stad en ben bereid om ook in het vervolgtraject van de totstandkoming van de westelijke stadsboulevard met de gemeente mee te denken en te praten. Ik vind het van groot belang dat op basis van voldoende en objectieve informatie afwegingen worden gemaakt en hoop dat de gemeente op basis van de verschillende reacties van bewoners en andere belanghebbenden de twee varianten nog eens nader onder de loep neemt, voordat een keuze wordt gemaakt. Kiest de gemeente echt voor optimaal en voor groen of blijft er toch een grijze wolk boven de Majellaknoop en Thomas a Kempisweg hangen? Ik hoop het eerste.	<u>Kosten</u> De kosten voor variant 1 worden in deze fase inderdaad ca. € 0,4 miljoen hoger geraamd. U rondt uw brief af door een aantal vragen te herhalen die eerder in uw brief aan bod zijn gekomen. U vraagt ons om nu nog niet te kiezen voor een variant. Wij zijn van mening dat het onderzoek voldoet. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek hebben wij een lichte voorkeur voor variant 2. Wij kunnen meegaan in de gedachtegang van uw bewonersgroep en begrijpen dat u pleit voor een variant die uw directe leefomgeving positief beïnvloedt. Echter, het effect op geluid (toename van 2 t/m 4 dB) op de andere wegen, het risico van de overschrijding van de wettelijke grens (met de vraag of mitigerende maatregelen mogelijk zijn) en de negatieve effecten op het OV liggen aan de basis van onze voorkeur voor variant 2.
258	Ik heb gelezen dat het college gekozen heeft voor de gemeentelijke variant voor de herinrichting van de westelijke stadsboulevard, maar ik vind de onderbouwing om tot die keuze te komen zeer matig. Ik vind dat de definitieve keuze nog niet gemaakt kan worden en ik wil graag een verdere	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.

	uitwerking van de twee keuzemogelijkheden zodat er uiteindelijk een afgewogen keuze gemaakt kan worden. Het voelt nu alsof de gemeente te snel voor zijn eigen inbreng kiest. Kan de keuze niet gemaakt worden door een onafhankelijke derde partij?	
260	In 1996 had de Thomas a Kempisweg een uitstraling van een laan. In de middenberm stonden in een brede berm twee rijen bomen. En ook in de bermen langs de huizen en de flats stond een rij bomen. In 2009 zijn in "vijf minuten" alle bomen in de middenberm geveld en nooit meer terug gekomen. De groene bermen zijn geminimaliseerd en er is meer dan dubbel zoveel asfalt gekomen. Stoepen zijn met tweeënhalve tegel ingekort. De luchtvervuiling was zo hoog dat er in 2007 geen gezinnen met kinderen meer op het Thomas a Kempisplantsoen mochten wonen. Destijds kregen bewoners urgentie om te verhuizen. Met huurwoningen waar Mitros en Portaal nog niet weten wat ze ermee gaan doen hebben de 13 koopwoningen vast te weinig invloed om het verkeer te minderen. Waar het zwaartepunt van vervuiling altijd lag op de St. Joshepleaan ligt die straks op de Thomas a Kempisweg. Als bewoner heb ik echt een heel ander beeld van een STADSBOULEVARD dan dat de gemeente hem straks in onze straat vorm gaat geven. In plaats van een boulevard met minder asfalt en meer groen krijgen wij meer verkeer. Gemeente denk na, maak van de hele boulevard eenbaansverkeer en regel het beter met een groene golf in de verkeerslichten. Alleen dat zal het autoverkeer in west kunnen minderen. Geef mij maar een Fris alternatief! Dat mindert het aantal afslagen en is het dus simpeler om eenbaans wegen aan te leggen. Ik zeg doen!!	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. In variant 2 is ook sprake van minder asfalt op de Thomas à Kempisweg ten opzichte van de huidige situatie (zie notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de WSB, tabel op pag. 3).
261	Wij wonen met ons gezin in een geweldige wijk en straat. We wonen hier met heel veel plezier. We storen ons momenteel aan de toegenomen verkeersdruk op de Thomas a Kempisweg door de spoorwerkzaamheden. Die drukte werd eerst ontlast door de verbindingsweg van het Thomas a Kempisplantsoen (langs het spoor).	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.

	Wij denken dat door de Fris Alternatief variant een nog mooiere wijk zal ontstaan die ook het Thomas a Kempisplantsoen bij de wijk betreft. Waarom wij dus voor een Fris Alternatief zijn? + Verkeersdrukke en daardoor neemt de vervuiling af + Thomas a Kempisplantsoen wordt weer verbonden met het Majellapark	

267	Met deze brief reageren wij, bewonersgroep Fris alternatief namens onze buurt (Majella en Thomas a Kempisplantsoen) op uw besluit t.a.v. westelijke stadsboulevard en met name het besluit van het college om variant 2 voor het traject Thomas a Kempisweg) als voorkeursvariant te kiezen. Wij menen dat het proces om te komen tot een voorkeursvariant heeft plaatsgevonden op onvolledige en zelfs op een aantal punten onjuiste informatie. Daardoor zijn door de ambtelijke werkgroep subjectieve en in enkele gevallen onjuiste conclusies getrokken. Helaas heeft het college het ongefundeerde advies te kiezen voor variant 2 als voorkeursvariant overgenomen. Gelukkig is het nog niet te laat: wanneer kritisch naar de criteria, de weging ervan en de feiten wordt gekeken, en wanneer een aantal zaken verder wordt uitgewerkt, is het alsnog mogelijk te kiezen voor die oplossing die optimaal bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad. En daar gaat het ons om: de beste oplossing waar zoveel mogelijk mensen zoveel mogelijk profijt van hebben. Een objectieve weging van de varianten met tevoren duidelijk gestelde doelstellingen. In deze brief reageren wij achtereenvolgens op het proces, dat wij als bewonersinitiatief van dichtbij hebben ervaren, en op de inhoud, met name op de afweging van de twee varianten. Vooropgesteld: Wij zijn positief over de oorspronkelijke hoofddoelstellingen van de stadsboulevard zoals vermeld in het rapport Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen (blz 12; gezonde stad, leefbaarheid (o.a. verbeteren luchtkwaliteit, verminderen geluid, ruimtelijke kwaliteit)) en zijn voorstander van de uitvoering van de stadsboulevard. Wel moet uiteraard voldaan worden aan de oorspronkelijke uitgangspunten. Uit onze reactie kunt u opmaken dat dat op een aantal cruciale punten nog niet het geval is. Wij hebben grote gegronde bezwaren op het collegebesluit met betrekking tot de voorkeursvariant en met name de onderbouwing en advies van de ambtelijke projectgroep en het proces hoe daartoe gekomen. Onze bezwaren geven we hieronder puntsgewijs aan: Daar waar wij in deze brief geen specifieke vraag stellen, verwachten wij toch een reactie op hetgeen wij aan u mededelen. Dat geldt zowel voor de opmerkingen over het proces als over de (inhoudelijke) punten m.b.t. de afweging. Wij ontvangen graag per punt een specifieke reactie. De punten zijn wat ons betreft stuk voor stuk van belang en worden wat ons betreft niet afgedaan	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: Variant 1

met algemene reactie(s). Uitwerking twee varianten en samenwerking Ruim 1,5 jaar lang zijn wij met de ambtelijke werkgroep in gesprek geweest over de door ons ingebrachte variant: Fris Alternatief. We hebben gedurende die periode prettige, goede en constructieve gesprekken gevoerd. Er is veel tijd door de ambtelijke werkgroep besteed aan de gesprekken met ons en de uitwerking van de twee varianten. Door de toezegging van de wethouder is de Fris Alternatief variant volwaardig uitgewerkt als een van de opties. De betrokkenheid van de wethouder hebben wij gedurende het hele proces als bijzonder prettig ervaren. Participatieproces In een gemeente waar een van de uitgangspunten van het college participatie/ burgerbetrokkenheid is, hadden we verwacht gedurende het gehele traject met de gemeente met open vizier samen met de gemeente op te kunnen trekken om te werken aan de beste oplossing voor het traject Thomas a Kempisweg e.o. Gedurende de eerste helft van de samenwerking werd daar ons inziens ook zeker op een goede manier invulling aan gegeven. Vragen werden uitvoerig beantwoord, suggesties werden serieus bekeken en tussenproducten werden uitvoerig besproken. Halverwege het proces begon dit helaas spaak te lopen, hieronder wordt dit toegelicht. <i>Geen consensus over de afwegingscriteria en weging hiervan</i> In de gesprekken die wij met de projectgroep hadden, vroegen wij op welke criteria de varianten werden afgewogen. Het heeft enkele gesprekken geduurd voordat we hierop zicht kregen. Van een mailtje met daarin een paar losse woorden die de criteria zouden zijn werd door de gemeente bij doorvragen toegewerkt naar een discutabel overzicht met criteria. Hoe de criteria ten opzichte van elkaar gewogen zouden worden en welke doorslaggevend zouden zijn, werd in de gesprekken, ondanks onze herhaaldelijke vragen daarover, niet duidelijk. Nu we de argumentatie hebben gelezen zoals deze door het college als bijlage is toegevoegd, wordt ons eerdere ongemakkelijke gevoel bij de criteria en het gebruik ervan bevestigd. Helaas zijn de criteria niet hard en zijn ze discutabel. Normaalgesproken start je projecten om een probleem op te lossen. Daar horen criteria bij waarop je de mogelijke oplossingsrichtingen kunt toetsen. Het lijkt er sterk op dat de ambtelijke werkgroep de criteria en dan met name ook de hoofddoelstellingen die ten grondslag	

liggen aan de keuze voor een stadsboulevard tijdens het proces (gedeeltelijk) uit het oog is verloren. Laat in het proces is met enige moeite een lijstje met criteria gemaakt. Zoals gezegd zonder duidelijke weging ten opzichte van elkaar. Op basis van eerder beschreven beleid zouden gezondheid, leefbaarheid (luchtkwaliteit) en ruimtelijke kwaliteit leidend moeten zijn bij de keuze. De ambtelijke werkgroep heeft hier, ondanks meerdere verzoeken van Fris Alternatief, geen onderscheid in gemaakt en alle criteria op een hoop gegooid waardoor een goede afweging achterwege is gebleven. Het bevreemdt ons dan ook dat in paragraaf 1.2 van het IPVE alleen de doelstellingen verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid, aantrekkelijkheid, oversteekbaarheid, hogere kwaliteit van de openbare ruimte en bereikbaarheid worden genoemd. Zo worden gezondheid en leefbaarheid en specifiek verbeteren luchtkwaliteit hier niet meer genoemd terwijl dit ooit in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht (ALU) een van de hoofddoelen was van de verkeersmaatregelen. Hierin staat (blz 4): “Daarnaast zijn er problemen op de westelijke verdeelring. Hoewel de luchtkwaliteitsnormen daar tot 2015 niet worden overschreden, tast het vele verkeer de leefbaarheid ernstig aan. Bovendien leidt de groei van het autoverkeer op termijn waarschijnlijk wel tot overschrijding”. De wethouder heeft in één van de eerste gesprekken (eind 2015) met ons aangegeven dat haar ambitie qua luchtkwaliteit hoog is en verder gaat dan een luchtkwaliteit die net binnen de norm valt. In het IPVE staat onder uitgangspunten Milieu, Gezondheid en Hinder (blz 42) dat de gemeente jaarlijks de luchtkwaliteit moet verbeteren en moet streven om onder de WHO-advieswaarden voor fijnstof te komen (Motie 2015/78). Het bevreemdt ons dan ook dat verbetering van de luchtkwaliteit geen <u>hoofddoelstelling</u> van het project is. Nadat wij uitgebreid in verschillende overleggen de criteria van de gemeente hebben besproken, is aan het eind van het proces een nieuw criterium door de gemeente toegevoegd, het zogenoemde (social) equity principe. Dit criterium blijkt in het afwegingsproces een cruciale rol te hebben gespeeld zonder dat Fris Alternatief hier aan de voorkant bij betrokken was. Beoordeling van het gebruik van dit principe komt later terug in deze notitie. <i>Geen gehoor geven aan vragen en advies</i> Ten behoeve van een objectieve afweging hebben we de projectgroep meerdere malen gevraagd	

om een kwantitatieve onderbouwing voor een aantal onderwerpen zoals het effect op (het aantal) bewoners per wegvak (gezondheid) en oppervlakte aan groen (zie o.a. verslag overleg 10 maart 2017). Dit heeft de projectgroep nagelaten om te doen (in de notitie “Keuze Majellaknoop als onderdeel van de westelijke stadboulevard” en in de tekst van de “quick scan lucht en geluid Majellaknoop” worden bijvoorbeeld geen bewoners-aantallen genoemd) en is ons advies dus niet overgenomen, <u>waardoor een volledige kwantitatieve analyse ontbreekt en er onjuiste conclusies zijn getrokken</u>, hierop komen we later terug. Tevens hebben we aangegeven dat er sprake moet zijn van een brede focus: dit is ook een ruimtelijk project (zoals aangegeven in de kadernota SRSRSB is een goede koppeling met ruimtelijke ordening noodzakelijk). Helaas lijkt het voor de gemeente sec een verkeersproject waarin ruimtelijke kwaliteit slechts zijdelings is meegenomen. <i>Verminderd vertrouwen</i> De projectgroep heeft altijd aangegeven dat de 2 varianten open en gelijkwaardig zonder voorkeur aan het college voorgelegd zouden worden. We hebben hier specifiek meerdere malen naar gevraagd. Het blijkt echter dat er, zonder Fris Alternatief hierin mee te nemen, wel degelijk een advies van de projectgroep aan het college is geweest om voor variant 2 te kiezen. U kunt zich voorstellen dat we hier zeer ontstemd over zijn en het vertrouwen in de projectgroep als onafhankelijke partij gedaald is. <i>Keuze voor de variant met minste draagvlak</i> Het komt op ons bijzonder vreemd over dat in deze tijd van participatie (waarin overheden, burgers en overige partijen samen werken aan de meest optimale oplossing) de projectgroep en het college de wens van het merendeel van de aanwonenden en stakeholders links laat liggen en kiest voor de variant met het minste draagvlak en met veel minder voordelen. De projectgroep geeft in de notitie “keuze Majellaknoop” aan dat beide varianten voor- en nadelen hebben. Volgens de wethouder zijn de 2 varianten “nevengeschikt”. Van de stakeholders (blz 12) hebben alleen Qbuzz en provincie aangegeven voor variant 2 te kiezen (navraag leerde dat hier de provincie alleen als opdrachtgever van de specifieke buslijn is gevraagd maar niet is gevraagd om een integraal ruimtelijk advies). Overige partijen zijn neutraal of hebben voorkeur voor variant 1: met name bewoners, wijkraad en Fietsersbond. De corporaties spreken zich niet uit voor een variant al geven ze aan dat variant 1 directe voordelen oplevert voor de leefbaarheid huurders (directe	

groenstrook, minder geluid, buurtbindingen oversteekplaats Majella). Daarmee is in de toekomst mogelijke herontwikkeling mogelijk waar dat nu niet het geval is. Overigens is het vreemd dat in de notitie bij wijkraad “onbekend” staat, terwijl hun standpunt al lang helder is. Ook Ronduit Weg (Oog en Al) en Schepenbuurt verwachten voordelen van variant 1. Het college en de projectgroep nemen direct belanghebbenden en bewoners dus niet erg serieus! <i>Onduidelijke en tendentieuze presentatie en visualisatie</i> In het wijkbericht van mei 2017 wordt aangegeven dat er gekozen is voor een variant die een verbetering oplevert voor alle bewoners. Dit impliceert dat dit niet geldt voor variant 1 en is daarmee zeer tendentiekus. Tevens is verbetering bij variant 2 voor de bewoners van de Thomas a Kempisweg onjuist, o.a. wat betreft geluid, zie figuur 5 van de “quick scan lucht en geluid Majellaknoop” waarin staat dat er juist een geluidstoename zal plaatsvinden, verderop in deze notitie wordt dit verder besproken. Voor een ieder in de buurt die we vragen hoe in de toekomst in geval van de gemeente-variant (variant 2) de verkeersstromen gaan lopen blijken veel zaken niet duidelijk. Er ontbreekt een duidelijke visualisatie. Als wordt uitgelegd hoe de verkeerssituatie gaat worden dan zijn de meeste mensen hier zeer verbaasd over: –Meer verkeersstromen door de Thomas a Kempisweg: verkeer vanaf de Lessinglaan en Vleutenseweg naar de Hogeweidebrug wordt door de Thomas a Kempisweg geleid! (zie onderstaande schets) –Bereikbaarheid van de Gamma en JDE: het (vracht)verkeer vanaf de Lessinglaan en Vleutenseweg moeten een raar rondje gaan rijden (zie onderstaande schets). Het gevolg is dat meer verkeer door de Thomas a Kempisweg en langs het plantsoen wordt geleid en daarmee voor ruim 200 mensen waarvan de helft kwetsbaar, nadelige gevolgen heeft en juist directe significante verbetering laat liggen, dit wordt uit de visualisaties van de projectgroep niet duidelijk. zie bijlage figuur 1 Opmerkingen per criterium <i>Luchtkwaliteit</i>	

Gecorrigeerd voor alle blootgestelde huishoudens en de gezondheidseffecten van de concentraties scoort Fris Alternatief ten opzichte van de gemeentelijke variant 5% beter op stikstofdioxide en 1% beter op fijnstof. Over de gehele groep beschouwd leidt Fris Alternatief tot een lagere ziektelast dan de gemeentelijke variant (blz 14 quick scan lucht en geluid). Het college kiest dus voor de variant met de gemiddeld laagste levensverwachting! <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> In de “quick scan lucht en geluid Majellaknoop” staat dat in beide varianten nadelige gezondheidseffecten te verwachten zijn. Onbegrijpelijk dat in de onderbouwing van de projectgroep niet staat beschreven hoeveel mensen er per wegvak wonen en hoeveel mensen beïnvloed worden. In de quick scan (blz 12) staat letterlijk: <i>“Om een realistische afweging te maken moet aanvullend de blootstellingsverandering en het aantal bewoners worden vergeleken, zodat de gezondheidseffecten van beide varianten met elkaar kunnen worden vergeleken”</i>. In tabel B6.1 worden wel bewonersaantallen genoemd echter deze getallen worden niet expliciet gebruikt bij de afweging in zowel de quick scan als de notitie keuze Majellaknoop. Hierdoor heeft een objectieve beoordeling niet plaatsgevonden!! Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op. In de quick scan is af te lezen (figuur 8) dat de verbetering van de concentratie NO2 bij variant 2 voor de Thomas a Kempisweg ten opzichte van autonoom slechts marginaal is, terwijl daar veruit de meeste mensen (veelal vaste bewoners met kinderen) door slechte lucht beïnvloed worden en in de huidige situatie de concentraties het hoogst zijn. Bij de gemeentelijke variant blijft de lucht dus voor de meeste bewoners slecht! Zie tabel 1 (zie onder “equity”) voor de aantallen: slechte lucht aan de Thomas a Kempisweg beïnvloed meer dan 200 mensen waarvan ca 30 kinderen. <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> In variant 1 is er een voor verreweg de meeste mensen een positief effect. Negatieve effecten wat betreft lucht zijn er alleen voor tijdelijke bewoners zonder kinderen. <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> De kwantificering van bewonersaantallen komt terug bij criterium “equity”. <i>Geluid</i>	

Gewogen voor alle blootgestelde huishoudens en de gezondheidseffecten van de concentraties, scoort Fris Alternatief (gemiddeld voor alle huishoudens) ca 33% beter dan de gemeentelijke variant, aldus het rapport. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Tevens neemt op de Thomas a Kempisweg in variant 2 het geluidsniveau zelfs toe! Onacceptabel voor het traject waar de meeste mensen wonen en het geluidsniveau nu al te hoog is! Ook hier weegt de gemeente niet op basis van aantal bewoners! Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Equity

Zoals aangeven zijn wij als bewonersgroep zeer onaangenaam verrast met dit voor ons nieuwe criterium. Bij dit criterium geldt dat de gemeente hier op basis van geen of onvoldoende onderzoek een onjuiste onderbouwing heeft voorgelegd. Niet alleen is het meenemen van bewonersaantallen achterwege gelaten (zoals reeds vermeld bij lucht en geluid) als ook de locaties van de woningen van verschillende sociale groepen. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Om deze reden hebben wij ons huiswerk wel gedaan en de gegevens bij Mitros en Portaal opgevraagd:

Tabel: **Bewoners Mitros en Portaal per wegdeel**

Blok	ligging	type	N (onzels t*) verhuur / woonee n heden,	correcti e naar woning en	eigenaar – verh.	Bewoners
Thomas a Kempisplantso en 9 1-10 2	boven winkelstrip knoop	studentenwoning 1p	42	21	Mitros- SSH	42

	Thomas a Kempisplantso en 10 A	garage	winkel/kantoorruimte	1	0	Mitros-SSH	0
	Thomas a Kempisplantso en 1-7	boven winkelstrip knoop	winkel/kantoorruimte	7	0	Mitros-SSH	0
	Thomas a Kempisplantso en 28-33 2	aan spoor	studentenwoning 1p	36	18	Mitros-SSH	36
	Thomas a Kempisplantso en 16-21 2	haaks op Vleutenseweg	studentenwoning 1p	36	18	Mitros-SSH	36
	Thomas a Kempisplantso en 22-27 2	haaks op Vleutenseweg	studentenwoning 1p	36	18	Mitros-SSH	36
	Thomas a Kempisweg 34-76	Thomas a Kempisweg links west	studentenwoning 1p	46	23	Mitros-SSH	46
	Thomas a Kempisplantso en 11-15 2	haaks op Vleutenseweg	studentenwoning 1p	30	15	Mitros-SSH	30
	Thomas a Kempisweg Majella Wonen	Thomas a Kempisweg rechts west	Majellawonen 50% uitstroom MO/GGZ, 50% regulier sociale huur	72	72	Portaal	72
	Thomas a Kempisweg 'Oost' '30	Thomas a Kempisweg Oost	eengezinswoning	21	21	Koop/part	15 gezinnen ca 4 p.= 60 ca 30 kinderen, 6

						studenten h. ca 4 p. = 24	
Broerestraat, Poelhekkestraat, Vd Meursstraat Cremerstraat	5 huizen vanaf Th. A k. weg Broerestraat, Poelhekkestraat, Vd Meursstraat Cremerstraat	eengezinswoning	30	30	Koop/ part	30 gezinnen 2-4 p=90 ca. 30 kinderen	
Bron: Mitros, J. ten Brink; Portaal, W. Douwstra, telling fris alternatief * Mitros heeft elke woning opgesplitst in 2 onzelfstandige studentenwoonruimtes= 2 personen SSH, verhuurt . Hieruit blijkt dat het (social) equity principe door de gemeente onjuist is toegepast. In paragraaf 3.2 van de quick scan staat “<i>de bewoners van het Thomas a Kempisplantsoen wonen in sociale huurwoningen en de verwachting is dat zij een lagere sociaal economische status hebben</i>”. Uit de gegevens van Portaal en Mitros blijkt dit onjuist te zijn, hier wonen alleen studenten, de mensen met een lagere sociaal economische status wonen juist aan de Thomas a Kempisweg en niet aan het plantsoen, ervan uitgaande dat studenten niet tot deze groep gerekend worden. Het doel van het equity-principe om (zoals vermeld in paragraaf 3.2 van de quick scan) de milieubelasting voor de groep mensen van lagere sociale status zo mogelijk te verbeteren wordt dus bij variant 1 juist wel bereikt en bij de variant van de gemeente is er juist een negatief effect op deze groep met name wat betreft geluid. Niet alleen heeft de gemeente onvolledige en onjuiste informatie gebruikt maar op basis hiervan ook een onjuiste conclusie getrokken. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op. Aan de Thomas a Kempisweg (oost) wonen ca 30 kinderen (en de hele wijk Majela is zeer kinderrijk), terwijl aan het Thomas a Kempisplantsoen geen kinderen wonen. De gemeente geeft zelf aan dat kinderen extra kwetsbaar zijn voor luchtverontreiniging (Achtergrondinformatie blz							

45 quick scan lucht en geluid), echter in de afweging wordt hier dus geen rekening mee gehouden: **Er wordt gekozen voor de meest ongezonde variant voor kinderen!** Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Ruimtelijke potenties en ontwikkeling

De gemeente spreekt geen voorkeur uit op dit punt, een gedegen analyse van dit punt ontbreekt echter. Een aantal voordelen van variant 1 op een rij die in de “notitie keuze Majellaknoop.....” niet of onvoldoende zijn belicht:

Sociale cohesie en oversteekbaarheid

In variant 1 wordt het Thomas a Kempisplantsoen door een groene zone bij de wijk Majella getrokken. Dit zorgt voor een echte wijk-wijk verbinding tussen het in de huidige situatie geïsoleerde Thomas a Kempisplantsoen en wijk Majella. Problemen met oversteekbaarheid zijn er niet meer. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Meer groen

Variant 1 zorgt netto voor minder asfalt en meer potenties voor groenontwikkeling. Daarmee geeft deze variant extra potenties voor recreatie en ontspanning in de buurt. Dit punt wordt in de notitie niet vermeld. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Klimaatadaptatie

Het klimaat verandert en om hittestress en wateroverlast te voorkomen is meer ruimte voor groen en water nodig. Door een gebrek aan een perspectief vanuit ruimtelijke ordening is er in deze projectgroep geen oog voor dit aspect. Variant 1 biedt hiervoor de meeste mogelijkheden. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Mogelijkheden groencompensatie

Voor de spoor verdubbeling bij de Cremerstraat is veel groen verloren gegaan. Variant 1 is een uitgelezen mogelijkheid om dit op locatie te compenseren. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

<i>Ruimtelijk ontwikkeling</i> Er ontstaat de mogelijkheid voor herontwikkeling van het Thomas a Kempisplantsoen bij Variant 1. Daarnaast biedt deze variant de mogelijkheid om het TAKplantsoen bij de wijk Majella te voegen waardoor het eiland het Thomas a Kempisplantsoen eindelijk verleden tijd is. Ook voor de Majellakerk is er in variant 1 de mogelijkheid om een kerkplein te ontwikkelen (zie onderstaande figuur 3). Bij Variant 2 blijft de situatie hetzelfde. <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> Zie bijlage Figuur 3: meer mogelijkheden ruimtelijke ontwikkeling variant 1 Fris alternatief <i>Bereikbaarheid fiets/voetganger</i> Fris Alternatief leidt tot 29% minder reisverliestijd dan de gemeentelijke variant. Dat betekent vrijvertaald dat fietsers en voetgangers in de gemeentelijke variant langer onderweg zijn. Een sterke verbetering voor duizenden fietsers en voetgangers. <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> <i>Openbaar Vervoer</i> Beide varianten hebben voor- en nadelen. Fris Alternatief heeft het voordeel dat er ruimte ontstaat voor een overstaphalte. Ten opzichte van de gemeentelijke variant heeft Fris Alternatief een reisverliestijd van 37%. Dat betekent extra reistijd van ruim een halve minuut per bus. Conclusie van de gemeente is dat het reistijdverlies zwaarder weegt dan mogelijkheden voor een overstaphalte en dat op het punt OV de gemeentelijke variant beter scoort. Dit onderdeel wordt onvoldoende onderbouwd om een variantkeuze op te kunnen maken. <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> <i>Stimuleren autoverkeer richting RING</i> Voor automobilisten richting Amsterdam stimuleert de Fris Alternatief variant meer de Ring te gebruiken dan de gemeentelijke variant. Het verbeteren van de verbinding met de A2 (met name richting het zuiden A2-A12) zou het autoverkeer richting RING verder stimuleren en zorgen	

voor minder binnenstedelijk autoverkeer.

Ook bewonersgroepen van Oog in Al, Schepenbuurt verwachten op dit punt meer positieve effecten van variant 1 dan variant 2.

Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto

Een van de hoofddoelstellingen van het verkeersplan was het terugdringen van binnenstedelijk autoverkeer. Bij variant 1 is deze werking sterker (blz 46 verkeerskundige rapportage). Tevens is er sprake van een doorwerking naar omliggende wijken (Oog in al en Schepenbuurt), dit wordt echter in de afweging niet meegenomen. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op en een reactie waarom dit niet is meegenomen.

In de gemeentelijke variant krijgt (vracht)verkeer met bestemming Hogeweidebrug, Douwe Egberts, Gamma en andere bedrijven te maken met een omrijroute door de Thomas a Kempisweg en het Thomas a Kempisplantsoen (blz 46 verkeerskundige rapportage)(zie eerdere schetsten). Dit geeft extra belasting en vervuiling op de genoemde wegen. Aangezien het vrachtverkeer het bedrijventerrein MOET bereiken, is de kans dat de vrachtwagens niet meer komen nihil. Hier krijg je dus vrijwel zeker te maken met extra voertuigkilometers. Dat staat haaks op de doelstellingen van de stadsboulevard. In variant 1 blijft de bereikbaarheid van deze bedrijven en Hogeweidebrug wel gewaarborgd. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

In de Fris Alternatief variant heeft de gemeente de ingang tot de wijk Majella bij de Majellakerk afgesloten. Consequentie daarvan zou zijn dat wijkverkeer gebruik zou moeten maken van de andere toegang tot de wijk. De gemeente geeft aan dat onderzocht kan worden of er toch een inrit mogelijk is ter hoogte van de Majellakerk. Wij vinden het jammer dat dit nog niet goed onderzocht is, want het geeft een onvolledig beeld van de mogelijkheden. Conclusie van de gemeente op basis van de niet volledige informatie is dat de gemeentelijke variant beter scoort op dit punt, gezien de betere ingang tot de wijk Majella. Deze conclusie is voorbarig, aangezien de mogelijkheden van toegang tot de wijk nog niet (voldoende) zijn onderzocht. Dat geeft de gemeente impliciet aan. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als geheel

Bij dit criterium wordt voornamelijk gekeken of de streep op de kaart die westelijke stadsboulevard wordt genoemd er als logische streep uitziet. Het onlogische van dit criterium is dat het de bedoeling is verkeer zo snel mogelijk en zonder omwegen naar de buitenwegen te faciliteren en binnenstedelijk autoverkeer te verminderen. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op. Daarin slaagt de Fris Alternatief variant 1 (die verkeer zonder omweg richting Hogeweidebrug leidt) het beste. De kansen voor stedelijke samenhang bij variant 1 worden door de gemeente behoorlijk onderschat: het Thomas a Kempisplantsoen is door de huidige wegenstructuur (en bij de wegenstructuur van de gemeentelijke variant) een eiland. Onafhankelijk van de invulling van de vrijkomende ruimte op de Thomas a Kempisweg leidt de Fris Alternatief variant sowieso tot verbinding van het Thomas a Kempisplantsoen met de wijk Majella. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

Afhankelijkheid derden

Hier heeft de gemeente vooral gekeken naar de ontwikkelpotentie van het Thomas a Kempisplantsoen. Het criterium is echter de afhankelijkheid van derden bij de realisatie van de varianten. Beide varianten zijn te realiseren zonder grote afhankelijkheid van derden. Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.

In beide varianten is er voor het Thomas a Kempisplantsoen ontwikkelpotentie. Daarbij geldt afhankelijkheid van de woningcorporaties Mitros en Portaal. Beide corporaties hebben aangegeven dat de variantkeuze niet van invloed is op de keuze voor nieuwbouw of renovatie. Wel geven zij aan dat de Fris Alternatief variant meer mogelijkheden biedt voor herontwikkeling. Iets wat ook past bij de ambitie van de gemeente. De conclusie van de gemeente in de afwegingsnotitie is dus ongefundeerd.

Kosten

Een globale raming geeft aan dat de Fris Alternatief variant iets meer kost dan de gemeentelijke variant. Op een bedrag van 30 miljoen euro voor de gehele westelijke stadsboulevard gaat het om een bedrag van 0,4 miljoen euro. Dit is inclusief een opslag voor onvoorziene kosten. Ook

hier goochelt de gemeente met weging van het criterium: De vraag is niet wat goedkoper is. De vraag is of de keuze financieel verantwoord is. Het geraamde verschil van 0,4 miljoen euro op een totaalbedrag van 30 miljoen euro kan wat ons betreft geen doorslaggevend criterium zijn. <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> Onze conclusie is dat de kosten van beide varianten verantwoord zijn. <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> <i>Samenvattend</i> Zie bijlage Variant 1 Fris alternatief <u>Belangrijke punten t.o.v. Gemeente variant</u> + Geen autoverkeer Thomas. a Kempisweg maar langs bedrijven en spoor + Vereenvoudigde Majellaknoop + Direct sterke verbetering voor gezondheid, leefbaarheid, lucht- en geluid Voor honderden bewoners waaronder kinderen en sociale huurders + Verbetering oversteekbaarheid, 29% tijdswinst voor fietsers en voetgangers + Psychische effect, meer auto's naar ring, minder door de stad + Buurtverbinding Thomas a.Kempisplantsoen met Majella, meer groen + kans voor nieuwbouw + Draagvlak buurt, Ronduit weg/ Oog in Al, Schepenbuurt, Wijkraad West, zie bijlage Variant 2 Gemeente <u>Belangrijke punten t.o.v. Fris Alternatief</u> - 2 extra verkeerstroken en meer stilstaand verkeer Thomas a.Kempisweg - Nadelige routing Gamma en JDE - Negatieve effecten voor gezondheid, lucht en geluid voor honderden bewoners waaronder kinderen en sociale huurders	

	– Geen verbetering oversteekbaarheid en reistijd voor fietsers en voetgangers – Geen mogelijkheid tot nieuwbouw en buurtverbinding Thomas a .Kempisplantsoen – Geen draagvlak na 2 jaar planproces en participatie <i>Eind conclusie en verzoek</i> De conclusie die de projectgroep in de Notitie keuze Majellaknoop (blz 11) trekt is onvoldoende en soms foutief onderbouwd en daarmee (nog) niet bruikbaar. De bewonersgroep Fris alternatief heeft geconstateerd dat de projectgroep op een aantal punten heeft nagelaten om gedegen feiten onderzoek te doen en daarmee is uitgegaan van verkeerde aannames (zie o.a. equity principe). <u>Wij horen hier graag uw inhoudelijke reactie op.</u> Wij verzoeken het college en de gemeenteraad om pas op de plaats te maken wat betreft het kiezen van een voorkeursvariant en eerst bij de vervolgfase richting het VO een op feiten gebaseerd vervolgonderzoek te laten uitvoeren om tot een betere en objectievere afweging te komen, waarin behalve verkeer ook de ruimtelijke kwaliteit meer ruimte krijgt. Hierin vragen we ook om in de afweging het criterium gezondheid(srisico's) (rekening houdend met het aantal bewoners per wegvak) zwaarder te laten wegen en met name ook te kijken naar de meest kwetsbare groep namelijk kinderen. Uiteraard zijn we bereid bovenstaande punten verder toe te lichten aan het college, aan de werkgroep en aan de gemeenteraad. Tevens werken wij ook in het vervolgproces graag mee om er voor te zorgen dat aan de meest optimale variant invulling wordt gegeven bij de realisatie van de westelijke stadsboulevard, en specifiek de oplossing voor de Majellaknoop en Thomas a Kempisweg.	
268	Graag deel ik u mijn grote zorgen omtrent de veranderde plannen ten aanzien van de inrichting van de westelijke stadsboulevard ter hoogte van de Thomas a Kempisweg. Ik verzoek u zeer dringend om toch te kiezen voor Fris alternatief. En wel om de volgende	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.

	redenen: U zegt een milieubewuste gemeente te zijn die kiest voor het milieu ten aanzien van allerlei projecten in de stad. Zoals het weren van oude dieselauto's uit het centrum en nu een groen flatgebouw. En andere goede keuzes ten aanzien van het milieu. Hoe mooi zou het zijn als u nu ten aanzien van de Thomas a Kempisweg ook voor de milieuvriendelijke variant kiest en daarin terdege rekening houdt met de grote toxische belasting waar wij bewoners rond deze weg mee te maken zouden krijgen. Allerelei ziektes zouden daar het gevolg van kunnen zijn en de kwaliteit van leven zou achteruit gaan. Mensen gaan meer de huisarts bezoeken met vage klachten en daardoor slechter slapen en slechter presteren. Misschien zelfs ziekte? Wie zal het zeggen. En dat terwijl er zo'n mooi alternatief voorhanden is zoals Fris alternatief. In die variant zal dit niet of veel minder het geval zijn en zal de staat en de verzekeraars op veel minder kosten jagen en u werkt mee aan de gezondheid van uw burgers. Hopelijk helpt mijn betoog mee om uw voorkeur uit te spreken voor Fris alternatief waarmee u tegelijk te kennen geeft rekening te houden met de bewoners van uw stad en met hun lot begaan bent.	
272	Fijn om te zien dat de gemeente kiest om twee varianten voor het traject rond de Thomas a Kempisweg uit te werken. Zie echter in de uitwerking een voorkeursvariant gebaseerd op onjuiste, onvolledige informatie met subjectieve en onjuiste conclusies. Graag een inhoudelijke reactie op de punten die in de uitwerking mist lijken te gaan en waardoor er verkeerde conclusie getrokken wordt. 1. Project groep kiest voor variant met minste draagvlak, terwijl er niemand tegen de variant met meer draagvlak is. Waarom dan toch deze vreemde keuze qua draagvlak?. 2. Waarom kiest de projectgroep voor een variant die het slechtste is voor de hele locatie totaal qua luchtkwaliteit?. Een betere uitwerking rekening houdend met bewoners en aantallen? 3. Waarom is er een voorkeur voor de variant die het slechtste is voor kinderen ? Hoe zijn de kwetsbare groepen in de samenleving als criteria gebruikt?. Social equity lijkt op grond van verkeerde aannames tot verkeerde conclusies. Verwachtingen en feiten lopen hier door elkaar en leiden tot niet goed onderbouwde conclusie. Nader onderzoek?. 4. Waarom geen goede uitwerking van ruimtelijke ontwikkeling met variant 1. Unieke mogelijkheid die breed perspectief biedt voor groen, klimaatbestendigheid, financiële mogelijkheden, Sociale cohesie tussen twee nu nog gescheiden wijken. De unieke positieve punten van variant 1 worden	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. 1. Onder alinea Toelichting keuze voor variant 2. 2 en 3. Onder de alinea's Geen gehoor gegeven aan vragen en advies en Luchtkwaliteit en geluidsbelasting. De voorkeur voor variant 2 is mede bepaald door in de ogen van de gemeente een onevenredige verdeling van de lusten en lasten voor de bewoners in het hele gebied rondom de Majellaknoop met name op het gebied van lucht en geluid. Ter aanvulling voor wat betreft gezondheidseffecten voor kinderen: Voor kinderen is in dit geval het grootste gezondheidsrisico een slechte luchtkwaliteit.

	hiermee niet goed belicht en gemist. 5. Positief effect van variant 1 is verkeer stimuleren richting ring. Voordelen voor omliggende wijken zoals Oog in Al en Schepenbuurt worden niet goed meegewogen. Waarom niet? 6. Geen goede uitwerking toegang tot majella wijk bij variant 1 terwijl er wel een positief effect van de projectgroep voorkeur zou zijn. Dit is een conclusie op grond van onvolledige informatie. Graag een betere afweging op grond van juiste data. Vervolgonderzoek voor er verdere keuze gemaakt worden zou voor een dergelijke complex project niet misstaan.	Variant 1 resulteert in betere luchtkwaliteit voor bewoners van de Thomas à Kempisweg; De luchtkwaliteit verslechtert echter significant voor bewoners van het Thomas à Kempisplantsoen, de Vleutenseweg en Vleutenseweg West. Ter aanvulling voor wat betreft social equity: In de Quick Scan Lucht en Geluid van 10 maart 2017 is in Bijlage 6 inzicht gegeven in de effecten op de gezondheid als gevolg van de veranderende luchtkwaliteit en geluidssituatie rondom de Majellaknoop. Hierin wordt ook het begrip 'equity' toegelicht. Hoewel het aantal mensen dat daar woont klein is, neemt de gemeente in haar afweging ook de negatieve effecten mee. 4. Onder alinea Ruimtelijke ontwikkeling. 5. Beide varianten voor de Majellaknoop scoren goed voor wat betreft het stimuleren van autoverkeer richting de RING, maar variant 1 scoort net iets beter. Daar staat tegenover dat variant 2, waarin het verkeer verspreid blijft over drie wegen, meer positieve effecten heeft voor het totale gebied en voor alle bewoners dan variant 1. 6. Onder alinea Bereikbaarheid bestemmingsverkeer per auto.
274	In het concept ontwerp zijn er op diverse plaatsen parkeerplaatsen langs een 1 baans weg. Het inparkeren zorgt dan voor veel vertraging. Ik stel voor om waar mogelijk 2 banen te houden met parkeerplaatsen, of se parkeerplaatsen anders te plaatsen.	Het parkeren bij een eenbaansweg is juist veiliger dan bij een tweebaansweg.

	Verder ben ik voor de optie van de majellaknoop waar het verkeer (net als nu) rechtdoor kan rijden	In- en uitvoegend verkeer van en naar de parkeerplaatsen ervoor zorgt dat autoverkeer op de WSB even moet afremmen. Dit draagt bij aan een lagere snelheid van het autoverkeer, waardoor het makkelijker en veiliger wordt om over te steken –ook buiten de kruispunten – en de leefbaarheid verbetert. De gemiddelde snelheid op een tweebaansweg ligt doorgaans hoger. Uw voorkeur voor variant 2 wordt voor kennis aangenomen.
275	Wij wonend aan de van Meursstraat kiezen voor een Fris alternatief v.w.b. de herindeling van het knooppunt Majella. We kiezen voor het Frisalternatief omdat de wijk omsingeld is door veel verkeer met de bijkomende vervuiling en stikstof. De leefbaarheid van de wijk Majella wordt mede verbeterd door het Fris alternatief. Niet alleen door een betere verdeling van verkeer i.v.m. uitlaatgassen maar ook door de wijk veiliger te maken als het gaat om de hoeveelheid verkeer en de combinatie met een kinderrijke wijk. Wij stemmen hierdoor voor het Fris alternatief.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
285	Hierbij wil ik graag mijn stem uitbrengen voor Fris alternatief, ook mede namens mijn partner.	Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
287	Onlangs heb ik kennis genomen van uw besluit over het conceptontwerp voor de westelijke stadsboulevard. Ik wil graag mijn teleurstelling hierover kenbaar maken via deze e-mail. In mijn optiek heeft Fris Alternatief een oplossing neergezet die het leven en wonen in de wijk sterk zal veraangenamen. Het Fris Alternatief komt op een aantal zeer belangrijke punten beter naar voren dan de gemeentelijke variant, te weten: – Betere luchtkwaliteit – Minder geluidsoverlast – Betere bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.

	Als bewoner van de wijk wil ik u dan ook vriendelijk verzoeken om uw besluit tegen het licht te houden en te herzien.	
289	Hierbij geef ik graag mijn reactie op het concept-ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard. Mijn reactie is met name gericht op de geadviseerde variant met betrekking tot de Majellaknoop, ook wel variant 2 genoemd. Maar in eerste instantie maak ik graag nog een opmerking vooraf. In de documenten wordt melding gemaakt dat er consultatierondes zijn gehouden met bewoners. Dit is juist. De uitkomsten van deze bijeenkomsten zijn echter niet (zichtbaar) inhoudelijk meegewogen in het keuzeproces om tot variant 2 te komen. Tijdens deze bijeenkomsten was in het algemeen geen positieve waardering voor variant 2. Kern van de reactie is dat variant 2 te weinig ambitieus is en onvoldoende de doelstellingen van de Westelijke Stadsboulevard realiseert. Het huidige traject is overbelast, zo wordt door de gemeente gesteld, en is meer dan gewenst aantrekkelijk voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in het omliggende gebied. Dat dit door variant 2 verbetert, wordt niet ondersteund in de documenten. Sterker nog, na een beoordeling van de documenten ontstaat juist het beeld dat variant 2 een verdere overbelasting betekent, dat doelstellingen van de Westelijke Stadsboulevard niet gerealiseerd worden en het ontwerp van variant 2 haaks staat op enkele uitgangspunten: 1. Een belangrijk uitgangspunt betreft het optimaliseren van de verkeersafwikkeling. Onderdeel hierbij is de doelstelling om het autoverkeer te stimuleren via de RING te rijden. In variant 2 moet het verkeer dat rijdt vanuit het centrum (via de Vleutenseweg) en vanuit de Spinozaweg (westkant Majellaknoop) naar de RING <u>omrijden</u> via de Thomas a Kempisweg. Datzelfde geldt voor bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein bij Majellaknoop (JDE, Gamma, etc). Kortom, het gemotoriseerd verkeer blijft onnodig lang op de stadsboulevard en betreft een verslechtering van de huidige situatie. Daar komt nog bij dat de verkeersafwikkeling verslechtert doordat het verkeersaanbod op Het Thomas a Kempisweg sterk toeneemt door de extra verkeerstromen, terwijl het aantal rijbanen juist afneemt. Dit zal leiden tot een toename van opstoppen en stilstaand verkeer (met bijbehorende optrekgeluiden en gevaarlijke situaties op kruispunten) op de Het Thomas a Kempisweg, met name het verkeer dat 'naar links' afslaat naar de RING. Ten slotte, blijkt er een verslechtering voor het OV op te treden in variant 2; deze variant scoort 5-10% slechter ten opzichte van de	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1, onder alinea Toelichting keuze voor variant 2. 1. Het optimaliseren van de verkeersafwikkeling op de Majellaknoop zelf is geen uitgangspunt voor het ontwerp. Beide varianten hebben een vergelijkbare doorstroming. - In beide varianten wordt autoverkeer gestimuleerd om via de RING te rijden, dankzij de herinrichting van WSB. Hierdoor wordt de route via de wegen van WSB minder aantrekkelijk voor doorgaand autoverkeer. Variant 1 scoort inderdaad iets beter op dit criterium, omdat het autoverkeer via de westkant van de Majellaknoop wordt geleid. Daardoor heeft het autoverkeer een iets kortere route naar de ring. - Doorstroming busverkeer: Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 onder alinea Openbaar vervoer. 2. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 onder alinea Weging van de varianten en Samenvattend.

	huidige situatie. 2. Een ander belangrijk uitgangspunt betreft de verbetering van de leefbaarheid. Variant 2 leidt op vele aspecten tot een verslechtering. Zo blijkt uit de stukken dat de variant niet leidt tot waarneembare veranderingen ten opzichte van de huidige situatie als het gaat om geluid. Ter indicatie dat het anders kan: gewogen voor alle blootgestelde huishoudens en de gezondheidseffecten van de concentraties, scoort variant 1 circa 33% beter dan variant 2. Ook wat betreft de luchtkwaliteit is het ambitieniveau van variant 2 te laag; de ziektelast is vergelijkbaar met de autonome situatie. Ook hier ter indicatie: over alle straten beschouwd leidt variant 1 tot een lagere ziektelast dan variant 2. Ook is variant 2 weinig ambitieus wat betreft de ligging van het TaK-plantsoen en verhouding van het plantsoen met de rest van de wijk (Nieuw Engeland/Majellapark). Het Thomas a Kempisplantsoen is in variant 2 een afgezonderd en geïsoleerd gebied en is daardoor sociaal niet betrokken bij de wijk. In de stukken wordt gesteld dat het gaat om “kwetsbare huishoudens” gaat en de Westelijke Stadsboulevard zou juist op dit punt kunnen bijdragen aan het vernemen van de oorzaken van de ‘kwetsbaarheid’. Kortom, variant 2 is waar het gaat om leefbaarheid te weinig ambitieus (afzettend tegen over de kosten) en leidt ook waar het gaat om leefbaarheid niet tot verbetering. Bovenstaande punten zijn niet meegenomen en een afweging met deze punten lijkt al helemaal niet gemaakt te zijn. Het is niet duidelijk waarom deze aspecten niet betrokken zijn en in de brief voor de geadviseerde variant worden alleen maar voordelen genoemd. Ook wordt gesteld dat voor variant 2 meer positieve effecten heeft voor het totale gebied en voor alle bewoners. Gesteld wordt dat dit in vergelijking is met variant 1, maar dat is niet het geval in vergelijking met de huidige of autonome situatie, zo blijkt uit de documenten en bovenstaande analyse. En dit is juist relevant, te meer variant 2 in het licht van de doelstellingen van de gemeente onvoldoende ambitieus is. Kortom, genoeg reden om variant 2 in deze vorm niet als voorkeursvariant te benoemen.	
290	Voor de inrichting van de Majellaknoop heeft de gemeente gekozen voor variant 2. De gemeente geeft aan dat dit een verbetering is voor alle bewoners. Mijns inziens is het grootste nadeel van variant 2 de flinke toename van de verkeersstroom op de Thomas a Kempisweg, omdat alle verkeer vanaf de Vleutenseweg rechtsaf wordt gestuurd. Terwijl de huidige situatie al onacceptabel is vanwege dichtslibbing midden op de dag en tussen 3 en 5 uur. Komend vanuit de wijk betekent dit een lange wachttijd om vanuit de wijk in te kunnen voegen op de Vleutenseweg en vervolgens	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.

	lange wachttijd om richting Overvecht te kunnen rijden, omdat immers alle verkeer rechtsaf ipv rechtdoor gaat. Op dit moment gaat er weinig verkeer vanuit de vleutenseweg naar rechts. De wachttijd op de Vleutenseweg betreft veelal verkeer wat nu richting Leidsche Rhijn gaat. Deze verkeersstroom zal nog toenemen, indien ook het nieuwe winkelcentrum Terwijde klaar is. - dit betekent meer lawaai en veel meer fijnstof; in de huidige situatie is het al onmogelijk om de hele dag het raam geopend te hebben vanwege zwarte vensterbanken. - geen verbetering van de lange wachttijden voor oversteken met de fiets of lopend. Ik verzoek u dan ook met klem niet voor variant 2 te kiezen, maar alsnog voor variant 1 te gaan.	
292	Hierbij willen wij als bewoners van het Majellapark drie punten laten weten m.b.t. het concept-ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard : 1. Zowel het plan van de Gemeente als van Een Fris Alternatief vinden wij niet overtuigend; 2. Ons grootste en tevens onoverkomelijke bezwaar is dat de ventweg bij de Majellakerk (om vanaf de Thomas a Kempisweg naar de school, wijk, kerk te gaan) niet gehandhaafd lijkt te worden – en dit moet voor ons absoluut wel ! 3. Wij voelen ons als Majellapark bewoners absoluut niet vertegenwoordigd door Een Fris Alternatief. Ook sturen wij u deze mail namens onze burens van Majellapark 47 en Majellapark 44. Wij hebben met hen contact gehad maar zij zijn nu op vakantie.	1. en 2.voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. 3. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
293	Ik reageer vanuit de kloostergemeenschap van de Broeders van Sint Jan en de Gerardus Majellaparochie. 1. Ik steun de variant van "Fris alternatief" vanwege verschillende reden. De variant 2 houdt in dat er meer verkeer langs de Thomas a Kempisweggeleid wordt, zelfs de mensen die bij de Gamma of bij Douwe Egberts willen komen rijden dan langs de TAKweg.. De woonsituatie voor de gemeenschap van de broeders zou zich met variant 1 voelbaar verbeteren: minder verkeer voor de priorij en meer groen. Voor de parochie zou het een aanwinst zijn als er voor de kerk een klein plein kan komen. In Utrecht West sluiten veel RK kerken, de Gerardus Majella echter heeft een groeiende gemeenschap. 2. Belangrijk is echter ook dat de parkeerplaats toegankelijk blijft. Op zich is de parkeerplaats bij	Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen. 1. Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. 2.in variant 2 blijft de parkeerplaats inderdaad toegankelijk. In variant 1 is dit niet mogelijk vanaf de Thomas à Kempisweg. Een toegang vanaf de Vleutenseweg behoort wel tot de mogelijkheden zo lang de inrit niet gebruikt kan worden als wijkontsluitingsroute. Voor deze inrit kan een vergunning worden aangevraagd.

	variant 2 beter toegankelijk. Maar het omrijden via de Majellapark is niet een groot probleem. De vraag is ook of er een eigen inrit voor de parkeerplaats mogelijk zou zijn? In ieder geval is een voorplein zeer wenselijk, daardoor zou het ook in het algemeen wat rustiger worden rond en in de kerk wat voor de vieringen positief zou zijn. Het zou ook de mogelijkheden tot contact tussen kerk en bewoners vergemakkelijken.	
294	Met uw plannen voor het conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard, waarvoor o.a. op 20 juni jl. een inloopbijeenkomst is gehouden, reageer ik hierbij. U geeft aan dat het college heeft gekozen voor de variant die een verbetering oplevert voor alle bewoners in het gebied. Dat is nobel. In welke mate geldt bovenstaande voor de bewoners aan de Thomas a Kempisweg en achterliggende gebieden? Kunt u mij toch nog meenemen / toelichten welke belangrijke criteria zijn gebruikt om het huidige conceptontwerp te toetsen? Deze vraag geldt ook voor het alternatieve ontwerp (een Fris alternatief) van de bewoners. Kunt u mij daarbij een goede vergelijking en afweging tussen beide ontwerpen toelichten? Is tevens aan te geven van welke wegingsfactoren bij de verschillende criteria is uitgegaan zodat de samenhang te volgen is en beter begrepen kan worden waarom het voorliggende ontwerp het ontwerp is en het alternatieve ontwerp niet?	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.
298	Naar aanleiding van de gepubliceerde varianten voor herinrichting van de Majellaknoop willen wij graag reageren ten aanzien van de herinrichting van de ventweg aan de zijde van het Majellapark. Ons valt op dat in variant 1 staat vermeld dat de toegang naar de ventweg komt te vervallen, terwijl dit in variant 2 niet vermeld wordt. De tekening van variant 2 maakt zulks ook niet expliciet duidelijk. Wij achten handhaving van de ventwegfunctie zoals deze is, dus inclusief oprit, van groot belang voor de verkeersveiligheid in de buurt. De toegang tot de buurt bij de kruising Vleutenseweg – Majellapark (t.o. Groeneweg) is te krap bemeten om extra verkeer op een veilige wijze aan te kunnen. Nu al moeten auto's vaak op elkaar wachten om te kunnen passeren. Additionele verkeersdruk ten gevolge van verkeer dat (vaak gehaast) naar kerk of school (Catherijnepoort, van Asch van Wijck)) leidt tot ongelukken.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Aanvullend: In beide varianten blijft de ventweg behouden. In variant 1 vervalt echter de toerit naar deze ventweg aan de Thomas a Kempisweg. Dit heeft ermee te maken dat het kruispunt Vleutenseweg–Thomas à Kempisweg–Spinozaweg al dusdanig wordt belast dat het in de verkeerslichtenregeling – met de kaders die hierbij gelden – niet meer mogelijk is om een extra richting toe te voegen. Het andere verkeer moet dan langer/te lang stilstaan, met wachtrijen en overlast tot gevolg. Er zijn verschillende varianten voor een nieuwe toegang tot de wijk (op andere locaties) onderzocht. Geen

	Wellicht is het vervallen van de oprit van genoemde ventweg een concessie geweest aan direct omwonenden van de Majellaknoop? Met alle begrip voor de overlast die zij al jaren ervaren, willen wij toch benadrukken dat het afsluiten van de oprit een gevaarlijke verkeersdruk elders oplevert.	van de varianten leiden echter voor een betere ontsluiting van de wijk. Er zal daarom iets meer verkeer over de straat Majellapark gaan rijden bij variant 1. In variant 2 blijft de toerit naar de ventweg behouden.
297	Via deze e-mail wil ik mijn zorgen uitspreken over de ontwikkelingen die zich voor doen rondom het concept ontwerp westelijke stadsboulevard. Uw voorkeur gaat uit naar de variant waarbij er (nog) meer verkeer door de Thomas a Kempisweg zal rijden. Een variant die voor alle bewoners van deze weg slecht uit pakt. Niet alleen de geluidsoverlast zal toenemen, maar ook de lucht zal nog meer vervuild worden. Wanneer de verkeersstroom langs de Gamma (Steenovenweg) toeneemt zullen minder mensen daar last van hebben. Ik volg met interesse de inspanning die Fris Alternatief namens ons als bewoners uitvoert. Ik begrijp dat er in het proces een aantal zaken onvoldoende meegewogen zijn in het maken van een keuze. Ik roep u op de vragen van Fris Alternatief zorgvuldig mee te nemen in uw overwegingen en uw afweging opnieuw te maken.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.
299	Ik sluit me volledig aan bij de reactie van Fris Alternatief op het concept-ontwerp voor de westelijke stadsboulevard. De extra luchtvervuiling en verkeersoverlast die de extra verkeersstromen in mijn straat met zich meebrengen in de variant die de voorkeur van de gemeente heeft, baren me grote zorgen. Ook ben ik van mening dat beide varianten beter uitgewerkt zouden moeten worden, met name m.b.t. de toegang tot de wijk Majellapark/ventweg Thomas a Kempisweg. Ik stem voor de variant van Fris Alternatief.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
303	Hierbij een reactie op de westelijke stadsboulevard rond de Thomas a Kempisweg. Wij hopen en gaan er eigenlijk vanuit dat een gemeente die een gezonde leefomgeving voor haar burgers belangrijk vindt, kiest voor het Fris alternatief. –Allereerst heeft het Fris alternatief veel draagvlak in de wijk.	Bezoekers op de inloopbijeenkomsten over de Majellaknoop hebben vaker voordelen aangegeven voor variant 1, hetgeen verklaarbaar is uit het feit dat met name bewoners uit de omgeving van de Thomas à Kempisweg aanwezig waren. Anderzijds is ook meerdere malen een

	– De luchtkwaliteit is erg belangrijk voor het wijkje rondom het Majellapark waar erg veel kinderen wonen. We willen onze kinderen graag op een zoveel mogelijk gezonde wijze laten opgroeien. In tegenstelling tot het Thomas a Kempisplantsoen waar nauwelijks kinderen en met name studenten wonen. Wij zijn benieuwd naar de vervolgstappen!	oproep gedaan om baten en pijnpunten te spreiden over het hele gebied. Zie voor de verschillen tussen variant 1 en 2 vwb luchtkwaliteit en geluidsbelasting inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 onder alinea luchtkwaliteit en geluidsbelasting.
302	Hierbij willen wij, bewoners van Majellapark 33, onze visie geven op het concept-ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard : 1. Zowel het plan van de Gemeente als van Een Fris Alternatief vinden wij niet overtuigend; 2. Ons grootste en tevens onoverkomelijke bezwaar is dat de ventweg bij de Majellakerk (om naar de school, wijk, kerk te gaan) gehandhaafd dient te worden. Niet handhaven betekent extra veel verkeer door de wijk rondom het Majellapark wat veel onveilige situaties zal geven. In variant 1 wordt de ventweg volledig weggehaald, voor variant 2 is de formulering in onze ogen onduidelijk. 3. Wij voelen ons als bewoners absoluut niet vertegenwoordigd door Een Fris Alternatief – zij hebben bijvoorbeeld op geen enkel moment actief (bijv door te flyeren, langs de deuren te gaan) contact gezocht.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1.

Verkeer en bereikbaarheid

Nr.	Reactie	Antwoord
10	Werkelijk belachelijk dat er door de gemeente gedacht wordt dat problemen zichzelf oplossen. Je ziet hoe goed het gaat op de Lessinglaan in de spits, maar ook buiten de spits staat er file. Dit mede door het afsluiten van de Vleutensebaan bij Cinemec. De Utrechtse gemeente is bezig met automobilist pesten wat als gevolg heeft: vermindering werkgelegenheid, verslechtering bereikbaarheid ondernemers, milieuvervuiling (meer uitlaatgassen door omrijden/file rijden), agressie/gevaar in het verkeer en bovenal noodzakelijke doorgaand verkeer voor hulpdiensten.	Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein- Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe

	Dit beleid van de gemeente gaat echt een stap te ver voor iedereen die in Utrecht woont of werkt. Als je dagelijks een kwartier stil staat op de Lessinglaan, dan besluit je wel anders. Waarschijnlijk hebben alle wethouders wel de luxe om met de fiets naar hun werk te kunnen.	gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit zorgt ervoor dat er op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan een rustiger verkeersbeeld en minder files ontstaan. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om

		een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB.
12	Vanuit mijn woonadres moet ik dagelijks naar verschillende bestemmingen. Zoals u ongetwijfeld weet staat de boulevard dagelijks behoorlijk vast. Ik ben geen verkeersdeskundige maar ik durf te voorspellen dat dit met de huidige plannen nog veel vaker zal gebeuren. Ik vind de plaatjes ook erg misleidend. Zo weinig verkeer zie je in de praktijk alleen 's nachts! Ik stel voor dat jullie voordat er weer miljoenen worden uitgegeven, eerst eens met behulp van mobiele rijbaan afscheiding een proef gaan doen. Ik woon heel erg prettig in Utrecht. Ik heb gelukkig werk als field service engineer. Als ik 's morgens naar Eindhoven, Arnhem, den Haag of Lelystad wil gaan, ben ik zeker 20 minuten kwijt, voor ik op de snelweg zit. Helaas moet ik soms over de Westelijke Stadsboulevard. Ik begrijp dat jullie het verkeer daar willen verminderen, maar zorg dan voor goede uitvalswegen, en voor goede doorstroom.	Uit de analyses blijkt dat het autoverkeer in het avondspitsuur in 2025 zonder WSB toeneemt met gemiddeld 20% tot 25%. Hierdoor zou de milieuhinder (luchtkwaliteit en geluid) binnen het gebied toenemen. Daarnaast zijn de kruispunten op en rond het traject in de huidige vormgeving niet geschikt voor een dergelijke groei, waardoor de filevorming langs woningen en winkels aan de WSB toeneemt. Als gevolg van de herinrichting neemt de autoverkeersdruk op de WSB in het avondspitsuur af ten opzichte van de 'niets doen' situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De te verwachten autoverkeersdruk in het avondspitsuur in 2025 wordt gemiddeld 5% tot 10% lager dan in het huidige avondspitsuur. De verkeersbelasting is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM. De verkeerskundige modelstudies zijn gebaseerd

		op basis van huidige kruispunttellingen in de ochtend- en avondspits waarbij ook rekening is gehouden met de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving. Met de herinrichting naar een stadsboulevard wordt niet alleen het aantal rijstroken teruggebracht, maar worden ook de kruispunten zo optimaal mogelijk vormgegeven voor een goede verkeersveiligheid en doorstroming. Doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om via andere routes naar de bestemming te rijden waardoor er hoofdzakelijk bestemmingsverkeer op de stadsboulevard gaat rijden. Verkeer richting de stadsboulevard wordt door een DVM-systeem aan de randen gedoseerd toegelaten, zodat er een gecontroleerde verkeersafwikkeling komt. Met alleen een tijdelijk rijwegafzetting wordt niet hetzelfde effect bereikt.
13	<u>Een boulevard van Overvecht naar de Vleutenseweg.</u> Veel Utrechtenaren zijn geschrokken van de nieuwe plannen van wethouder Lot van Hooijdonk. Willen we van Overvecht naar Lombok dan moeten we maar over de snelweg. Wat houdt dat in? Eerst over de Zuilensering naar de snelweg, in de spits doe je daar 3 keer over om door de stoplichten te komen. Nu nog wel maar dat wordt veel erger als de plannen gerealiseerd zijn. Daarna van de snelweg af en via een omweg de b-weg op, die langs de snelweg loopt. Een 1 baans weg waar dan straks al dat verkeer over moet. Daarna kom je op het beruchte DE - knooppunt. Normaal is dat al een ramp maar dat wordt nu nog veel erger. Dat wordt een compleet verkeersinfarct. Het is aan te nemen dat je over dat stukje Overvecht - Lombok dan al snel 1 uur doet. En dan moet je ook nog terug. 2 uur ronkende motoren in plaats van de 10 minuten die je er normaal over doet. Wat een milieuvervuiling.	Autoverkeer met een herkomst of bestemming in de driehoek 24 oktoberplein-Hogeweidebrug en Marnixbrug bestempelen we als bestemmingsverkeer. Uit tellingen met kentekenonderzoek meten we dat op dit moment ongeveer 15-20% van het autoverkeer geen bestemmingsverkeer is van de betreffende wijken. Dit autoverkeer gebruikt de wegen om dwars door de stad van noord naar zuid of andersom te rijden, maar kan beter buitenom via de RING Utrecht rijden. Uit de analyses blijkt dat de autoverkeersdrukke in het avondspitsuur afneemt als gevolg van de herinrichting ten opzichte van de 'niets doen'

Wat is er aan de hand dat dit moet gebeuren? In de eerste plaats: de Lessinglaan. Voorheen kon je daar snel door rijden maar de gemeente besloot om de oprit van de snelweg naar het zuiden weg te halen. Gevolg: files op de Lessinglaan. Op de tweede plaats: van Overvecht naar de Vleutenseweg. Het verkeer moet daar voor bijna elk stoplicht wachten. In de spits is er dan een groene golf, waar echter niets van terecht komt omdat als er een bus aankomt de stoplichten meteen weer op rood gaan. Wordt dan daarna de groen golf doorgezet? Nee, je gaat dan weer het hele circus door van verkeer van links en rechts. En maar roken die motoren. Het is nu zo ver gekomen dat de bussen de grootste vervuilers zijn geworden in Utrecht. Automobilisten die vanaf Zeist naar Utrecht moeten, weten daarover mee te praten. Door die busbaan staat het niet alleen daar vast maar er is ook niet meer weg te komen bij het UMC. Vroeger kon je vanaf daar nog via De Bilt rijden om weg te komen. Ook de doorstroming van het verkeer op de snelweg, dat uit de richting Arnhem komt, wordt er door gehinderd. Volgens de wethouder moeten we via de snelweg om Utrecht heen, maar vervolgens zorgt ze ervoor dat je niet meer bij de snelweg kunt komen. Zuilensering staat vast, 't Goylaan staat vast en binnenkort ook de Kardinaal de Jongeweg. De Kardinaal de Jongweg gaat dan voor de 4^e keer in een paar jaar op de schop. Wat een weggegooid geld. Ik hoop dat de gemeente tot inzicht komt dat dit niet de oplossing is en andere plannen gaat bedenken.	situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersdrukte is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM om doorgaand verkeer om de stad te leiden. Er is een quick scan voor lucht en geluid uitgevoerd. De luchtkwaliteit blijft volgens de NSL-Rekentool langs de WSB overal ruim onder de juridische grenswaarden van 40 microgram stikstofoxide per m³. De herinrichting van de WSB leidt overal tot verbetering van de luchtkwaliteit, behalve bij de Omloop. In alle gevallen wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. De instelling van de verkeerslichten maakt onderdeel uit van het DVM van het project. Hiermee bedoelen we dat de verkeerslichten van de verschillende kruispunten met elkaar communiceren en elkaar beïnvloeden. We bekijken of het mogelijk is om een groene golf in te stellen. De wegen in het stedelijk netwerk hebben elk hun eigen functie. De RING is gericht op een goede doorstroming, de in- en uitvalsroutes dienen voldoende capaciteit te hebben en de stedelijke verbindingswegen in de stad zijn geschikt voor lokaal verkeer. De Zuilense ring is onderdeel van de RING. De gemeente is bezig met de planvoorbereiding voor een betere doorstroming

		van de NRU. Daarnaast is de gemeente in overleg met Rijkswaterstaat over het functioneren van de A2 (de Leidsche Rijntunnel). Aanvullend: zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. 't Goylaan heeft een lokale functie en is niet bedoeld voor doorgaand verkeer. Daarom is deze bewust ook ingericht voor het bestemmingsverkeer met de inrichting van een stadsboulevard. Doorgaand verkeer kan hier gebruik maken van de dichtbij gelegen A12. Voor de Kardinaal de Jongweg is nog geen budget voor herinrichting vrijgemaakt.
14	We hebben gezien dat het concept 't Goylaan niet werkt qua doorstroming. Natuurkundig kan je niet meer verkeer over een rijstrook krijgen dan over twee ook al denkt mevr. van Hooijdonk van wel. Je kan niet verwachten dat het verkeer wat over de St Josephlaan/Cartesiusweg/Thomas a Kempisweg en Lessinglaan moet even buitenom laten rijden. Ik ben tegen de plannen.	De aanpassing van de weg naar 2x1 rijstroken betekent niet dat er maar 50% van het verkeer over kan rijden. Kruispunten zijn namelijk maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Uit de metingen op 't Goylaan blijkt dat de rijtijden van het gemotoriseerd verkeer op 't Goylaan (de tijd die nodig is om een route af te leggen van A naar B) tijdens de spits zijn afgenomen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de betere doorstroming op het voorrangsp plein en het verdwijnen van de verkeerslichten op 't Goylaan ter hoogte van het winkelcentrum. De opgave voor de WSB is wel groter dan 't Goylaan, een groot deel van het doorgaand verkeer moet gaan rijden via de RING. Autoverkeer met een herkomst of bestemming in

		de driehoek 24 oktoberplein–Hogeweidebrug en Marnixbrug bestempelen we als bestemmingsverkeer. Uit tellingen met kentekenonderzoek meten we dat op dit moment ongeveer 15–20% van het autoverkeer geen bestemmingsverkeer is van de betreffende wijken. Dit autoverkeer gebruikt de wegen om dwars door de stad van noord naar zuid of andersom te rijden, maar kan beter buitenom via de RING Utrecht rijden. Uit de analyses blijkt dat de autoverkeersdrukke in het avondspitsuur afneemt als gevolg van de herinrichting ten opzichte van de ‘niets doen’ situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersdrukke is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM om doorgaand verkeer om de stad te leiden
15	Het ziet er prachtig uit!!!! Maar ik zie heel graag veel informatie over de alternatieve routes	We proberen op drie manieren mensen te motiveren tot ander, meer gewenst gedrag, namelijk: 1^e: mensen verleiden niet te reizen 2^e: mensen verleiden met andere vervoermiddelen te reizen door de fiets en het OV aantrekkelijker te maken (door inzet van mobiliteitsmanagement en DVM) 3^e: mensen informeren over de gewenste rijroute bijvoorbeeld via NRU (Amsterdam) of via de oostelijke Ring (Den Bosch) via routefinformatie.
17	Het concept is niet doordacht, veel te kortzichtig en biedt geen enkel toekomstperspectief, is niet veilig noch duurzaam. Dan is er nog geen woord over de kosten gesproken die dit project met zich	In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan SRSRSB dat de gemeenteraad heeft

	mee brengt ...30 miljoen euro voor een ingrijpende verkeerssituatie. Een knip in een stroomweg die voor vlotte doorstroming dient te zorgen wordt hiermee de nek omgedraaid. Verkeersstromen zullen in een ander gedeelte van de stad voor meer files en meer overlast zorgen in verblijfsgebieden en kleine woonwijken (30 kilometers zones) die niet berekend zijn op een verkeersaanbod. Zoetjes aan zal dit verkeersaanbod verdubbelen en voor meer overlast en onveilige situaties zorgen. Vervolgens zal dit weer megalomane projecten ontlokken die zichzelf overschatten in het effect net zoals dit plan. Ze behoren niet tot de realiteit en zullen bewoners alleen maar meer reistijd opleveren. Dit alles moet weer betaald worden door de bewoners van Utrecht die daar totaal niet bij gebaat zijn.	vastgesteld, is één van de doelen dat het doorgaand autoverkeer meer via de RING gaat rijden en minder door de woonwijken/centrum en door de stad in het algemeen. Het project WSB staat in het Mobiliteitsplan aangemerkt als project en is één van de uitwerkingen om hier invulling aan te geven. De verkeersberekeningen laten zien dat het verkeer door de stad afneemt, als gevolg van het project WSB. De gemeente zal het verkeer op de WSB en de omliggende straten bovendien monitoren, voorafgaand en na afloop van de werkzaamheden aan de WSB. Op basis van deze resultaten zullen we kijken of er (geluidsreducerende) maatregelen nodig zijn.
18	Ronduit belachelijk idee. Waarom? Ik woon vlakbij de "Stadsboulevard" 't Goylaan. Dat werkt ook voor geen meter. Want wat het hoofddoel daar was: aantallen auto's verminderen, werkt niet! Dus waarom zou het hier wel werken?	De aanpassing van de weg naar 2x1 rijstroken betekent niet dat er maar 50% van het verkeer over kan rijden. Kruispunten zijn namelijk maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Uit de metingen op 't Goylaan blijkt dat de rijtijden van het gemotoriseerd verkeer op 't Goylaan (de tijd die nodig is om een route af te leggen van A naar B) tijdens de spits zijn afgenomen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de betere doorstroming op het voorrangsp plein en het verdwijnen van de verkeerslichten op 't Goylaan ter hoogte van het winkelcentrum. De opgave voor de WSB is wel groter dan 't Goylaan, een groot deel van het doorgaand verkeer moet gaan rijden via de RING.

		Autoverkeer met een herkomst of bestemming in de driehoek 24 oktoberplein–Hogeweidebrug en Marnixbrug bestempelen we als bestemmingsverkeer. Uit tellingen met kentekenonderzoek meten we dat op dit moment ongeveer 15–20% van het autoverkeer geen bestemmingsverkeer is van de betreffende wijken. Dit autoverkeer gebruikt de wegen om dwars door de stad van noord naar zuid of andersom te rijden, maar kan beter buitenom via de RING Utrecht rijden. Uit de analyses blijkt dat de autoverkeersdrukke in het avondspitsuur afneemt als gevolg van de herinrichting ten opzichte van de ‘niets doen’ situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De verkeersdrukke is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM om doorgaand verkeer om de stad te leiden. Daarom wordt er naast een andere instelling van de verkeerslichten (DVM) ook ingezet op mobiliteitsmanagement.
19	Het doel van leefbaarheid zou er ook voor moeten zorgen om de automobilisten de stad uit te krijgen. Dit werd voorheen ondervangen door een aansluiting op de A2 in 2 richtingen bij de Vleutensebrug. Dit geldt ook voor de richting A2 Den Bosch. De Lessinglaan is een trechter geworden, doordat de aansluiting op de A2 is komen te vervallen. Mijns inziens zou het openstellen van deze baan al een groot deel oplossen van het fileprobleem. Please doe dit goed gemeente, zou echt een gemiste kans zijn voor ons mooie stadsie.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.
20	Buiten het feit dat de zijstraten richting de RING drukker gaat worden (v. Egmondkade, v. Hamkade e.d.), is het dus onmogelijk om voor bewoners van de omliggende wijken thuis te komen.	Het invoegen van verkeer uit de zijrichtingen wordt geregeld door de kruispunten op WSB zo

	Momenteel is het op de grotere zijstraten zoals hierboven genoemd al Russisch roulette om als voetganger over te steken, laat staan als het nog drukker wordt. Kijk naar 't Goylaan. Daar zijn deze veranderingen reeds uitgevoerd en er is gebleken dat hier alleen maar meer files door ontstaan waardoor er meer uitlaatgassen komen, meer frustratie van bewoners die niet makkelijk meer thuis komen met de auto of bijvoorbeeld de bus. Het staat mooi op papier, maar naar mijns inziens; gevaarlijkere situaties in grote zijstraten, meer filevorming (stoplichten gaat dat niet tegen) dus meer uitlaatgassen.	goed mogelijk vorm te geven. De kruispunten Marnixlaan–Egmondkade en Marnixlaan–Van Hoornkade worden voorrangspoleinen. Voetgangers en fietsers hebben hierdoor kortere wachttijden bij het oversteken. Verkeersdeelnemers hoeven niet onnodig voor verkeerslichten te wachten. Wanneer er via detectielussen wordt geregistreerd dat voetgangers, fietsers, bussen of auto's uit zijrichtingen te lang moeten wachten, wordt het autoverkeer op de hoofdrichtingen even stilgezet met doseerlichten. Zo kunnen ook kwetsbaardere verkeersdeelnemers gemakkelijker oversteken. Het systeem blijft continue actief, maar zal naar verwachting alleen nodig zijn gedurende spitsuren. Door de herinrichting wordt de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers ook beter buiten de kruispunten. Voetgangers en fietsers kunnen immers op veel plekken via een middenberm oversteken en er hoeft steeds maar één rijstrook overgestoken te worden. De evaluatie van de herinrichting van 't Goylaan is afgerond. Uit de metingen blijkt dat de rijtijden van het gemotoriseerd verkeer op 't Goylaan (de tijd die nodig is om een route af te leggen van A naar B) tijdens de spits zijn afgenomen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de betere doorstroming op het voorrangspolein en het verdwijnen van de verkeerslichten op 't Goylaan ter hoogte van het winkelcentrum.

		Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop.
21	Ik begrijp de inzet en het zou prachtig zijn als dit zou werken, maar dit gaat niet werken, zolang er niet eerst voldoende goede maatregelen zijn genomen om de auto's van de rondweg te weren. Ik rijd zelf geen auto, maar gebruik de fiets of de bus. Bus 5 staat nu echter ook vaak vast op de Joseph Haydnlaan/Lessinglaan. Met de fiets is het ook geen pretje, want bij zo'n verkeersopstopping is het gevaarlijk oversteken; auto's die door rood rijden omdat ze voorbij het stoplicht tot stilstand komen en weer optrekken terwijl het rood geworden is. Daarnaast rijd ik op de fiets langs een file van auto's. Dat kan niet gezond zijn. Ik vrees dat dit alles nog erger wordt als de Cartesiusweg ook versmald wordt. Er moeten eerst maatregelen komen die zorgen voor veel minder auto's. Daarna kan het plan pas op de agenda gezet worden. Ik ben er dus zeer op tegen om het plan nu uit te gaan voeren.	Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop.
23	Er moet gewoon een goede doorstroming komen door de stoplichten beter op elkaar af te	Het project WSB bestaat uit drie componenten die

	stemmen. Overal zijn ze aan het bouwen, vind je het gek dat alles volstroomt. De auto's gaan echt de stad niet uit als je daar woont.	juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer. Eén van de componenten is de inzet van DVM, een goede afstelling van intelligente en communicerende verkeerslichten die er voor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen.
24	Via deze weg wil ik bezwaar indienen tegen het voorgenomen plan om een stadsboulevard te maken met slechts 1 rijbaan. Volgens mij zal elk weldenkend stedenbouwkundige een dergelijk plan als grap afdoen. Een centrale stad, bewoners als forenzen en reeds een groot probleem in de ontsluiting van de stad richting snelwegen. Het is alsof je van de A2 richting Amsterdam weer een provinciale weg maakt met als beargumentering dat de mensen dan wel met de trein gaan. Duidelijk moet zijn dat de stad vast komt te zitten, auto's onnodig lang uitlaatgassen produceren en bovenal het woon/werkcomfort ernstig wordt geschaad. Liever zou ik zien dat alvorens plannen worden uitgevoerd, hier een model voor de complete stad wordt ontworpen. Waarbij alle variabelen worden geïmplementeerd. Deze amateuristische werkwijze past niet bij een stad als Utrecht.	De herinrichting van verbindingswegen tot stadsboulevard is één van de projecten uit het mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen". In dit plan zijn de ambities voor stedelijke mobiliteit vertaald naar concrete keuzes richting de toekomst. Met het Utrechtse verkeersmodel VRU 3.3 is op stedelijk schaalniveau onderzocht hoe de verkeersdrukke zich ontwikkelt richting 2025 en wat er gebeurt als de WSB wordt aangelegd. Hierbij zijn ook de benodigde maatregelen voor DVM (intelligente en communicerende verkeerslichten) in het verkeersmodel nagebootst. Het effect van inzet van mobiliteitsmanagement is meegenomen in de verkeerskundige berekeningen. Deze analyse geeft inzicht in het effect van de WSB voor de complete stad.
36	Ik heb er een hard hoofd in dat de maatregelen zorgen voor minder of gespreide verkeersdruk. Het is nu al een drama om onze wijk (Schepenbuurt) in of uit te rijden. Ook als wij van buiten Utrecht weer naar huis moeten (richting Arnhem), moeten wij of een enorm stuk omrijden (toeristische route door Leidsche Rijn) of in de file staan (bij Lessinglaan). Volgens het ontwerp gaat de toevoer van verkeer gedoseerd worden (op een handje vol plekken), ik denk dat er veel meer toevoer plekken zijn. Overigens vind ik het vreemd dat ingezet wordt op meer groen en minder verkeer, maar er	In het Verkeerskundig rapport op http://www.utrecht.nl/westelikestadsboulevard vindt u meer informatie over de doorstroming van het verkeer in de toekomst. Bij de Voorbeeldreizen ziet u in hoeverre de reistijd toe- of afneemt voor verschillende routes. Het doseren vindt plaats op de belangrijkste toevoerwegen. De wachtrij wordt op de juiste

	vervolgens wel een Sligro gebouwd is aan de Cartesiusweg. Ik ben voor meer groen en juich het feit dat mijn kinderen straks veilig kunnen oversteken met enthousiasme toe. Maar ik vrees dat de verkeersproblemen alleen maar zullen toenemen als er geen extra af- en opritten naar de snelweg komen. Een aansluiting op de snelweg bij de Hogeweidebrug zou in mijn ogen al een boel schelen voor de Lessinglaan. Daar staan mensen onnodig in de file omdat er na Overvecht geen redelijke mogelijkheden zijn om de ring op te gaan.	plek gezet: op plekken waar weinig/geen mensen wonen of winkelen. Dat is dus aan de randen van de WSB. De verkeerskundige modelstudies zijn gebaseerd op basis van huidige kruispunttellingen in de ochtend- en avondspits. Het verkeer van en naar de Sligro is hierin meegenomen. Aanvullend zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.
37	Vorige week was het zo druk dat ik van af het 24 Oktoberplein er 1 uur over heb gedaan om thuis komen, aan de andere kant van de Marnixbrug. Dit door toedoen van de versmalling t.b.v. de spoorverbreding. Als er op de hele route 1 baan gemaakt wordt, dan roept dat dichtslipping van verkeer op. Dit staat haaks op een betere luchtkwaliteit die als doelstelling is benoemd. Ik noem dat dus autootje pesten.	Ook na de herinrichting zullen er af en toe situaties voorkomen waarbij er wachtrijen optreden. Uitgangspunt is wel dat het autoverkeer op de wegen van de WSB voldoende doorstroomt. Er wordt daarbij niet meer autoverkeer toegelaten dan voor de leefbaarheid gewenst is. Dit betekent dat verkeer soms even wordt vastgehouden, voordat het de WSB op kan rijden. Dit gebeurt op locaties waar weinig mensen wonen en winkelen zodat dat het minste overlast geeft en waar doorgaande automobilisten nog kunnen kiezen voor een snellere route via de RING. Bovendien willen we het doorgaand verkeer zoveel mogelijk via de RING leiden. Doorgaand verkeer is verkeer dat geen bestemming heeft in één van de wijken grenzend aan de WSB. Uit tellingen met kentekenonderzoek blijkt dat op dit moment ongeveer 15-20% van het autoverkeer geen bestemmingsverkeer is van de betreffende wijken. Er zijn berekeningen gemaakt voor de

		toekomstsituatie waarbij rekening is gehouden met nieuwe woningbouwontwikkelingen en de autonome groei van de stad. Hieruit blijkt dat het ontwerp goed functioneert als een deel van het doorgaand verkeer via de RING rijdt. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop.
41	Het is goed om te lezen dat de verkeersproblemen serieus worden genomen met dit ontwerp. Ik ben het er volledig mee eens, echter mis ik een duidelijke oplossing voor het doorgaand verkeer. Ik zie zelf in de avondspits dat het meeste verkeer doorgaand lijkt te zijn, d.w.z.: het verkeer slaat nergens af in Oog in Al en rijdt door. Afgezien van "apps, navigatiesystemen en andere mobiele technieken" zie ik niet duidelijk waar de gemeente dit verkeer dan het liefst wél ziet rijden. Welke alternatieve route is er? De wegen worden gebruikt als een soort verkapte binnenring (bij het bekijken van Google maps lijkt dit ook de intentie), maar is daar niet voor geschikt. Graag een toelichting van de gemeente op dit onderdeel van het ontwerp.	Het sturen van doorgaand verkeer via alternatieve routes hoort bij het project. We proberen op drie manieren doorgaand autoverkeer maar ook omwonenden die hiervoor openstaan te motiveren tot ander, meer gewenst gedrag, namelijk: 1^e: verleiden om niet te reizen 2^e: verleiden met andere vervoermiddelen te gaan reizen, door de fiets en het OV aantrekkelijker te maken (door inzet van mobiliteitsmanagement /vraagbeïnvloeding en DVM) 3^e: informeren over de gewenste rijroute bijvoorbeeld via NRU (Amsterdam) of via de oostelijke Ring (Den Bosch) via routeinformatie. De gewenste alternatieve route verschilt per route/automobilist. Op dit moment wordt de invulling van mobiliteitsmanagement /vraagbeïnvloeding uitgewerkt.
43	Geen stadsboulevard op het traject Marnixlaan– 24 Oktoberplein. Utrecht moet wel bereikbaar blijven.	Uit de analyses blijkt dat het autoverkeer in het avondspitsuur in 2025 zonder WSB toeneemt met gemiddeld 20% tot 25%. Hierdoor zou de

		milieuhinder (luchtkwaliteit en geluid) binnen het gebied toenemen. Daarnaast zijn de kruispunten op en rond het traject in de huidige vormgeving niet geschikt voor een dergelijke groei, waardoor de filevorming langs woningen en winkels aan de WSB toeneemt. Als gevolg van de herinrichting neemt de autoverkeersdruk op de WSB in het avondspitsuur af ten opzichte van de ‘niets doen’ situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De te verwachten autoverkeersdruk in het avondspitsuur in 2025 wordt gemiddeld 5% tot 10% lager dan in het huidige avondspitsuur. De verkeersbelasting is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM. We proberen op drie manieren doorgaand autoverkeer maar ook omwonenden die hiervoor openstaan te motiveren tot ander, meer gewenst gedrag, namelijk: 1^e: verleiden om niet te reizen 2^e: verleiden met andere vervoermiddelen te gaan reizen, door de fiets en het OV aantrekkelijker te maken (door inzet van mobiliteitsmanagement /vraagbeïnvloeding en DVM) 3^e: informeren over de gewenste rijroute bijvoorbeeld via NRU (Amsterdam) of via de oostelijke Ring (Den Bosch) via routeinformatie. De gewenste alternatieve route verschilt per route/automobilist. Op dit moment wordt de

		invulling van mobiliteitsmanagement /vraagbeïnvloeding uitgewerkt
44	Waarom weer de bewoners van Utrecht treiteren? Zorg eerst eens dat er geen auto's de stad meer in rijden die hier niets te zoeken hebben. Waarom grote parkeergarages bouwen midden in de stad? Waarom grote gebouwen neerzetten waar veel autoverkeer op af komt? Zet de grote concertzalen en de jaarbeurs, grote bedrijven, grote winkelcentra aan de rand van de stad dan komen die auto's de stad al niet meer in!! En geef de stad Utrecht terug aan diegene die het toe behoort, de Utrechters zelf en niet aan het gemeentebestuur die er een zootje van maken. Ik werk als loodgieter in de stad Utrecht en krijg vaak betaald naar het aantal gewerkte uren. Als ik materiaal moet gaan halen (En nee ik kan niet alles meenemen, er worden geen grote bussen meer toegelaten in de stad) wordt het aantal uren erg hoog. Aan klanten geef ik als antwoord dat GroenLinks ervoor zorgt dat de rekening zo hoog uitvalt, omdat verkeer overal vast staat met auto's die niet in Utrecht thuis horen.	Wij proberen mensen die naar de binnenstad reizen te verleiden om te lopen, met de fiets of met de bus of trein te komen. Toch zal een deel van de mensen genoodzaakt zijn/zich genoodzaakt voelen om toch met de auto te komen. Deze groep willen we verleiden om aan de rand van de stad te parkeren, bij bijvoorbeeld P+R garages met een aantrekkelijke prijs. Desondanks weten we dat niet iedereen die keuze zal maken: een deel van de automobilisten wil dichterbij parkeren en is bereid daarvoor te betalen. Voor deze doelgroep zijn in het verleden garages tegen de binnenstad aan en in het stationsgebied gebouwd. Dit vinden wij een betere oplossing dan dat deze auto's bijvoorbeeld in de historische binnenstad of in aangrenzende woonwijken gaan parkeren. Verder leiden grote concertzalen, bedrijven e.d. in het centrum weliswaar tot autoverkeer, maar ze voorkómen ook veel autoverkeer. Immers midden in de stad zijn de voorzieningen voor Utrechters goed bereikbaar te voet, met de fiets of met de bus. En voor veel bezoekers en werknemers van buiten de stad is de trein een goede vervoersoptie. Als deze voorzieningen en bedrijven aan de rand van de stad hadden gelegen, was het moeilijker om goed openbaar vervoer te bieden, was fietsen en lopen voor

		minder mensen een optie en zou de totale hoeveelheid autoverkeer groter zijn geweest. Met name op en dicht bij de RING. En daar zouden ook automobilisten die van de auto afhankelijk zijn veel last van hebben gehad.
45	Het doel van leefbaarheid zou er ook voor moeten zorgen om de automobilisten de stad uit te krijgen. Dit werd voorheen ondervangen door een aansluiting op de A2 in 2 richtingen bij de Vleutensebrug. Dit geldt ook voor de richting A2 den Bosch. De Lessinglaan is een trechter geworden, doordat de aansluiting op de A2 is komen te vervallen. Mijns inziens zou het openstellen van deze baan al een groot deel oplossen van het fileprobleem. Please doe dit goed gemeente, zou echt een gemiste kans zijn voor ons mooie stadsie.	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.
46	Zolang er geen oprit naar de A2 naar het zuiden is vanaf de Majellaknoop dwingt u iedereen over de lessinglaan/Joseph Haydnlaan /Pijperlaan te rijden	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.
47	Ik begrijp niet hoe iemand met zijn normale verstand zoiets doms kan bedenken, laat staan te publiceren. Jullie hebben zelf de afslag via de DE brug weggehaald naar de A2 en nu moet iedereen over deze A2. Dit is net zo'n idioot plan als het plan voor fietsparkeren: eerst alle stallingen weghalen in de stad en dan iedereen bekeuren als je je fiets ergens neerzet. Ik heb hier ook weer geen andere woorden voor dan: SCHANDE Ik woon al 40 jaar in Utrecht en het is nog nooit zo'n klerezooi geweest.	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.
48	De nu gepresenteerde plannen doen niets aan het verminderen van de hoeveelheid verkeer die nu over de PHL gaat. Zowel het dynamisch verkeersmanagement als het mobiliteitsmanagement waarover gesproken wordt in de IPvE zijn pleisters. Als het hoofddoel van DVM is om niet meer verkeer toe te laten dan de weg aan kan, dan moet de gemeente er voor zorgen dat er minder verkeer over die weg gaat en niet er voor zorgen dat dezelfde hoeveelheid verkeer er gespreid over heen gaat. Dit leidt namelijk tot opstoppen op de toegangswegen, met name de Martin Luther King Laan en de rondom de Vleutenseweg. Zodra het op de MLK volloopt en er als gevolg file zou kunnen ontstaan op de A2 dan moet het DVM er zorgen dat het verkeer sneller doorstroomt. i.e. in de spits verandert door DVM niets aan de huidige klachten op de PHL. De resultaten die gepresenteerd worden in de bijlage omtrent mobiliteitsmanagement vertekenen	Door toepassing van de beoogde herinrichting, gecombineerd met mobiliteitsmanagement en DVM, laten de berekeningen zien dat de hoeveelheid autoverkeer op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan per etmaal afneemt ten opzichte van de autonome (niets doen) situatie. Het doorgaand verkeer zal in de drukke periode via de RING rijden. Aan de randen van de stadsboulevard wordt verkeer indien nodig gebufferd om zo ervoor te zorgen dat al het aanwezige verkeer op de stadsboulevard goed kan worden afgewikkeld.

omdat het hier drie grote infrastructurele projecten betreft waarbij extra maatregelen zijn genomen om bewoners uit de auto te halen, bijvoorbeeld een pendeldienst bij het project in Rotterdam. Er wordt gezegd dat er geleerd wordt van de herinrichting van 't Goylaan. Uit de evaluatie van de gemeente zelf over 't Goylaan komt naar voren dat de doorstroom voor fietsers en oversteken voor kwetsbare groepen is verbeterd. Maar ook dat er nog steeds vertraging optreedt bij grote drukte, er nog steeds evenveel verkeer over de weg rijdt, dat oversteken tijdens de spits nog steeds moeilijk is. De strekking van het verhaal is m.i. dat de genomen maatregelen er niet voor zorgen dat er minder verkeer over 't Goylaan rijdt en dus is er niet genoeg veranderd. Neem deze les ter harte; zorg er voor dat minder verkeer de stadsboulevard kiest. Zorg ervoor dat verkeer rijdt waar het thuishoort. Op dit moment zijn er 22000+ voertuigbewegingen per etmaal op de PHL, dit past niet. In het IPvE komt nergens naar voren wat het aantal voertuigbewegingen op een stadsboulevard maximaal zou moeten zijn, is het niet vreemd dat hier geen commitment over wordt afgegeven door de wethouder? Hieronder nogmaals kort een opsomming hoe ik als bewoner de situatie aan de PHL ervaar – de huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan, is ongewenst en onleefbaar; – deze situatie is nagenoeg onveranderd slecht sinds najaar 2016; – deze situatie op de PHL, veroorzaakt door beleid van het college en goedgekeurd door de gemeenteraad, heeft er voor gezorgd dat kinderen uit de wijk de PHL niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen in onze wijk; – de veiligheid van de mensen in de wijk is niet langer gegarandeerd doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de Pijper-, Haydn-, Lessinglaan (PHL) maar ook in de omringende straten. Wethouder Van Hooijdonk weet dit en treedt vooralsnog niet op; – de plannen die de wethouder wel voorstelt, doen niets om de problemen die de wijk ervaart	Voor doorgaand verkeer zal de afweging voor een andere route in tijden van drukte via de RING sneller een keuze zijn. De herinrichting van de WSB kan op stedelijk niveau ook als een groot infrastructurele project worden beschouwd. De ervaringen bij eerdere projecten zoals in Rotterdam en Maastricht leren inderdaad dat grote infrastructurele projecten een aanjager kunnen zijn voor gedragsverandering. Juist in de regio Rotterdam zijn bij stedelijke knelpunten (zoals bruggen) de beste effecten behaald met het bieden van alternatieven voor het reizen met de auto in de spits. In aanloop naar de bestuurlijke besluitvorming eind 2017 wordt door het project WSB gewerkt aan het in beeld brengen van alternatieven en wordt er een gedetailleerde vraagbeïnvloedingsaanpak uitgewerkt. De herinrichting van 't Goylaan had het doel om leefbaarheid te vergroten en had niet het doel om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Om de nieuwe inrichting op 't Goylaan met minder rijstroken goed te laten functioneren is een kleine afname van het doorgaande verkeer nodig. Daarom wordt met DVM maar een beperkte hoeveelheid doorgaand verkeer gestimuleerd een route via de Ring te rijden. De mogelijkheid bestaat om meer doorgaand verkeer

	op te lossen, het zijn pleisters; – de plannen voor Westplein, Monicabrug e.o. om meer verkeer uit het centrum te drukken leveren nog meer verkeersdruk op de PHL (en Majella, Schepenbuurt, Cartesiusdriehoek) op; – toekomstige nieuwe initiatieven zoals de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en andere bouwplannen in het noorden van Zuilen leveren ook meer verkeersdruk op de PHL op, – de wens om de Westelijke Stadsboulevard – te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra verbinding met de A2 wordt gerealiseerd of er een linskafverbod vanaf de MLK de Pijperlaan op gaat gelden. (en andersom) Ik hoop van harte dat er iets verandert in de plannen, want wat er nu ligt verslechtert de leefbaarheid in de wijk enorm. Kunnen jullie mij vertellen wat er gaat gebeuren met deze reactie?	naar de Ring te brengen. Dit kan met extra inzet van DVM en mobiliteitsmanagement. Bij WSB maakt mobiliteitsmanagement een substantieel onderdeel uit van het project. Uit de onlangs gehouden evaluatie blijkt dat de doelen m.b.t. doorstroming gehaald zijn ondanks dat er een reductie in asfalt is aangebracht ten gunste van oversteken voor langzaam verkeer en groenvoorzieningen. Het DVM-systeem werkt en kan worden ingezet op sturen en beïnvloeden van verkeersstromen. Indien gewenst kan er meer verkeer aan de randen worden gedoseerd, zodat er minder verkeer over 't Goylaan gaat rijden. Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook doorgaand verkeer die via de RING moet gaan rijden. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. De wegvakken worden door DVM bewaakt en sturen de lokale verkeerslichten bij waar nodig. In de drukke periode wordt te veel aan verkeer aan de randen van de stadsboulevard gedoseerd toegelaten. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

		Bij de berekeningen voor de WSB voor de toekomstsituatie is rekening gehouden met nieuwe woningbouwontwikkelingen en de autonome groei van de stad. Hieruit blijkt dat het ontwerp goed functioneert als een deel van het doorgaand verkeer via de RING zal rijden. Aanvullend: Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2
49	Ik moet elke dag vanuit mijn huis naar de A2 richting het zuiden. Hiervoor is nu geen makkelijke route, sinds je niet meer bij de Douwe Egberts fabriek na de brug naar links kan. Je kunt hier enkel rechtdoor en dat is handig als je naar Amsterdam moet, maar niet als je naar Den Bosch moet. Dus word ik gedwongen om ofwel via Amsterdamsestraatweg, Daalsetunnel, Lombok te rijden ofwel via Cartesiusweg en Lessinglaan. Kortom via de Westelijke Stadsboulevard. Ik vind beide opties erg druk en onhandig. Dus ik zou adviseren om in de plannen te zorgen voor een goede doorstroming naar de snelweg. Dit is echt noodzakelijk om de bereikbaarheid van de stad voor woon-werk verkeer acceptabel te houden.	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.
50	Vooropgesteld: ik ben blij dat er in ieder geval iets gaat worden gedaan aan de m.i. onhoudbare situatie. Met name luchtkwaliteit en leefbaarheid (veel te veel auto's) is bedroevend. Vandaar dat ik blij was met het plan om alles enkelbaans te maken. Wat schetst mijn verbazing: ter hoogte van de Schepenbuurt laat u opeens dit ontwerpprincipe los. Dit wordt gemotiveerd met: dan kan het bestemmingsverkeer beter worden afgewikkeld. Mijn inschatting is dat deze rijstroken zullen volstromen met stilstaande auto's; pas dan gaat de toeritdosering verderop in werking. Het is volgens mij het een of het ander: een scherpere toeritdosering zorgt ervoor dat u die 2 banen niet nodig heeft; of u draait de kraan iets verder open en de 2 banen hier voor de wijk stromen vol met auto's die stilstaan omdat richting de Hogeweidebrug een file ontstaat. Graag zie ik daarom ook ter hoogte van de Schepenbuurt enkele banen die goed doorstromen omdat u de toeritdosering scherp hebt afgesteld. Verder gaat mijn voorkeur mbt de Majellaknoop uit naar het Fris Alternatief. Een variant daarop die te overwegen is dat voor OV en hulpdiensten een fietsstraat doorheen loopt waar dit laag	In het mobiliteitsplan SRSRSB heeft de gemeente het gewenste verkeersbeleid vastgesteld. Hierin staat dat er voldoende capaciteit beschikbaar moet blijven voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer dient om te rijden via de RING. Uit de verkeerskundige analyse blijkt dat er daarom op enkele plekken 2 x 2 rijstroken nodig zijn om het bestemmingsverkeer te kunnen verwerken. De WSB heeft ter hoogte van de Schepenbuurt 2x2 rijstroken. Dit is nodig om de grote hoeveelheden bestemmingsverkeer in het gebied op een soepele manier te kunnen verwerken. Het

	frequente verkeer te gast is. Mogelijke argumentatie van mijn buurtgenoten dat wij niet de wijk uit kunnen is onzinnig: wij kunnen de wijk per auto prima verlaten via de 'kanaal' uitgang. Sterker nog: de gemeente zou kunnen onderzoeken of de Schepenbuurt alleen nog via de Cartesiusweg is in te rijden via de Fregatstraat komend vanaf de Esso (dus niet meer vanaf de BP zijde van de Cartesiusweg) en niet meer is te verlaten via de Schoenerstraat. Dit zou de variant met 1 rijstrook ter hoogte van de Schepenbuurt ondersteunen (minder uitgaand en ingaand verkeer aan die zijde). In deze variant zou de rijrichting van de Fregatstraat ten westen van het Aakplein moeten worden omgedraaid. Verkeer vanuit onze wijk wikkelt zich af via de Keulsekade richting Gamma en kan daar vandaan naar iedere richting. Of via Keulsekade richting het industrieterrein Cartesiusweg. Voorwaarde daarvan is dat het bruggetje open blijft. Deze variant stimuleert ook dat je komend vanaf het zuiden (A12/A2) de gewenste afrit neemt en via de Hogeweidebrug/Gamma naar rechts naar de Schepenbuurt rijdt.	doseren van verkeer bij de Hogeweidebrug biedt niet voldoende soelaas om hier 2x1 rijstroken mogelijk te maken. De gemeente heeft onderzocht of het mogelijk is om 2x1 rijstroken mogelijk te maken met alleen rechts-in rechts-uit voor de Schepenbuurt. Dit zorgt juist voor extra rijbewegingen op de kruisingen met het Thomas à Kempisplantsoen en de Nijverheidsweg en is daarom niet wenselijk. De Keulsekade is niet ingericht en bedoeld als wijkontsluitingsweg.
52	Goed om te zien dat men realiseert dat het verkeer niet zal verminderen zolang de verkeersdeelnemers geen beter alternatief hebben, of zolang de reden waarom men gebruik maakt van deze route niet wordt weggenomen. Ik mis in dit plan alleen de uitwerking van deze alternatieven. Zolang die er niet zijn, zal er geen gedragsverandering optreden en veroorzaakt dit plan m.i. alleen opstoppen van dezelfde hoeveelheid verkeer en daarmee alleen maar meer overlast. Mijn voorstel is dus om eerst de alternatieven uit te werken en die te realiseren. Dat zal een verandering teweegbrengen. Daarna kan de boulevard pas worden ingericht (anders wordt dit alleen een beperking i.p.v. een oplossing)	We proberen op drie manieren mensen te motiveren tot ander, meer gewenst gedrag, namelijk: 1^e: mensen verleiden niet te reizen 2^e: mensen verleiden met andere vervoermiddelen te reizen door de fiets en het OV aantrekkelijker te maken (door inzet van mobiliteitsmanagement en DVM) 3^e: mensen informeren over de gewenste rijroute bijvoorbeeld via NRU (Amsterdam) of via de oostelijke Ring (Den Bosch) via routinformatie In aanloop naar de bestuurlijke besluitvorming eind 2017 wordt door het project WSB nu gewerkt aan het in beeld brengen van alternatieven en wordt er een gedetailleerde vraagbeïnvloedingsaanpak uitgewerkt, zodat de mensen die daar voor open staan een zo gericht mogelijk aanbod kunnen ontvangen. Afhankelijk van de uitkomsten van de besluitvorming kan met

		het aanbieden van alternatieven gestart worden in de loop van 2018.
53	Middels deze mail reageer ik op uw Wijkbericht mei 2017 inzake conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard. In uw inleiding schrijft u o.a. dat de stad bereikbaar moet blijven. In de verdere toelichting lees ik echter dat de capaciteit voor autoverkeer afneemt, door van 2x2 naar 2x1 rijstroken te gaan. Ook wordt geïmpliceerd dat op deze stadsboulevard alleen autoverkeer zou moeten rijden dat in omliggende wijken moet zijn en dat er geen sprake is van een doorgaande weg. Mijns inziens is de betreffende route echter juist een belangrijke doorgaande weg binnen de RING, waarvoor ook geen goede alternatieven bestaan. In uw wijkbericht worden deze alternatieven dan ook niet geschetst, anders dan dat automobilisten maar een ander vervoersmiddel moeten kiezen of hun navigatiesysteem moeten gebruiken... omrijden via de RING lijkt me ook niet opportuun, omdat ook daar de capaciteit beperkt is en bovendien bij omrijden onnodig veel kilometers worden gereden. De mate waarin en manier waarop de stad Utrecht automobilisten 'wegpest' irriteert mij mateloos. Dit conceptontwerp is daar één van de uitwerkingen van. Het wordt als vanzelfsprekend gepresenteerd dat het autoverkeer moet worden teruggedrongen, zonder een aanleiding c.q. rationalisatie te benoemen. De gewone forens is het slachtoffer. Het is m.i. goed om ruimte te maken voor fietsers en voetgangers (hoewel ik het tekort aan capaciteit hiervoor op de route van de Westelijke Stadsboulevard niet herken), maar m.i. geen reden of noodzaak om dit ten koste van het autoverkeer te laten gaan. Graag zou ik dus zien dat de automobilist niet op voorhand, zonder opgaaf van reden, als ongewenst wordt bestempeld en de functie van deze stadsboulevard als doorgaande route voor autoverkeer binnen de stad gehandhaafd blijft, inclusief de daarvoor benodigde capaciteit.	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB.
54	Het ziet er allemaal heel mooi uit, maar ik heb erg mijn twijfels of het wel helpt. Het staat nu al regelmatig vast op de Marnixlaan en dan is dit nog tweebaansweg. Daarbij willen jullie J.S. de Rijkstraat in twee richtingen laten functioneren. In mijn beleving is dat niet haalbaar, de straat wordt hiermee nog drukker waardoor kinderen niet meer veilig zijn. Het is nu al redelijk druk en er	Het openstellen van de JS de Rijkstraat in twee richtingen is met name bedoeld om het kruispunt JS de Rijkstraat-Marnixlaan overzichtelijker en hiermee veiliger te maken. Omdat het uitrijden

	wordt hard gereden, laat staan als verkeer vanuit twee richtingen mogelijk is. Mensen kunnen dan via onze wijk zo naar de Pionstraat rijden zonder om te hoeven rijden. Vroeger was de straat al open vanuit twee richtingen. Dit is destijds opgeheven na klachten van de buurt en nu gaan we de weg weer in twee richtingen openstellen!!!	van de wijk via de parallelweg in het ontwerp niet meer mogelijk is, wordt uitrijden via de JS de Rijkstraat een logisch en veilig alternatief. De school wordt makkelijker bereikbaar, verkeer hier naartoe hoeft niet meer de hele wijk door. Het klopt dat mensen in het nieuwe ontwerp door kunnen rijden naar de Pionstraat. De JS de Rijkstraat is echter smal, voorzien van drempels, plateaus en bochten en vormt daarmee geen aantrekkelijke route voor doorgaand verkeer. Het kruispunt bij de van Hoornekade zal met de nieuwe inrichting bovendien beter doorstromen, waardoor de verwachting is dat doorgaand verkeer niet op zoek zal gaan naar sluiproutes door de wijk.
55	Er wordt in het ontwerp gesproken over bestemmingsverkeer. Dat is verkeer dat haar bestemming heeft binnen de rode vlek op de kaart. Wat hier verkeerd gaat is dat wanneer, zoals voorheen, de afrit en oprit naar de A2 bij Douwe Egberts actief zou zijn, de vlekken waarbinnen je bestemmingsverkeer als zodanig kunt beschouwen kleiner wordt. Er is dan immers een extra entree en uitweg. De boulevard is dus een lapmiddel voor een planningsfout die gemaakt is bij het aanleggen van de A2. Er is teveel verkeer, omdat er teveel bestemmingsverkeer is omdat het plangebied waarbinnen dat bestemmingsverkeer zich begeeft te groot is. Het missen van de af- en oprit zorgt ervoor dat meer mensen deze route kiezen als doorgaande route, omdat het alternatief ze door Leidsche Rijn heen stuurt, en/ of geheel om via Maarssen. Ik wil dat het nieuwe ontwerp en de plannen ingaat op dit probleem.	Voor antwoord zie inleiding “Veel voorkomende onderwerpen” A: Aansluiting A2.
56	Onlangs ontving ik in mijn brievenbus een wijkbericht omtrent het conceptontwerp westelijke stadsboulevard. Allereerst mijn waardering voor de uitnodiging tot het geven van input op het voorgestelde ontwerp. Uitgangspunt van het ontwerp is dat de stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar blijft. Met het plan zoals het nu voorligt maak ik me zorgen of dat gaat lukken. Het lijkt erop dat het er mooi en groen gaat uitzien, maar ik ben bang dat daar wel vaak files op staan.	Het project Westelijk Stadsboulevard richt zich op een aanpak voor bewoners en een aanpak voor doorgaand verkeer. Wat betreft het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de wijken rondom de WSB) kan het onderscheid gemaakt worden tussen doorgaand verkeer met een herkomst en/of

Op dit moment is er (vanuit eigen ervaring) al nauwelijks voldoende capaciteit beschikbaar. U heeft een nieuw ontwerp opgesteld dat zou functioneren met 96% van het huidige verkeersaanbod. Dit terwijl u ook verwacht dat het aantal inwoners van de stad sterk zal stijgen (met ~20–25% tot 2030). Daar komt natuurlijk bij dat in algemene zin Nederland drukker en voller wordt (door groei van de bevolking, economie, meer handelsstromen, meer pakjes/boodschappen bezorgd, etc. etc.) Ik denk dat de maatregelen die u voorstelt om de vraag te sturen niet realistisch zijn. Mijn belangrijkste vragen en opmerkingen aan u zijn: 1. U stelt voor reizigers alternatieven te bieden voor rijden en reizen door middel van apps en ze via een goede route te sturen. Maar hoe gaat dit dan werken? Moet een reiziger dan voor elke stad waar hij heen reist een aparte app installeren? Volgens mij zou dit alleen kunnen werken met apps die mensen al gebruiken, google maps dus. Maar ik betwijfel dat die met allerlei Nederlandse steden custom-made willen gaan samenwerken. Daarnaast kan ik me niet voorstellen dat iedereen in Nederland de "Utrecht app", de "Amsterdam app", etc etc gaat installeren op zijn telefoon. 2. U wilt bewoners alternatieve vervoersmiddelen aanbieden. Ik denk dat heel veel mensen daar nu al voor open staan, maar dat ze concluderen dat het in hun geval niet werkt, anders zouden ze het wel doen. Zo reis ik elke dag per auto heen en weer naar Amsterdam. Ik neem ontzettend graag de trein als alternatief, maar de kans dat ik daar kan zitten in de spits is helaas niet groot. 3. U wilt reizigers gaan belonen voor reizen buiten de spits. Lijkt me ook fantastisch, maar veel mensen worden gewoon geacht op kantoortijden op werk te zijn. Is dus meer een landelijk thema. Los van de vraag hoe je dit moet bekostigen. 4. U wilt niet meer verkeer toelaten dan de wegen aankunnen. Op zich fantastisch voor mij als bewoner, want minder stilstaande auto's en dus minder uitlaatgassen. Echter, volgens mij verplaatst die file zich dan gewoon, en verbetert de bereikbaarheid niet. Zo is 1 van mijn grootste frustraties in het verkeer het tunnel doseren in de Leidsche Rijntunnel. Wellicht geen files in die tunnel, maar de A2 Amsterdam–Utrecht staat tussen 17–19 elke dag wel muurvast. En vwb dynamische bewegwijzering, ik denk dat de meeste automobilisten ofwel de route kennen (en dus de borden niet lezen), ofwel dat ze die niet kennen maar de navigatie in hun auto of op hun	bestemming buiten Utrecht en doorgaand verkeer met herkomst en/of bestemming in wijken in Utrecht (bijvoorbeeld Leidsche Rijn). 1. Voor de eerste groep richt de aanpak zich op het informeren en verleiden van weggebruikers middels (bestaande) applicaties om andere routes te nemen of gebruik te maken van bijvoorbeeld P+R. Door in te zetten op bestaande apps (zoals bijvoorbeeld TimesUpp of Flitsmeister die landelijk actief zijn) is het niet nodig voor elke stad een andere applicatie te gebruiken. Voor de tweede groep kan aangesloten worden bij de bewonersaanpak met een groter scala aan alternatieven. 2. en 3. De aanpak richt zich op het centraal zetten van de gebruiker. Het gaat om reizigers een passend alternatief te bieden – het zetje in de rug– zodat zij, indien mogelijk hun gedrag kunnen veranderen. Dit kan inderdaad een verandering van vervoerwijze zijn, maar ook het reizen buiten de spits of een dagje thuiswerken. Er zijn al veel dienstverleners die hiervoor producten of applicaties voor aanbieden. Hierbij wordt vooral gefocust op reizigers die willen maar ook kunnen veranderen en daarvoor open staan. Wij zijn er niet op uit om reizigers te verplichten of voor te schrijven, maar te prikkelen of verleiden waar mogelijk. Er zal altijd een groep blijven die met de auto in de spits zal blijven rijden over de WSB, en dat is ook nog steeds

	telefoon gebruiken. Overigens kunnen goed afgestemde 'groene golven' natuurlijk de doorstroming heel goed helpen. Een lang verhaal samengevat – en begrijp me niet verkeerd, ik sta volledig achter het doel – maar dit plan is m.i. gestoeld op 'wishful thinking'. Is dit ergens in de wereld op fatsoenlijke schaal al succesvol toegepast? (d.w.z. het vraagsturen van verkeer). Ik zou vermoeden van niet. De techniek/digitalisering maakt van alles mogelijk, maar ik denk dat de praktijk echt zeer weerbarstig is. Volgens mij proberen we in Nederland al tientallen jaren mensen uit de auto te krijgen met tot op heden weinig succes. Hopelijk heeft u iets aan deze vragen en opmerkingen. Ik ben erg benieuwd naar uw reactie hierop en ik wens u veel succes met het verdere project.	mogelijk. 4. Met behulp van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) wordt de doorstroming op de stadsboulevard gemonitord en worden waar nodig automatisch op kruispuntniveau aanpassingen in de verkeerslichtenregeling doorgegeven. Bij drukte zal niet meer verkeer worden toegelaten dan dat de door DVM bewaakte wegvakken aan kunnen. Het teveel aan verkeer wordt op de aangewezen bufferplekken gedoseerd toegelaten. Dat kan aan deze randen een vertraging geven waardoor adviesroutes door bijvoorbeeld Googlemaps en TomTom-navigatie al gewijzigde routes voorstelt voor doorgaand verkeer die nog onderweg zijn richting Utrecht. Deze systemen zijn al met smartphones, TomTom en nieuwere routenavigatie in auto's beschikbaar. De opvolging hiervan is erg hoog omdat de voorgestelde routes ook daadwerkelijk kortere reistijden geven. Toevoeging: Uit internationaal empirisch onderzoek naar 70 Europese projecten van University College in London ("Disappearing Traffic? The Story so Far.") Zie website:https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/04/disappearing_traffic_cairns.pdf Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Municipal Engineer 151, March 2002 Issue 1,

		Pages 13–22) blijkt dat het weghalen van capaciteit voor autoverkeer ertoe leidt dat autoverkeer andere routes gaat zoeken, maar dat niet al het autoverkeer op vergelijkbare routes terugkomt. Dit fenomeen wordt 'verdampend autoverkeer' genoemd. Het is opgetreden in o.a. Oxford, Neurenberg, York, Munchen, Frankfurt, enzovoort. Ook in Utrecht bijv. in de omgeving van Maliesingel gebleken dat een andere inrichting er toe leidt dat er minder auto's gaan rijden, zonder dat dit elders tot verkeersproblemen leidt.
57	De doorstroming op de rotonde ter hoogte van Van Hoornekade/Marnixlaan loopt niet lekker. Vooral voor wat betreft de bus. Rijdend vanuit Noord naar Zuid loopt het regelmatig vast doordat verkeer uit de Van Hoornekade richting Oost de doorgang naar Laan van Chartroise belemmert. Bussen staan hier soms wel 7 minuten te wachten. Ik denk dat het anders kan, zelfs op dit moment.	De rotondes bij de Marnixlaan–Egmondkade en Marnixlaan–Van Hoornkade worden voorrangspleinen. Deze nemen minder ruimte in beslag. Verkeersdeelnemers hoeven niet onnodig voor verkeerslichten te wachten; uitwisseling tussen verkeersdeelnemers vindt meer plaats via oogcontact. Wanneer er gedetecteerd wordt dat voetgangers, fietsers, bussen of auto's uit zijrichtingen te lang moeten wachten, wordt het autoverkeer op de hoofdrichtingen even stilgezet met doseerlichten. Zo kunnen ook kwetsbaardere verkeersdeelnemers gemakkelijker oversteken. Het systeem blijft continue actief, maar zal naar verwachting alleen nodig zijn gedurende spitsuren. Dit verbetert naar verwachting de doorstroming van het busverkeer.
59	Onlangs ontving ik het wijkbericht Conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard. Ik maak mij hier ernstige zorgen over. De afname van auto's en de ontwikkeling van alternatieven wordt in dit bericht veel te rooskleurig	Bij de berekeningen in het kader van de WSB is rekening gehouden met de verdere groei van de stad, en andere infrastructurele en nieuwe woningbouwprojecten.

	geschetst. Het aantal auto's op de betreffende wegen neemt nog altijd toe, maar in het conceptontwerp wordt ervan uit gegaan dat het aantal auto's met 5 tot 10% zal afnemen door herinrichting, alternatieven en dynamisch verkeersmanagement. Om met dit laatste te beginnen: door minder auto's toe te laten op de stadsboulevard, nemen de totale verkeersbewegingen niet af. Deze automobilisten staan hooguit langer voor een verkeerslicht te wachten. Alternatieven, zoals een volwaardige ringweg rond Utrecht, zijn tot op heden nog niet gerealiseerd. Openbaar vervoer is ook geen alternatief, doordat bussen in het nieuwe concept geen eigen busbaan meer hebben. Deze zullen dus achteraan in de rij moeten aansluiten. De herinrichting zorgt er strikt genomen voor dat er minder auto's door de stadsboulevard passen, maar realiseert daarmee wel een dagelijks verkeersinfarct. Het plan komt op mij behoorlijk ondoordacht over. Bij file op de snelweg, heffen we niet de snelweg op om het probleem op te lossen. Zo is het ook met de stadsboulevard. Door de stadsboulevard te versmallen, wordt de capaciteit van de weg verminderd, terwijl het aantal verkeersbewegingen hetzelfde blijft. Door geen alternatief te bieden, gaat dit ten koste van de bereikbaarheid van Utrecht. Het plan voor de Westelijke Stadsboulevard zou pas uitgevoerd kunnen worden, als de overige infrastructuur op orde is. Dit betekent dat openbaar vervoer een serieus alternatief moet zijn (wellicht een tramlijn) en alternatieve routes aanwezig moeten zijn (ringweg Utrecht). Alleen dan kan het aantal auto's op de stadsboulevard afnemen. Zoals het plan er nu uitziet, gaat dit niet gebeuren en wordt enkel de capaciteit van de weg verlaagd met files tot gevolg.	Uit de analyses blijkt dat het autoverkeer in het avondspitsuur in 2025 zonder WSB toeneemt met gemiddeld 20% tot 25%. Hierdoor zou de milieuhinder (luchtkwaliteit en geluid) binnen het gebied toenemen. Daarnaast zijn de kruispunten op en rond het traject in de huidige vormgeving niet geschikt voor een dergelijke groei, waardoor de filevorming langs woningen en winkels aan de WSB toeneemt. Als gevolg van de herinrichting neemt de autoverkeersdruk op de WSB in het avondspitsuur af ten opzichte van de 'niets doen' situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De te verwachten autoverkeersdruk in het avondspitsuur in 2025 wordt gemiddeld 5% tot 10% lager dan in het huidige avondspitsuur. De verkeersbelasting is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en DVM. In de praktijk blijkt dat mensen een voorkeur hebben voor de kortste route (in tijd). Van dit principe maken we binnen dit project gebruik. Een deel van het huidige autoverkeer zal een sneller alternatief vinden (rijden via de RING) in plaats van via de WSB. Bij drukte zal niet meer verkeer worden toegelaten dan dat de wegvakken aan kunnen. Het teveel aan verkeer wordt op de aangewezen bufferplekken gedoseerd toegelaten. De

		doorstroming van het auto- en busverkeer op de WSB is hiermee geborgd. De bussen krijgen een aparte busstrook ter hoogte van de kruisingen waar wachtrijen staan. Ze kunnen dus langs de wachtrij rijden. Op de WSB zelf zijn geen busbanen ontworpen, dit komt grotendeels overeen met de huidige situatie.
60	Het valt op dat de Lessinglaan/Jos.Haydnlaan steeds vaker files bevat die de doorstroming vertragen en de uitstoot van gassen verhoogt. Ik denk dat dit voor een deel is op te lossen door de aansluiting op de A2 weer in ere te herstellen nabij de Douwe Egberts; dan zal veel verkeer direct verdwijnen uit de stadswijken.	Voor antwoord Aansluiting A2: zie inleiding "Veel voorkomende onderwerpen" A: Aansluiting A2.
61	Na de informatie op facebook en het wijkbericht van 17 mei heb ik veel vragen en opmerkingen. Zo vraag ik me af; wordt dit plan de tweede blamage? 't Goylaan is nou ook niet echt uitgekapt zoals het moet zijn, het is kort gezegd een drama. Wie verzint deze plannen?? Is er een goede verkeerspsycholoog bij betrokken?? Het staat nu al vast vanaf Kanaleneiland tot aan Amsterdamsestraatweg, soms tot aan Overvecht. Misschien kom ik pessimistisch over, maar ik vind jullie plan erg optimistisch. Ik ga toch liever voor realistisch. Want wie zegt dat het autogebruik minder wordt? Dat is toch al meerdere keren beweerd, maar niet gelukt? Waarom nu dan wel?? Omdat automobilisten er vanzelf een keer goed de schijt van krijgen en het openbaar vervoer pakken?? En over dat stilstaan gesproken: Hele wereld toppen komen bij elkaar om auto's voor een bepaald bouwjaar niet meer toe te laten tot de stad, maar nu wordt er wel een situatie gecreëerd waarbij er veel uitlaatgassen uitgestoten zullen worden. En die paar grassprietten en bomen kunnen dat niet verwerken dus meer uitlaatgassen. En dan nog maar te zwijgen over sluiproutes en het gedrag van de bestuurders. Als ik nu al zie en meemaak hoe mensen elkaar het licht in de ogen niet gunnen verwacht ik voor deze route niet veel goeds. Vandaar de vraag of er een verkeerspsycholoog bij betrokken is. Ik, als scooterrijder moet voor een viaduct van nog geen tweehonderd meter anderhalve kilometer	Het doel van de herinrichting van 't Goylaan was niet het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer, maar het op peil houden van de doorstroming. Uit de onlangs gehouden evaluatie blijkt dat de doelen m.b.t. doorstroming en leefbaarheid zijn gehaald. De veiligheid en werking van de nieuwe inrichting van 't Goylaan is extern getoetst door middel van een audit. Deze audit is uitgevoerd door verkeersveiligheidsauditors en een verkeerspsycholoog van een onderzoeksbureau. De audit wijst uit dat er geen aanpassingen noodzakelijk zijn om redenen van verkeersveiligheid. Zie de volgende link voor de belangrijkste conclusies uit de rapportage: www.utrecht.nl/t-goylaan Voor, tijdens en na de herinrichting van de WSB zet de gemeente actief in op het gebruik van andere vervoermiddelen door middel van

	omrijden, ook zo iets. Inmiddels ben ik al zes keer aangereden en nee, ik rijd niet als een idioot. Bij de gemeente krijg ik geen gehoor op mijn vragen, de Fietzersbond kan alleen melden dat de situatie zo is omdat fietsers zo schrikken als wij voor bij komen. Gek he, als je muziek luistert, aan het bellen bent, je facebook aan het bijwerken bent etc etc. Oh, het is niet goed voor hun gezondheid omdat mijn conclusie is dat de scooter met blauwe kentekenplaat meer uitstoot geeft dan met gele kentekenplaat. Maar ik moet er weg op en mag wel gas happen en mij op een hoop rijden omdat ze staan te bladblazen recht in mijn gezicht. Er is ook niet echt nagedacht over putten die onder asfalt niveau liggen etc . Dus heel veel vragen nu hopen op een antwoord. Ben toch wel heel benieuwd Maar heb nog wel een punt zoals het plan er nu uit ziet hoe gaan jullie dat oplossen met hulpdiensten, ambulance, politie, brandweer?! Want zoals het er nu uit ziet komen ze er al niet door als het van Kanaleneiland tot aan de Amsterdamsestraatweg vast staat.	mobiliteitsmanagement (vraagbeïnvloeding) en DVM. Er is een quick scan voor lucht en geluid uitgevoerd. De herinrichting van de WSB leidt overal tot verbetering van de luchtkwaliteit, behalve bij de Omloop. In de volgende fase komt er een gedetailleerder onderzoek naar lucht en geluidseffecten. Het is helaas niet mogelijk om infrastructuur zó te ontwerpen dat verkeerd weggebruik wordt voorkomen. Wel is het zo dat te snel rijden duidelijk afneemt als een weg smaller is, dus 2x1 in plaats van 2x2. Daarnaast is het zo dat met een 2x1 weg in plaats van een 2x2 weg inhalen niet meer mogelijk is, waardoor de langzaamste auto maatgevend wordt voor de snelheid van het overige verkeer. Ook is te zien dat auto's eerder voetgangers en fietsers laten oversteken bij een enkele rijstrook dan bij meerdere autorijstroken. Deze psychologische principes zijn meegenomen in het ontwerp. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten.
63	Momenteel is er op 1 stuk (Lessinglaan) al maar 1 rijbaan beschikbaar. Dit leidt al tot een grote file in de spits. De A2 en de rijbanen boven over de Tunnel (hoge weide) staan vast. Als je hier nog een	Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes

	stadboulevard gaat maken is er helemaal geen doorstroming meer. Tevens vraag ik me af of de situatie veiliger gaat worden. Gezien er nu in de spits al geen doorstroming is leidt dit bij het kruispunt bij het Ibis hotel al tot grote gevaren voor de verkeersveiligheid. Tevens krijg je straks meer last van uitlaatgassen doordat het verkeer slecht doorstroomt. Goed punt is om de bewoners tegemoet te komen met een alternatief. Echter lijkt het me nog beter als er in de spits alleen maar bestemmingsverkeer zou kunnen komen. En wat drempels zou ook niet verkeerd zijn. Auto's rijden er te hard.	van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein- Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit zorgt ervoor dat er op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan een rustiger verkeersbeeld en minder files ontstaan. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én

		bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. Door het toepassen van DVM (dosering van het verkeer bij het 24 Oktoberplein, Hogeweidebrug en kruispunt Marnixlaan–Brailledreef) wordt onnodige stilstand op de WSB voorkomen, zodat het verkeer op de WSB kan doorrijden. Daardoor verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB.
64	Zolang het maar niet (gedeeltelijk) 1 baans wordt. Als je kijkt naar 't Goylaan is dat daar ook een flop en ramp als je daar in de spits rijdt. Mensen die er wonen, moeten toch met de auto naar hun werk buiten de stad kunnen. En nee, niet iedereen wil of kan met de fiets of ov naar werk. Ik vrees voor dezelfde perikelen in de straat die ik nu elke dag afleg. Ik sta hier nu al dagelijks vast op de zgn. westelijke stadsboulevard, laat staan dat het straks erger wordt...!	De herinrichting van 't Goylaan had het doel om leefbaarheid te vergroten en niet om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Uit de onlangs gehouden evaluatie blijkt dat de doelen met betrekking tot doorstroming (handhaven bestaande doorstroming) gehaald zijn. Dit ondanks de reductie in asfalt aangebracht ten gunste van oversteken voor langzaam verkeer en groenvoorzieningen.
65	Gisteren ontvingen wij het wijkbericht met informatie over het conceptontwerp van de westelijke stadsboulevard. Ik denk dat dit deel van de stad flink zal opknappen van het plan. De toekomstige bereikbaarheid en vertragingen baren mij natuurlijk wel zorgen. Door het wegnemen van de A2 toegang naar het zuiden via de Hogeweidebrug dien ik het hele traject van de stadsboulevard af te leggen.	Voor antwoord zie inleiding "Veel voorkomende onderwerpen" A: Aansluiting A2. De instelling van de verkeerslichten maakt inderdaad onderdeel uit van het DVM van het project. Hiermee bedoelen we dat de verkeerslichten van de verschillende kruispunten

	Toen deze toegang er nog was, was de situatie "acceptabel". Echter nu is het 's avonds niet meer te doen om thuis te komen en vaak moet ik via Maarsen omrijden. Om de huidige drukte op de stadboulevard te verminderen lijkt het mij verstandig om breder te kijken dan alleen de boulevard en de uit/inal via de Hogeweidebrug te herstellen. PS. De huidige vertraging is momenteel grotendeels toe te kennen aan de verkeerslichten bij Spinozakerk. Doordat bussen hier voorrang krijgen staan de lichten letterlijk 5 min op rood. Daar valt dus inderdaad al veel te winnen met slimme stoplichten.	met elkaar communiceren en elkaar beïnvloeden.
66	Ik ben uiterst verontwaardigd over de bizarre plannen van de stadsboulevard; en wel om de volgende redenen. Zo'n boulevard is in essentie geweldig; maar wat is ons in het verleden beloofd met de JHL? Er is diverse malen geprotesteerd, de gehele laan hing vol met posters Rondweg weg! De laan werd versmald, met als treurig gevolg, dat bij mij voor de deur dagelijks ellenlange files staan, met niet gesynchroniseerde verkeerslichten. De luchtvervuiling valt niet te meten. Van alle toezeggingen van de gemeente klopt dus gewoon niets. Reden waarom ik geen enkel vertrouwen heb in de toekomstige plannen. Men gaat er eenvoudigweg vanuit, dat – het GroenLinks standpunt – je het openbaar vervoer moet nemen of de fiets, zonder rekening te houden met het nu in NL normale vervoermiddel. Ten overvloede: ik gebruik – milieubewust in Utrecht – alleen het openbaar vervoer, maar wens, als ik dit wil, me rustig in mijn auto te verplaatsen, zonder betutteling. Kortom na het fiasco van autoluwheid op de JHL geloof ik voor geen cent meer in Utrechtse verkeersplannen, voor mij nu alleen nog maar een onderwerp van zwarte humor.	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen" door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer:

		1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop.
67	Ik zie het concept totaal niet zitten, het zal tot meer files/ergernis lijden. Tevens verwacht ik dat de uitstoot langs de weg hoger zal worden. Ik opteer voor slimme verkeerslichten. Slimme verkeerslichten houdt het volgende in: 1. Het kunnen doseren van verkeer aan de hand van het aantal voertuigen. 2. Het uitschakelen van verkeerslichten indien er nauwelijks verkeer aanwezig is. Tevens fietsers automatisch voorrang verlenen.	Slimme verkeerslichten worden zeker toegepast binnen het project. Dit gebeurt op twee manieren: ten eerste wordt verkeer aan de randen van de WSB zodanig gedoseerd dat er geen files op de WSB ontstaan, ten tweede doen we onderzoek naar het invoeren van een groene golf voor het verkeer op de langs richting. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17),

		verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop.
68	Met veel interesse heb ik gekeken naar het conceptontwerp. Het is goed dat de binnenring aangepakt wordt, er gestreefd wordt naar een balans tussen bereikbaarheid en doorstroming aan de ene kant, en leefbaarheid en milieu aan de andere kant. Net als zoveel anderen maak ik me zorgen over de bereikbaarheid van een aantal wijken in Utrecht (in het bijzonder Ondiep, maar ook een aantal aanliggende wijken). Vanuit Ondiep zijn er diverse routes mogelijk naar de A12 richting Den Haag, maar veel hiervan worden door het huidige beleid erg lastig gemaakt. Bijvoorbeeld: Weerdsingel en Westplein worden autoluw gemaakt, de route via de Hogeweidebrug–Verlengde Vleutenseweg is dicht, de route via ring noord is vele kilometers om. Ik zou er daarom voor pleiten om de binnenring (binnenkort de stadsboulevard) voldoende geschikt te houden voor verkeer binnen Utrecht. Er worden ongetwijfeld veel suggesties gedaan, maar de volgende wil ik graag nogmaals benadrukken: – streef waar mogelijk naar het model van de Kardinaal de Jongweg: groene golf en ruime opstelstroken voor afslaand verkeer. In het concept ontwerp zou ik ter hoogte van de Marnixlaan extra opstelstroken toevoegen – realiseer één of meerdere oversteekplaatsen voor voetgangers en/of fietsers door middel van bruggen of een viaduct (bv. bij het verlengde van de Dafne Schippers brug, de Cremerstraat, de vleutenseweg of langs het spoor bij station zuilen) – handhaaf waar mogelijk 2x2 rijstroken i.p.v. 2x1 – uit eigen ervaring kan ik zeggen dat de verkeersoverlast voor een klein deel wordt veroorzaakt door de aantallen auto's, en voor een groot deel door de auto's die te hard rijden en opgevoerde scooters of motoren. Dus graag (en dit geldt voor heel Utrecht): handhaven van de maximum snelheden en optreden tegen geluidsoverlast.	Conform het mobiliteitsplan SRSRSB wordt het doorgaande autoverkeer op de stadsboulevards (bijv. Cartesiusweg) gestimuleerd om via de Ring te rijden. Dit schept op de stadsboulevards ruimte voor autoverkeer dat eerst via de binnenstad reed (Weerdsingel, Westplein). Dit gaat dan meer rijden via de Stadsboulevard (bijv. Cartesiusweg). Het gaat hier om wijk–wijkverkeer. Anders gesteld: in de geest van het Mobiliteitsplan wordt (doorgaand) autoverkeer meer buitenom geleid dan vroeger. Wel is er voldoende ruimte voor wijk–wijkverkeer op de stadsboulevard. Routes via de binnenstad en de stadsboulevard worden langzamer en minder aantrekkelijk gemaakt voor doorgaand verkeer. Een stadsboulevard heeft in principe een groene middenberm, veiliger ontworpen kruisingen, zoveel mogelijk vrij liggende fietspaden en is gemakkelijk en veilig over te steken. Het is één van de uitgangspunten dat de boulevard waar mogelijk uit 2x1 rijstroken bestaat. Doordat we doorgaand verkeer bij voorkeur via de RING leiden, kan de leefbaarheid in de wijken aan de binnenstedelijke wegen verbeteren. Ook de inrichting van een mooie en groene openbare ruimte draagt bij aan de leefbaarheid. De exacte inrichting hangt af van de beschikbare ruimte, de kabels en leidingen onder de grond en de wensen

		van bewoners. Dat is per deelgebied verschillend. Het handhaven op de maximaal toegestane snelheid is een taak voor de politie en de afdeling Vergunning, Handhaving en Toezicht binnen de gemeente. We hebben uw zorgen bij hen onder de aandacht gebracht.
69	Wij wonen aan de A.H.G. Fokkerstraat 2 en ontvingen het wijkbericht mei 2017 met als onderwerp "Conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard in consultatie". Nu heb ik over die Westelijke Stadsboulevard niet direct een mening maar ik werd wel getriggerd door de zinsnede: "Met de herinrichting wordt het voor automobilisten duidelijker dat ze rijden in een woonwijk en niet op een doorgaande route." Nu zijn wij zelf al vrij kritisch op het gebruik van onze auto. Mijn man gaat op de fiets naar het werk en ik met het OV. Echter, veel van onze directe familie woont in het zuiden van Nederland in dorpen die met het OV niet goed bereikbaar zijn. Om hen te bezoeken pakken we dus wel de auto. Voorheen reden we via de Hogeweidebrug en Leidsche Rijn naar de A2 maar dat kan sinds een paar maanden niet meer. Dus zijn we uitgeweken naar de route via Cartesiusweg. En nu lees ik dat dat een stadsboulevard wordt en geen doorgaande route meer is. Kunt u mij vertellen via welke doorgaande route we vanaf ons huis op een efficiënte manier naar de A2 richting het zuiden kunnen komen? Want eindeloos omrijden lijkt mij ook niet gezond voor de stad. Ik hoor graag van u.	De WSB is bedoeld voor verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in de aanliggende wijken, dus bijvoorbeeld voor verkeer van en naar Zuilen zoals in uw geval. U kunt in de toekomst uw huidige route gebruiken Er rijdt nu nog tot 25% doorgaand verkeer op de WSB dat geen herkomst of bestemming de wijken rond de WSB heeft. De bedoeling is dat dit verkeer een andere route gaat rijden. Vanaf de A.H.G.Fokkerstraat kunt u het beste via de Burgemeester Norbruislân en de NRU in zuidelijke richting rijden.
70	Het effect van de stadsboulevard is zeer beperkt! Dit heeft het onderzoek naar het effect van de eerste stadsboulevard 't Goylaan bewezen. De rondwegen om Utrecht lopen hopeloos vast omdat de doorstroom vanaf de diverse afritten vaststaan (zie 't Goylaan en een ellendige situatie op knooppunt Lunetten en de problemen in het Museumkwartier). Het autoverkeer loopt (tegen alle verwachtingen in) niet terug. Stilstaand verkeer is nog steeds veel slechter voor het milieu dan rijdend verkeer. Het beoogde effect is dus niet bereikt en zal ook niet bereikt worden. Er is een groep automobilisten die geen enkele andere keus hebben dan zich met een auto	Het doel van de herinrichting van 't Goylaan was niet het verbeteren van de doorstroming van het autoverkeer, maar het op peil houden van de doorstroming. Uit de onlangs gehouden evaluatie blijkt dat de doelen m.b.t. doorstroming en leefbaarheid (oversteken voor langzaam verkeer en groenvoorzieningen) zijn gehaald. Bestemmingsverkeer (verkeer met een herkomst

	verplaatsen. Zij moeten zich schikken naar de grillen van de autohatende Utrechtse verkeerswethouder. Echter: volgens mij zijn hier nog veel meer belangen in beeld dan alleen fietsers en het milieu. Waarom kan men in veel grotere steden (Amsterdam, Rotterdam enz) normaal en vlotter de stad inrijden dan in Utrecht! En belangrijker: is er wel geld voor deze geldverslindende monsterlijke projecten? Er is namelijk ook geen geld voor normale uitbreiding van of betaalbaar houden van de sportfaciliteiten, behoorlijk onderhoud van het groen, geestelijke verzorging van de jeugd of huishoudelijke verzorging van de ouderen. De stad wordt onbereikbaar en het meeste geld wordt nog steeds uitgegeven door bezoekers met de auto! Zie de beginnende leegstand in de stad. wees reëel en Stop Lot! Wie stopt Lot?	of bestemming in de omgeving van de WSB) moet ook na de herinrichting gewoon gebruik kunnen maken van de WSB. De doorstroming blijft volgens de verkeerskundige analyse ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Voor een kleine groep mensen is de auto de belangrijkste vervoerwijze (bv mensen met een lichamelijke beperking). Uit internationaal empirisch onderzoek blijkt dat een capaciteitsvermindering (minder asfalt) leidt tot minder vraag, omdat reizigers alternatieven gaan kiezen (niet reizen, met andere vervoerwijze, andere route, andere tijd reizen). Ook andere grote steden in Nederland zoeken een nieuw evenwicht tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. In Amsterdam is het Muntplein autoluw gemaakt en in Rotterdam heeft de gemeenteraad ingestemd met de plannen voor een groene stadsboulevard op de Coolensingel. In het MeerjarenPerspectief heeft de gemeenteraad 30 miljoen euro gereserveerd voor de herinrichting van de WSB. Uitgangspunt is een sobere en doelmatige aanpak waarbij bestaande materialen en verhardingen zoveel mogelijk worden hergebruikt.
71	Dat het mooi zal worden, is een feit, net als dat de effecten negatief zullen uitpakken, helaas.... Op papier, gebaseerd op computermodellen, lijkt het een haalbare kaart, maar zoals in het	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.

verleden al vaker in deze omgeving is gebleken: gaat de realiteit hoogstwaarschijnlijk anders zijn. Vanuit mijn rol destijds (+/- 2008-2010) binnen het wijkcomité, hebben wij ons verzet tegen de 'knippen' die toen HET idee waren, input geleverd voor de diverse ontstane situaties in de buurt en aangegeven dat er betere ontsluitingsroutes moeten komen. Helaas heeft Utrecht bedacht dat toch eerst de afrit van de A2 afgesloten moest worden en vrij recent nog, dat de prima uitvalsroute 'verlengde Vleutenseweg' permanent moest sluiten. Oog in Al is daarmee Smog-happer nummer één geworden. Dagelijks staat er kilometers aan file in West, waardoor milieunormen niet gehaald worden en onze gezondheid wordt bedreigd. Ook vliegen hulpdiensten over fietspaden, wordt OV gehinderd en hindert OV, maar is ook de situatie door alle irritaties vaak gevaarlijk voor alle verkeersdeelnemers. Het vergelijken met 't Goylaan mag, echter doen wij dat dan ook: ik lees wekelijks op Sociale media over de vele (bijna-)ongevallen aldaar: het is een kwestie wachten totdat er een dode valt! Een tevredenheidsenquête onder de aanwonenden aldaar geeft misschien bruikbare feedback. Ik ben van mening dat ik als bewoner en daarmee belanghebbende benadeeld ga worden, zolang er geen alternatief wordt ontwikkeld met fatsoenlijke uitvalswegen/aansluitingen op de omliggende snelwegen. Het alternatief via Lage Weide en de Isotopenweg, langs de bestaande spoorlijn, blijft dan ook een interessante optie. Deze optie, gecombineerd met een vernieuwd aansluiting vanuit De Hogeweidebrug bij DE naar de Stadsbaan Leidsche Rijn, zou voldoende ontsluiting naar zowel Noord Als Zuid geven. Hierbij roep ik u op mijn inbreng, alsmede die van alle andere belanghebbenden, mee te nemen in uw overwegingen en besluitvorming. Graag gaat de buurt, met de reeds bekende gesprekspartners, in overleg om de situatie te verbeteren. Mocht dit echter geen of onvoldoende oplossing bieden, zullen eventueel alle mogelijkheden welke het Bestuursrecht hiervoor kent, worden aangewend om de potentieel gedupeerden te beschermen tegen de mogelijke gevolgen van de realisatie van het plan zoals het nu ter beoordeling voorligt. Ik verneem graag de voortgang en besluitvorming, waarvoor dank.	Langs de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en de Lessinglaan zijn geen overschrijdingen van de grenswaarden luchtkwaliteit (vastgelegd in de Wet milieubeheer). Dat blijkt uit de jaarlijkse landelijke monitoring (zie http://www.nsl-monitoring.nl). Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. Op 't Goylaan zijn diverse evaluaties uitgevoerd, de resultaten van het tevredenheidsonderzoek zijn te vinden via www.utrecht.nl/tgoylaan. Het ontwerp van 't Goylaan is door interne en externe experts, hulpdiensten en de busvervoerder getoetst. Op basis van alle ingebrachte suggesties en deze waarnemingen hebben we aanpassingen aan het plein doorgevoerd. Zo zijn het middeneiland, de verlichting en bebording op het voorraagsplein aangepast. Daarnaast is de instelling van de verkeerslichten verder geoptimaliseerd. Tot slot hebben we een onafhankelijk onderzoeksbureau op het gebied van verkeersveiligheid opdracht gegeven om een veiligheidsaudit uit te voeren. Ervaringen die we hier opdoen worden meegenomen in het ontwerp van WSB.

		Aanwonenden worden uiteraard ook bij de vervolgstappen van het project betrokken. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. Overal wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.
74	Allemaal heel leuk, maar hóe willen jullie dan dat mensen vanaf de A2 komende vanuit richting Vianen en de A12 vanuit richting Den Haag, naar de bedrijventerreinen Cartesiusweg en Demkade e.d. reizen? Er is geen (normaal) alternatief. Op deze manier wordt het alleen maar drukker op die stadsboulevard, want je kunt op geen andere (normale) manier vanaf de A2 in dit gedeelte van Utrecht komen. Ben heel benieuwd hoe jullie vinden dat deze mensen moeten rijden?	Voor antwoord zie inleiding “Veel voorkomende onderwerpen” A: Aansluiting A2.
75	Dit is echt te gek voor woorden. Jullie zeggen dat er alternatieven nodig zijn, maar er wordt er niet één genoemd! Het enige waar jullie mee komen is "de reiziger moet het zelf maar uitzoeken met z'n tomtom". Dat is geen alternatief!! Sinds de afsluiting van de afslag bij Vleuten is er geen andere mogelijkheid meer om vanaf de A2 in dit gebied te komen.	We proberen op drie manieren mensen te motiveren tot ander, meer gewenst gedrag, namelijk: 1^e: mensen verleiden niet te reizen 2^e: mensen verleiden met andere vervoermiddelen te reizen door de fiets en het OV aantrekkelijker te maken (door inzet van mobiliteitsmanagement en DVM) 3^e: mensen informeren over de gewenste rijroute bijvoorbeeld via NRU (Amsterdam) of via de oostelijke Ring (Den Bosch) via routeinformatie. Voor aansluiting A2. zie inleiding “Veel voorkomende onderwerpen” A: Aansluiting A2.
76	Ik schrik gewoon van dit ontzettend inwoneronvriendelijke plan! Zo erg had ik het niet verwacht! Hier is alleen maar gedacht aan voetgangers en fietsers, maar er wonen hier ook mensen die met	Vanaf het kruispunt Marnixlaan – J.S. de Rijkstraat kunt u alle richtingen op. Op dit kruispunt wordt

	hun auto naar hun werk moeten zoals ik. Ik werk in Breda en de reistijd is nu met de auto gemiddeld 1 uur een 15min enkele reis. Met het OV minstens het dubbele. Maar met dit plan gaat mijn reistijd met de auto drastisch langer worden doordat er veel meer file gecreëerd gaat worden op de wegen de stad in en vooral ook voor mijn deur! Mijn complex heeft een garage waar ik nu de keuze heb van 3 aanrijroutes afhankelijk van drukte. De bereikbaarheid wordt met dit plan gereduceerd naar 1 aanrijrichting, doordat de ventweg verdwijnt en het stoplicht op het kruispunt Marnixlaan en J.S. de Rijkstraat. Met de files op de Marnixlaan (nu al aanwezig in de spits met 2x2 banen dus straks 2x zo erg met 2x1 baan) wordt dat kruispunt onbruikbaar om te keren (nu kan je een soort van u-bocht maken de ventweg op, maar die optie verdwijnt met dit plan) voor toegang tot de garage of om bij uitrijden van de garage de Marnixlaan over te steken om richting Overvecht te rijden. Dus kan ik alleen nog de garage in als ik vanuit Overvecht kom wat de drukste route is en welke ik dus meestal vermijd nu. En bij uitrijden kan ik dan alleen nog maar door de smalle straatjes van de Geuzenwijk weggelopen. De uitrit van de garage is overigens nu al gevaarlijk en dat wordt niet beter als het verkeer uit 2 richtingen mag gaan komen. Verder vraag ik me ernstig af of jullie onpartijdig hebben laten uitrekenen wat het gevolg is voor de luchtkwaliteit, want al dat optrekken en remmen wat het gevolg gaat zijn van dit plan (zoals te zien op de Joseph Haydnlaan en Lessinglaan in Oog in Al wat 1 file is zelfs op zaterdagochtend al) lijkt mij ook heel slecht voor de luchtkwaliteit. Waarom niet gewoon een groene golf maken van de stoplichten? Dat bevordert tenminste de doorstroming zonder de wegcapaciteit aan te tasten. Verder is de redenering in het plan heel slecht. Jullie reduceren de wegcapaciteit met 50% terwijl jullie zelf al toegeven dat maar 10-20% van het verkeer kan kiezen of het daar wil rijden. Jullie beschrijven ook dat de parkeerplaatsen bij ons complex 's avonds altijd vol staan (met auto's van bewoners dus die uit hun werk zijn gekomen) en vervolgens verlagen jullie doodleuk het aantal beschikbare parkeerplaatsen! Kortom, dit plan wordt een ramp voor mensen die met hun auto naar hun werk moeten. Daarvoor is vaak geen goed alternatief en dit plan gaat extra vertraging opleveren en mijns inziens juist de goed verdienende inwoners de wijk uitjagen. Verder zal dit plan door de verslechtering van de bereikbaarheid van de wijk ook de huizenprijs omlaag jagen. Goed bezig dus als jullie verpaupering van de wijk als doel hebben!	het mogelijk om te keren (met meer opstelruimte in de middenberm om dit veilig te doen), wanneer u vanuit het zuiden komt en de parkeergarage wilt inrijden. Uitrijden via de Marnixlaan blijft ook mogelijk. Dit kan rechtstreeks via J.S. de Rijkstraat op de Marnixlaan. De uitrit van de parkeergarage aan de J.S. de Rijkstraat wordt niet meer of minder veilig dan in de huidige situatie. In de huidige situatie komt er namelijk ook verkeer uit twee richtingen. Vanuit dit plan is er daarom geen aanleiding om hier iets in te veranderen. Omdat het kruispunt met de Van Hoornekade wordt ingericht als voorrangspunt (de verkeerslichten verdwijnen), zal het verkeer hier beter doorstromen. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoep en het wegvak De Omloop. Overal wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De instelling van de verkeerslichten maakt onderdeel uit van het DVM van het project. Hiermee bedoelen we dat de verkeerslichten van de verschillende kruispunten met elkaar communiceren en elkaar beïnvloeden. Of er een groene golf kan worden ingesteld moet hierbij worden bekeken.

		De wegcapaciteit wordt niet met 50% verminderd door het aanpassen van 2x2 naar 2x1 rijstroken. De afwikkeling van autoverkeer wordt met name bepaald door de vormgeving van de kruispunten en de instelling van verkeerslichten. De hoeveelheid parkeerplaatsen rond de Marnixlaan gaat van 69 naar 71 (pagina 74 van het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp).
77	Bedankt voor het toesturen van het conceptontwerp. In eerste instantie ben ik kritisch op het verminderen van de capaciteit van de hoofdwegen in de stad omdat ik van mening ben dat er onvoldoende kwalitatief openbaar vervoer is. Het verminderen van de capaciteit en het creëren van stadsboulevards is een uitgelezen kans om op dit traject een tram aan te leggen die al de wijken rondom het centrum met elkaar verbindt. Een ring van OV die herkenbaar rondom het centrum loopt. Op een gedeelte van de Waterlinieweg na lenen alle wegen zich voor dit gebruik. Het is in mijn ogen naïef om te denken dat de problemen met autoverkeer oplossen op het moment dat je het de automobilist moeilijker maakt om van A naar B te komen. Dit behoeft een integraal plan en niet alleen idealistisch denken. Als ik dan kijk naar het traject en de voorkeur om voornamelijk verkeer tussen de wijken te bemoeilijken denk ik dat Optie A bij de Majellaknoop dit beter faciliteert en verkeer van en naar de wijken van buiten de stad het minst belemmert. Mijn voorkeur gaat dus uit naar variant A. Ik hoop dat mijn zorgen over een gebrek aan hoogwaardige alternatieven meegenomen worden in de besluitvorming. Het nu al benoemen van de mogelijkheid dat er ooit een tram komt te liggen zorgt er voor dat omwonenden zich bewust zijn van de mogelijkheid dat de routes voor intensief verkeer gebruikt worden nu en in de toekomst. Het aantal inwoners in Utrecht stijgt de komende jaar met bijna 25% en vervoer neemt alleen maar toe. Dit zijn (tenzij je een metro aanlegt) vrijwel de enige wegen rondom het centrum die geschikt zijn voor hoogwaardig openbaar vervoer. Als	Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat de WSB na herinrichting 96% van de huidige verkeershoeveelheid kan verwerken. Juist de instandhouding van de huidige situatie (dus 'niets doen') zorgt voor een grote toename van vooral doorgaand verkeer. Dank voor uw suggestie m.b.t. het openbaar vervoer. We geven deze suggestie door aan de provincie Utrecht. Deze partij is de vervoersautoriteit als het gaat om openbaar vervoer. Bedankt voor het aangeven van uw voorkeur. Eén van de doelstellingen van het project is de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen, er blijft wel capaciteit beschikbaar voor bestemmingsverkeer van de ene naar de andere wijk. Beide varianten voor de Majellaknoop scoren goed voor wat betreft het stimuleren van autoverkeer richting de RING, maar variant 1 scoort net iets beter. Daar staat tegenover dat

	gemeente is het moeilijker om iets terug te krijgen dan weg te geven, dus wees bewust van het risico dat kleeft aan het weggeven van verkeerscapaciteit.	variant 2, waarin het verkeer verspreid blijft over drie wegen, meer positieve effecten heeft voor het totale gebied en voor alle bewoners dan variant 1.
78	Wij hebben nu al dagelijks grote problemen om met de auto de straat uit te komen. De Spinozaweg, waar de Minahassastraat op uit komt, staat zowat de hele dag het verkeer vast. En is er voor ons geen doorkomen aan en kunnen bijna niet de straat uit komen. Graag aandacht hiervoor.	Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer

		krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein– Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld.
79	Bij deze mijn bezwaar tegen de Westelijke Stadsboulevard:	1. In de verkeerskundige rapportage vindt u de

	1. De stelling dat het er 5–10% minder autoverkeer rijdt is naar mijn mening onjuist en een doelredenering om iets te bereiken. Dit moet bewezen worden door een deugdelijk onderzoek wat met aansprakelijkheid van de ondertekenaars onderbouwd zal moeten worden. Gaarne bij dezen mijn aansprakelijkheidsstelling aan degene die dat op papier durft te beweren. 2. Het versmallen van de St. Josephlaan van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstroken is volkomen onjuist, als er 1 rijstrook in plaats van 2 rijstroken komen betekent dat dat 50% minder verkeer in de zelfde tijd over de kruising met de Amsterdamsestraatweg zal kunnen. Dat zal een enorme vertraging en file vorming tot gevolg hebben, wat totaal onaanvaardbaar is. Dat zal het milieu enorm belasten wat daarom ook niet geaccepteerd mag worden. Een gedegen onderzoek naar de gevolgen van die aanpassing moet gebeuren en zal mijn gelijk aantonen. Laat dat onderzoek niet door fietsenthousiasten doen maar door onafhankelijken, ik zie dat rapport gaarne tegemoet	onderbouwing van de hoeveelheden autoverkeer in de toekomstsituatie. De afname verschilt per locatie. 2. De capaciteit van kruispunten bepaalt de doorstroming van het autoverkeer. Op het kruispunt St. Josephlaan–Amsterdamsestraatweg wordt de capaciteit niet met 50% verminderd. De twee opstelstroken vanaf de St. Josephlaan blijven gehandhaafd om een goede afwikkeling van het verkeer te verzorgen en wachtrijen te voorkomen.
81	Hierbij stuur ik u mijn terugkoppeling na het doornemen van de voorlopige ontwerpplannen van de Westelijke Stadsboulevard. Ik sta achter de plannen om de Westelijke Stadsboulevard rustiger te maken, met reductie van het aantal rijbanen en toevoegen van groen. Echter dient hiervoor m.i. een aantal maatregelen genomen te worden om andere ontsluitingen te verbeteren, welke momenteel niet in uw plannen staan opgenomen. Momenteel rijden uit mijn wijk namelijk velen de volledige westelijke binnenring af (tot en met de fly-over / Martin Luther Kinglaan) om de laatste ontsluiting te kiezen, wegens gebrek aan kwaliteit op eerdere ontsluitingen. Welke maatregelen moeten genomen worden op ontsluitingen? Meest Belangrijk: Directe verbinding realiseren Thomas A. Kempisweg – Vleutenseweg – Stadsbaan – A2/A12 Door het recentelijk toevoegen van een lange lus door Leidschee Rein(tunnel) wordt deze ontsluiting momenteel door veel verkeer vermeden. Dit ten koste van bewoners aan Lessinglaan / Joseph Haydnlaan Secundair: Ontsluitingen van Noord–West versterken en verkorten. Bijvoorbeeld door brugverbinding over	Dank voor het toesturen van uw ideeën. Bij de berekeningen voor de WSB is uitgegaan van een toekomstsituatie waarbij nieuwe projecten (deels) uitgevoerd zijn, zoals de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) en nieuwe woningbouwontwikkelingen. Aanvullend zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.

	Amsterdam RijnKanaal tussen Elinkwijk <-> Isotopenweg of het versnellen van doorstroming van Franciscusdreef en Einsteindreef naar Ring Noord d.m.v. een groene golf. Graag ontvang ik uw reactie.	
82	Dank voor het toesturen van de links, interessante documenten! Ik heb het geluids-document bekeken, en heb twee vragen: 1. Ik heb zelf een inschatting van de geluidsreductie gemaakt na aanleg van de Westelijke Stadsboulevard. Mijn eigen berekening komt goed overeen met uw rapport, zie de bijlage. Alleen op de St Josephlaan en het aansluitende stukje van de Marnixlaan wijkt mijn berekening af van uw resultaat. Heeft de projectgroep een verklaring voor het verschil? 2. Zelf woon ik aan de Einsteindreef 67A, nabij de kruising met de Humberdreef. Heeft u gegevens van het aantal motorvoertuigen per etmaal op de het stuk Einsteindreef van het Dunantplein naar de Oranjerivierdreef/Humberdreef, en het vervolgstuk van de Oranjerivier/Humberdreef naar de Carnegiedreef/Zamenhofdreef? Ik verwacht dat de verkeersmodellen, die gebruikt zijn om de verkeerssituaties in 2019 en 2030 door te rekenen, deze wegdelen bevatten. Als u de intensiteiten voor deze wegvakken in 2019 en 2030 heeft, zou u ze mij dan willen toesturen? Indien mogelijk ook onderverdeeld in het gemiddelde per weekdag en per werkdag. Het mooiste zou zijn per licht, middel, en zwaar vervoer en uitgesplitst naar dag, avond, en nacht. Dan sluit het goed aan bij de telgegevens. In het kader van de adviesgroep NRU, waar ik in zit, ben ik in het bijzonder geïnteresseerd in de verkeersintensiteiten in de nieuwe situatie (staan deze in de verkeerskundige rapportage?), de quickscan van Lucht en Geluid, en de quick scan milieueffecten.	1. In de geluidsberekening is niet alleen rekening gehouden met de te verwachten veranderingen in het aantal verkeersbewegingen, maar is tevens rekening gehouden met het gewijzigde wegontwerp. Hierdoor zijn de afnames net iets minder groot dan op grond van enkel en alleen de logaritmische verhouding van de etmaalintensiteiten. 2. Voor de Quick Scan naar de milieueffecten van WSB is gerekend met het vastgestelde verkeersmodel VRU 3.3U. Dit verkeersmodel bevat een zogenaamd Global Economy-groeiscenario, met een relatief forse mobiliteitsgroei tot 2025. Voor een goede toekomstvastheid is voor de milieuberekeningen gekeken naar de etmaalsituatie in het jaar 2030. Daarom zijn de modelcijfers (2025) met 5% in 5 jaar opgehoogd naar 2030. Bij de berekeningen is ook rekening gehouden met het effect van DVM. Op uw verzoek ontvangt u hierbij de etmaalcijfers voor 2019 en 2030 (variant 1 en 2 voor de Majellaknoop en de autonome groei) op basis de berekeningen met het verkeersmodel voor WSB, specifiek voor de gevraagde wegvakken (zie onderstaande tabel).

		Weg	Wegvak	2019	2030 planvariant 1 obv vru 3.3 U	2030 planvariant 2 obv vru 3.3u	Autonome situatie 2030
		Einstein -dreef	Dunantplein – Humberdreef	20900	28700	28600	30000
		Einstein -dreef	Humberdreef – Carnegiedreef	17200	10400	10400	10900
		Einstein -dreef	Carnegiedreef – Paranadreef	24500	13900	14200	14900
83	In grote lijnen een mooi plan, maar de gekozen variant voor het stuk op de Thomas à Kempisweg is voor veel bewoners duidelijk een verslechtering. Op ongeveer alle criteria constateer ik een verslechtering, terwijl de variant Fris Alternatief juist voor veel meer mensen een verbetering geeft. De geplande extra opstelstroken bieden weinig ruimte voor extra groen en betekenen een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast voor veel mensen op de Thomas à Kempisweg. Hier wonen overigens veel kinderen en op deze locatie zijn sociale woningen aanwezig (buddy-project). Voor een aantal mensen die langs het spoor woont verslechtert de situatie. Dit zijn woningen die tijdelijk door studenten bewoond worden. Dit is een punt om ter overweging mee te nemen. Daarnaast stimuleert de variant Fris Alternatief het verkeer naar de Ring op een hele logische manier. Dit is toch ook een doelstelling van de gemeente. De 'omweg' voor het verkeer langs de Thomas à Kempisweg vertraagt en door de korte afstand tussen de Majellaknoop en de afslag bij het spoor zal er veel last worden verkregen van verkeer dat steeds stil staat en dan weer optrekt. Niet echt prettig als je daar woont. En waar blijft dan de ruimte voor de geplande bomen? Er wordt gesteld dat het bestemmingsverkeer in de wijk Majella problemen gaat ondervinden als de Fris Alternatief variant wordt gebruikt. Uit de stukken blijkt niet dat dit goed onderzocht is. Ook komt niet duidelijk naar voren dat het Thomas à Kempisplantsoen veel meer mogelijkheden biedt (ruimtelijke ordening) bij de Fris variant. Waarom staan er in de tekening van Fris bijvoorbeeld						In variant 2 zijn er minder rijstroken op de Thomas à Kempisweg ingetekend dan in de huidige situatie het geval is. Ook komt er een groene middenberm, waardoor de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer verbetert. Uit de berekeningen blijkt dat in variant 2 langs de Thomas à Kempisweg sprake is van circa 0,6 DB geluidstoename vergeleken met de huidige situatie. Deze is niet voor het menselijk oor waarneembaar en wordt dan ook planologisch “niet significant” genoemd. De luchtkwaliteit verbetert bij variant 2 vergeleken met de “niets doen” situatie. Bij variant 1 verbetert de geluidsbelasting en luchtkwaliteit langs de Thomas à Kempisweg, maar verslechtert deze (significant) langs de Vleutenseweg–westzijde en het Thomas à Kempisplantsoen.

	minder bomen getekend, terwijl er ruimte is voor een compleet park. Dit geeft een vertekend beeld. Kortom, het idee van de westelijke stadsboulevard spreekt mij wel aan, maar bij de Thomas à Kempisweg is toch echt een verkeerde afweging gemaakt, waarbij vooral 'voorzichtig' gekozen is en niet gekozen is voor een creatieve oplossing met meer mogelijkheden en verbeteringen voor meer mensen. Ik ontvang graag een reactie van u.	Een nadeel van variant 1 is dat een verbetering voor een deel van de huishoudens alleen mogelijk is dankzij een achteruitgang voor andere huishoudens. Het voordeel van variant 2 is dat alle wegvakken en alle huishoudens afzonderlijk beter scoren dan de autonome situatie. Variant 2, waarin het verkeer verspreid blijft over drie wegen, heeft meer positieve effecten voor het totale gebied en voor alle bewoners dan variant 1. In het algemeen belang hebben we daarom de voorkeur uitgesproken voor variant 2. Voor wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling het volgende: Op het moment dat de ruimte op de Thomas à Kempisweg in variant 1 vrijkomt, betekent dat niet per definitie dat deze als park wordt ingevuld. Hier zijn ook andere ontwikkelingen mogelijk zoals bebouwing of recreatie. Op dit moment is nog geen ontwikkelrichting bepaald. Daarom kiezen we er voor om hier voorlopig niets in te tekenen. De mogelijkheid voor een groene invulling t.h.v. de Thomas à Kempisweg in variant 1 gaat ten koste van groen op de Vleutenseweg. Hier is veel minder ruimte voor groen dan in de huidige situatie. Bovendien moeten dan veel bomen worden gekapt. Variant 2 biedt daar meer ruimte voor groen. In de Quick scan lucht en geluid d.d. 8 maart

		2017 is op bladzijde 31 een tabel opgenomen, waaruit een verbetering van de luchtkwaliteit blijkt op de Thomas à Kempisweg t.o.v. de autonome situatie, voor zowel variant 1 (sterke verbetering, als voor variant 2 (lichte verbetering). Daarbij is rekening gehouden met het aangepaste wegontwerp.
84	1. Door het afsluiten van de toerit op de A2 bij de Verlengde Vleutenseweg is de Joseph Haydenlaan /Lessinglaan nog meer een doorgaande weg dan voorheen. 2. Door het "dynamisch verkeersmanagement" dwz de lichten langer op "rood" te laten staan, staat het verkeer hier in de spits geruime tijd stil, dit valt dus onder "autootje pesten". 3. In het verleden is de rijbaan al smaller gemaakt. 4. Dit heeft geruime tijd overlast en trillingen veroorzaakt in dit huis dat op slechte grond staat, Daardoor zal schade aan dit huis ontstaan. 5. Er is al voldoende ruimte voor voetgangers–en fietsers. 6. In plaats van zinloze projecten uit te voeren de besparing terug te geven aan de burger door lagere gemeentelijke lasten.	Voor antwoord zie onderwerpen A: Aansluiting A2. Door het DVM (intelligente verkeerslichten die onderling met elkaar communiceren en de verkeersdrukke spreiden) wordt voor doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst/bestemming heeft op of rond de WSB) het rijden via deze wegen onaantrekkelijker gemaakt. Hierdoor blijft de WSB bereikbaar voor het bestemmingsverkeer: daar is de weg ook voor bedoeld. Op de Lessinglaan/Pijperlaan/Haydnlaan is al grotendeels het profiel van een stadsboulevard aanwezig. De omvang van de werkzaamheden aan de Lessinglaan/Pijperlaan/Haydnlaan zal relatief beperkt zijn. In het mobiliteitsplan SRSRSB wordt de fiets als belangrijkste vervoerwijze in de stad aangemerkt. Op het deel Marnixlaan – Spinozabrug is de positie van de fietser op de weg nu nog ondergeschikt. Wij nemen deze opmerking voor kennisgeving

		aan.
85	Al jaren zijn de files hier aan de Lessinglaan een doorn in het oog. Meer dan wekelijks scheurt er een ambulance of politieauto over het fietspad, omdat zij er anders ook niet langs kunnen. Nu heb ik het Conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard ontvangen, waarvoor dank... Hierbij reageer ik op jullie oproep om feedback. Punt 1 klinkt prima: het gaat er prettiger uitzien. Maar wat interesseert het een automobilist dat het er prettiger, en niet als doorgaande route, uitziet? Tenslotte moet hij / zij ergens zijn, los van hoe de weg eruit ziet. Wat zijn de echte alternatieven? Punt 2 klinkt erg vaag. Dit komt over als een keuze aan de automobilist of hij door de hond of door de kat gebeten wil worden. Kortom: je komt toch vast te staan. Er wordt niet gesproken over HOE die automobilist dan niet meer via die Westelijke Stadboulevard kan gaan rijden. Wat is dat alternatief? Waar is dat asfalt? Punt 3. Er wordt gesproken over “niet meer verkeer dan wegen aankunnen” (punt 3). Al jaren is dit nu wél het geval: vandaar al die files. Dit is al zo sinds de oprit naar de snelweg bij de koffiefabriek is gesloten, jaren geleden. Maar vooral de laatste paar jaar (vanwege verbeterde economie?) loopt het de spuigaten uit. Je kunt makkelijk 10–20 min doen over de 1200 honderd meter (stuk tussen Spinozabrug en 24 okt plein). Hoe denkt de gemeente dit op te gaan lossen? Slimme verkeerslichten? Ok, ik snap het concept. Maar dit klinkt ook als het verplaatsen van het probleem: de file staat dan op een andere plek. Ok, ok, zolang ze niet hier in de straat staan.... Maar waar staan de files straks dan wel? Ik zie zo snel geen plek waar “geen mensen wonen, werken en winkelen”. Ik realiseer me dat ik in deze mail wat cynisch over kom. Dit komt doordat heel de wijk hier al ontevreden is sinds de sluiting van de oprit bij de Douwe Egberts fabriek én dat hier al jaren over gesproken wordt met ontevreden stellende reactie vanuit de gemeente. Vergeef me dus als ik niet meteen enthousiast ben.	1. In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan SRSRSB dat de gemeenteraad heeft vastgesteld, is één van de doelen dat het doorgaand autoverkeer meer via de RING gaat rijden en minder door de woonwijken/centrum en door de stad in het algemeen. Het project WSB is één van de uitwerkingen om hier invulling aan te geven. Met de inrichting van een stadsboulevard wordt de route minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. Als gevolg van de herinrichting van WSB neemt het aantal verkeersbewegingen ten opzichte van de toekomstige autonome situatie af. De WSB is juist bedoeld voor bestemmingsverkeer en dat kan er ook gewoon blijven rijden. Aanvullend worden mensen met behulp van mobiliteitsmanagement gestimuleerd om met andere vervoerwijzen of buiten de spits te gaan reizen. 2. Via de beoogde vraagbeïnvloedingsaanpak voor doorgaand verkeer en bewoners worden automobilisten geïnformeerd en verleid om andere keuzes te maken. Dit kan bijvoorbeeld zijn rijden over een andere route, een andere vervoerswijze of reizen op een ander tijdstip. Door automobilisten goed te informeren en een passend mobiliteitsaanbod te doen zal het aantal auto's op de WSB gereduceerd kunnen worden. Hierbij geldt dat we ons vooral richten op automobilisten die hun reisgedrag kunnen en willen veranderen.

		3. Het autoverkeer is sinds het opheffen van de tijdelijke verbinding Stadsbaan–Hogeweidebrug en door de werkzaamheden bij het spoorviaduct Thomas à Kempisplantsoen (in het kader van de spoorverdubbeling) toegenomen met ca 3–4%. De filevorming in Oog in Al heeft vooral te maken met deze tijdelijke werkzaamheden en met het niet optimaal functioneren van enkele kruispunten. In het plan worden de kruispunten daarom geoptimaliseerd, wat bijdraagt aan het oplossen van de filevorming. Daarnaast zal met DVM het doorgaand autoverkeer worden gemotiveerd om een route via de RING te rijden. Dit betekent dat autoverkeer bij grote verkeersdrukte (in de spits) even wordt gebufferd buiten Oog in Al. Daarmee worden de wachtrijen neergezet op plaatsen waar geen mensen wonen, werken en winkelen. Dat is op de Hogeweidebrug, op het 24 Oktoberplein en bij de Einsteindreef/Brilledreef, dus aan de randen van de WSB. Dit zorgt ervoor dat op de WSB het verkeer beter doorstroomt. De wachtrijen zijn niet langer dan de opstelstroken bij de genoemde kruispunten aan de randen aankunnen.
86	Jammer genoeg kan ik niet bij de inloopbijeenkomsten zijn die gaan over de westelijke stadsboulevard, op 20 en 21 juni. Daarom reageer ik, kort, per mail. Ik woon in Oog in Al en sta dagelijks in de file om de wijk in en uit te komen, 's Ochtends en 's	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. Aanvullend: de verkeersberekeningen laten zien dat in de autonome (niets doen) situatie de hoeveelheid verkeer in Oog in Al toeneemt. Door

	avonds. En regelmatig ook op zaterdagmiddag. Ik pak de trein als het kan, maar meestal lukt dat niet dat door mijn werk; ik ben verslaggeefster bij Een Vandaag – actualiteiten, en rijdt het hele land door. Over de files die er al maandenlang staan, is al van alles gezegd. U zult de ergernissen kennen: Problematisch voor de mensen die langs de doorgaande weg wonen. Auto's die tegen het verkeer in rijden, over stoepen en fietspaden, agressief gedrag van chauffeurs, gescheld. Dan gaat het nog niet over de uitlaatgassen. Het probleem is het weghalen van de afslag naar de A2 bij de Hogeweidebrug een aantal jaar geleden, waardoor het verkeer van en naar de snelweg door Oog in Al moet. Er bestaat al 15 jaar een actiegroep die hiertegen geprotesteerd heeft en vooral gewaarschuwd heeft voor wat er nu gebeurt. De gemeente deed en doet niets. De wijk klaagt al heel lang (en hier klagen ze doorgaans erg weinig!), de gemeente doet niets. Dan komt er een wijkbericht over de 'herinrichting van de westelijke stadsboulevard'. Met de doelen van Utrecht: groen, duurzaam, gezond en aantrekkelijk. Er komt o.a. 'dynamisch verkeersmanagement'. Niemand in de wijk weet wat dat betekent, maar het is geloof ik het afstellen van stoplichten. Het punt is dat de gemeente Utrecht en de nieuwsbrief niet ingaan op de problemen in onze wijk, zoals hierboven beschreven. Dus ja, de halfbakken oplossingen die de gemeente wil, hebben voor deze buurt geen zin. Een nieuwe afslag naar de A2, waardoor het verkeer niet meer door de wijk hoeft, dat is de enige oplossing. Ja, dat kost veel geld en die keus maakt de gemeente niet. Wel voor een fietsbrug van 35 miljoen, waar Oog in Al niet op zat te wachten. Het geeft mij en velen in de buurt met mij, een machteloos gevoel: we hebben een probleem dat niet gehoord en serieus genomen wordt en een gemeente die de andere kant op kijkt en stil blijft. Ik ga er vanuit dat ik geen antwoord zal krijgen op mijn mail. De paar keer dat ik een mailtje stuurde is dat in ieder geval niet gebeurt. Jammer.	de WSB wordt deze groei een halt toe geroepen. Het doorgaande verkeer wordt met de herinrichting, DVM en mobiliteitsmanagement verleid om via de RING te rijden.
87	Te veel gebaseerd op lange-termijn ontwikkeling (die er overigens zeker gaat komen). Ik maak me zorgen over de komende 5 tot 10 jaar. Blijft mijn huis (in Lombok) bereikbaar? Ik heb de reistest gedaan, maar herken me niet in de uitkomst. Ik ben zeker geen imago-rijder, maar zie voor mijn werk geen redelijk alternatief. Ik wil graag fietsen of lopen, maar dat is geen	De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd voor het toekomstjaar 2025 (dus voor de situatie enkele jaren na herinrichting). Deze bieden inzicht in de kortere termijn.

	optie. OV meestal ook niet (de stadsbus in Lombok bestaat feitelijk al een paar jaar niet meer). Langere termijn perspectief onderschrijf ik wel, op kortere termijn voorzie ik problemen.	Op dit moment zijn er al organisaties die alternatieve mobiliteitsdiensten bieden voor het reizen met de auto (al dan niet in de spits). Deze diensten zijn veelal gericht op andere vervoerswijzen (ook zgn. last mile oplossingen) of het reizen buiten de spits. Deze alternatieve diensten zullen juist de komende paar jaar in aantal en kwaliteit verbeteren. Om een goede match te maken tussen het type reiziger en het type dienst, hebben wij de reisstijltest nodig. De uitkomsten van deze reisstijltest geven inzicht in de type reizigers en vooral hun (intrinsieke) motivaties. Wij danken u voor het invullen van de test, het is jammer dat u zich niet herkent in de uitkomst.
89	Nu de plannen voor de stadsboulevard concreter worden proberen we in de Schepenbuurt mee te denken over de plannen en willen we via deze weg een zienswijze indienen (zie bijlage). Met het oog op de toekomst van alle ontwikkelingen op de Cartesiusdriehoek en het Werkspoorkwartier, zouden wij graag zien dat er via het Werkspoorkwartier een extra spaak komt die ervoor zorgt dat er een goede verhouding komt met bezoekers van evenementen, forensen en bewoners die wel in Utrecht West wonen en niet werkzaam zijn in Utrecht. We begrijpen dat de fiets bij u de voorrang krijgt, toch kunnen alle auto's die er nu zijn door asfalt te verminderen, zich niet in lucht oplossen. Door de verbeterende economie zullen er nog meer auto's op de weg rijden. De basis voor een stadsboulevard is, het zo goed mogelijk brengen van verkeer naar de RING en de stad. Verder is het de bedoeling dat iedere buurt / wijk gelegen aan deze stadsboulevard, separaat zonder elkaar te hinderen, de eigen buurt moet kunnen bereiken. Op dit moment is dat niet het geval, zeker nu de Verlengde Vleutenseweg er niet meer is. Deze weg was zo'n beetje nog de enige aderlating die we hier in West hadden. Het is ook niet te begrijpen waarom deze weg eruit gehaald is.	Voor antwoord zie inleiding "Veel voorkomende onderwerpen" A: Aansluiting A2.

	Ook zijn wij in gesprek geweest met Oog In Al, de Cartesiusweg, Zuilen, Overvecht, Lombok en andere mensen hier in West, inclusief de Wijkraad. Uit deze gesprekken is een aantal oplossingen naar voren gekomen die op een andere manier kenbaar zal worden gemaakt. Hopende u voldoende te hebben geïnformeerd en graag zien wij uw reactie tegemoet. Namens Buurtcomité Schepenbuurt, voor deze.	
90	Het lijkt mij zeer onverstandig om deze route te versmallen voor het autoverkeer. Er zijn al veel routes versmald of opgeheven. Er blijven op deze manier te weinig routes over voor het doorgaande verkeer, wat asociaal rijgedrag in de hand zal gaan werken. Daarnaast zal er dagelijks op veel plaatsen verkeer vast komen te staan. De maatregelen zullen het bestaande autoverkeer waarschijnlijk in eerste instantie wel iets doen afnemen, maar het is belangrijk dat de gemeente daarnaast wél realistisch blijft: De bevolking van Utrecht groeit. Het aantal werkplekken ook. Een deel van de nieuwe aanwas aan bewoners en werkenden zal ondanks de wegversmallingen en dergelijke zich toch met de auto willen verplaatsen. Het is onrealistisch om er van uit te gaan dat zij zich allemaal wel met het OV of de fiets zullen gaan verplaatsen. In het geheel zal het aantal rondrijdende auto's gaan toenemen. Mijns inziens zullen er om deze toename van het autoverkeer op te vangen oplossingen moeten komen. Anders zit de gemeente over tien jaar met een groot probleem. In mijn ogen is het verstandiger om de route Marnixlaan/ Cartesiusweg te laten zoals deze nu is. Het is een prima doorgaande route die uitstekend werkt als route voor de bewoners van Utrecht–noord naar Utrecht– zuid. Ook voor de fietsers is het prima zoals het nu is. Ik fiets er zelf regelmatig en het is géén overbevolkte fietsroute. Het uitvoeren van dit plan zou geldverspilling zijn, aangezien over tien jaar waarschijnlijk zal moeten worden besloten om de weg weer te verbreden. De 30 miljoen euro die dit plan moet gaan kosten kan beter aan andere zaken besteed worden, zoals bijvoorbeeld sociale woningbouw! Zorg eerst maar voor voldoende betaalbare woningen. En bedenk intussen een betere en realistische oplossing om Utrecht autoluw te krijgen.	In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan SRSRSB dat de gemeenteraad heeft vastgesteld, is één van doelen dat het doorgaand autoverkeer meer via de RING gaat rijden en minder door de woonwijken/centrum en door de stad in het algemeen. Dit is juist gewenst vanwege de groei van de stad. De verkeersberekeningen laten zien dat in de autonome (niets doen) situatie de hoeveelheid verkeer in Oog in Al toeneemt. Door de WSB wordt deze groei een halt toe geroepen. De WSB is bedoeld voor bestemmingsverkeer en dat kan er ook gewoon blijven rijden. De capaciteit die vrijkomt door het terugdringen van het doorgaand autoverkeer, komt beschikbaar voor bestemmingsverkeer, OV, fietsers en voetgangers. OV, fietsers en voetgangers krijgen hierdoor meer fysieke ruimte, zodat de infrastructuur aantrekkelijker is in gebruik. Dit stimuleert OV-gebruik, fietsen en lopen. Deze keuzes sluiten aan op de keuzes die momenteel in andere steden in Nederland en daarbuiten worden gemaakt: juist groeiende steden willen meer ruimte geven aan lopen, fietsen en OV, ten koste van doorgaand

		autoverkeer. Op dit moment vormen de rijstroken op de Marnixlaan en Cartesiusweg een barrière voor het langzaam verkeer. Met de herinrichting naar een stadsboulevard met opstelruimte in de middenberm wordt de oversteekbaarheid beter.
91	Heel mooi natuurlijk, meer groen en minder asfalt. Maar dan moet er wel echt iets gebeuren aan vermindering van het verkeer, want het staat nu altijd al potdicht op die route. Graag zou ik u in overweging willen geven (nu het toch nog niet gerealiseerd is) om de beoogde prostitutiezone op een andere locatie te plaatsen. In ieder geval ben ik van mening dat dit in een woonwijk en dicht bij scholen hier totaal ongeschikt voor is. Maar hoeveel extra auto's verwachten jullie wel niet per dag? Dat zijn er duizenden. De bezoekers van de zone zullen doorgaans echt niet met de fiets of het openbaar vervoer komen. Dat geeft een enorme extra autodruk in de wijk en ook over de nieuwe westelijke stadsboulevard. Doe die nieuwe prostitutiezone toch gewoon op een industrieterrein zoals Lage Weide, of elders waar er weinig tot geen (auto)overlast voor de bewoners is. Ik hoop serieus dat u deze opmerking mee wilt nemen in de overwegingen. Meer groen en minder asfalt: ja. Maar dan ook geen bedrijvigheid waar duizenden extra auto's er dag op af komen. Waarvan ongetwijfeld een groot deel over de westelijke stadsboulevard komt.	Voor de verkeerskundige analyse is gerekend met een huidige situatie en een toekomstige situatie (2025). Het project Zandpad is als uitgangspunt voor het ontwerp van WSB meegenomen. In de toekomstige situatie is gekeken naar de effecten van het Zandpad met 100, 200 of 500 personenauto's die het Zandpad bezoeken per spitsuur. Vanuit het noorden blijkt de verkeersafwikkeling ruim inpasbaar, vanuit het zuiden is het inpasbaar, maar blijft er weinig restcapaciteit over. De besluitvorming over de komst van de prostitutiezone aan het Zandpad staat los van het project WSB.
92	Deze oplossing levert geen verbetering op. Het is een slechte zaak dat (weer) een verbindingsweg van en naar de snelweg gesloten wordt zodat het bestaande verkeer nog meer vast komt te zitten. Het probleem van de verkeersdrukte is ontstaan door de aanleg van de Leidsche Rijntunnel. In de tunnel zijn geen op- of afritten gemaakt. De bestaande afrit 7 (Oog in Al), die op het traject van de tunnel lag, is op 21 december 2007 gesloten en waardoor veel verkeer via Oog in Al reist. Dit is meer symptoom bestrijding en "niet in mijn achtertuin" gedrag dan het daadwerkelijke probleem oplossen. Met het dicht zetten van deze verbindingswegen komt de rest van het wegennetwerk rondom het centrum helemaal vast te zitten, vooral met de niet realistische alternatieven die geboden worden. In het voorstel is niet goed nagedacht over waar het verkeer naar toe moet. Zorg dat er ook een alternatieve route is en het verkeer goed de stad uit kan en niet hoeft te rijden via de wegen die er niet voor bedoeld zijn.	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. Aanvullend: de route tussen de Marnixbrug – 24 Oktoberplein wordt niet afgesloten voor het doorgaande verkeer, maar minder aantrekkelijk gemaakt. Het sturen van doorgaand verkeer via alternatieve routes (mobiliteitsmanagement) hoort bij het project. Op dit moment wordt de precieze invulling hiervan uitgewerkt. De alternatieve route zal voor het meeste doorgaande verkeer via de NRU/A2 zijn, maar dat verschilt per

		route/automobilist.
93	Via een wijkbericht ben ik geïnformeerd over de nieuwe ontwikkelingen mbt de Westelijke stads boulevard. Mooie plannen, ik denk een verbetering voor de stad. Maar, waar ik me nogal zorgen over maak en niets over terug zie is: Hoe blijft een soepele doorgang voor auto hulp diensten (politie, brandweer, ziekenauto) gegarandeerd nu de meeste wegen een rijstrook worden!? Op deze stukken is er veel verkeer dus de autohulpdiensten kunnen niet zomaar vrij doorrijden. Andere weggebruikers moeten dan volgens mij ruimte hebben om uit te wijken, zodat de autohulpdiensten langs hen kunnen passeren. Ik zie daarvoor geen of naar mijn idee onvoldoende mogelijkheden in de huidige plannen. Is de veiligheid van de bewoners nu nog wel gegarandeerd?	Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken.
94	Als bewoner van het gebied kan ik uit eigen ervaring vertellen dat de drukte de afgelopen jaren enorm is toegenomen. Vooral sinds de komst van de Dafne Schippers brug staat er regelmatig veel file voor de deur. Ik vermoed dat de stoplichten anders staan afgesteld sindsdien. Voor de JHL komt geen groenstrook, die zit er al. Ik maak me grote zorgen als verderop de rijbanen nóg meer ingekrompen gaan worden, dat betekent nog meer drukte op de overgebleven rijbanen. Ik lees in het dikke rapport geen serieuze oplossing daarvoor: verminderen van wegen vermindert niet automatisch de toestroom van auto's. Op dit moment is er al file, je zou denken dat de auto's die daarin staan daar niet allemaal voor hun lol in gaan staan en als er een geschikte omreisroute was voor hun bestemming ze die ook zouden nemen. Dat gebeurt niet, waaruit ik afleid dat deze auto's ook in de toekomst blijven komen omdat ze bestemmingsverkeer zijn of dit toch de kortste route is. Het is al lang bekend dat een extra oprit naar de A2 die in het verleden is afgesloten de problemen heeft verergerd, en nu nodig is om de steeds erger wordende problemen –door meer auto's/aantrekkende economie/minder rijbanen/verbeteren oversteekpunten– op te lossen. Ik vind het zeer storend dat de gemeente daarover zwijgt en doet alsof "alternatieve reisroutes aanbieden" (even concreet: hoe dan?) en "alternatieve vervoersmiddelen stimuleren" een serieus alternatief is voor het verminderen van de verkeersdruk. Nogmaals: niemand staat daar voor zijn lol in de file dus waarom zouden die mensen ineens gaan fietsen of met het OV gaan? Waar ook eens naar gekeken zou kunnen worden: verplichtingen voor vrachtverkeer om om te reizen. Het stikt van de vrachtwagens! Kortom: het was al heel druk, wordt steeds drukker en ik maak me grote zorgen over de drukte wanneer hetzelfde verkeer over minder rijbanen moet. De alternatieve	Voor antwoorden zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL) Aanvullend: de aanpak van mobiliteitsmanagement richt zich op het centraal zetten van de gebruiker. Reizigers wordt een passend alternatief geboden – het zetje in de rug– zodat zij, indien mogelijk hun gedrag kunnen veranderen. Dit kan een verandering van vervoerwijze zijn maar ook het reizen buiten de spits of een dagje thuiswerken. Voordat mensen daadwerkelijk alternatieven gaan gebruiken moeten ze eerst van de alternatieven afweten en voor het gebruik ervan openstaan. Het gaat om het creëren van bewustwording en het aanbieden van alternatieven. Er zijn al veel dienstverleners die hiervoor producten of applicaties aanbieden. Denk daarbij bijvoorbeeld aan spitsmijdenprojecten met apps, aanbiedingen die mensen in de gelegenheid stelt om alternatieven

	oplossingen voelen nogal "geiten wollen sokken" aan en kunnen onmogelijk serieus genomen worden. Het is meer een wens dan een plan. Het probleem wordt niet bij de bron aangepakt (extra toe/afrit A2 nodig) en erger nog: groter gemaakt door vermindering rijbanen. Wat de communicerende stoplichten betreft: ik weet niet of dit het verkeer in Oog in Al gaat verminderen maar bij de Fly over na de Martin Luther King brug naar Oog in Al staat in spijtstijd vaak al een langere rij de wijk in: gaat daar de file dan niet nog langer worden omdat maar een beperkt aantal mensen de wijk in wordt gelaten? Ik zou graag willen dat het probleem van de drukte serieuzer genomen zou worden.	uit te proberen of fietsstimuleringsprojecten. In het convenant PHL–laan zijn afspraken gemaakt met de transportsector over het aantal vrachtwagenbewegingen over de PHL. Dit convenant had een beperkte looptijd. Gedurende een aantal jaren zijn tellingen uitgevoerd en daaruit is gebleken dat het aantal vrachtbewegingen onder de gemaakte afspraak bleef. Dit was de reden waarom er geen vervolg is gegeven aan het convenant. Deze uitkomsten zijn destijds naar de wijk gecommuniceerd. Op basis van de huidige verkeerstellingen verwachten we dat de situatie ongeveer gelijk is gebleven. In de autonome situatie (dus zonder maatregelen aan de weg) zullen de wegen in Oog in Al volgens de verkeersberekeningen intensief gebruikt blijven. Bij de herinrichting naar een WSB zullen de kruispunten zo worden aangepast dat filevorming afneemt. Daarnaast zorgt de herinrichting ervoor dat het doorgaande autoverkeer (zonder herkomst of bestemming in het omliggende gebied) een andere route kiest, met behulp van Dynamische Verkeersmanagement. Dit systeem bewaakt de kwaliteit van doorstroom op de Stadsboulevard en gaat over tot bufferen aan de randen als dat nodig is.
95	Er is volgens mij maar één manier om het auto(sluip)verkeer op de aan te leggen westelijke stadsboulevard te verminderen. En dat is door de Spinozabrug af te sluiten voor auto's. Fietsen en stadsbussen en natuurlijk de hulpdiensten kunnen er wel door. Op die manier dwing je het	De gemeente heeft met het mobiliteitsplan SRSRSB er voor gekozen om niet in te zetten op het 'knippen' van autoverkeer maar op 'knijpen'.

	doorgaande verkeer van de A2 gebruik te maken. Helaas vind ik deze optie niet genoemd in uw plannen, maar ik wil er wel voor pleiten.	Dit betekent dat doorgaand autoverkeer wordt verleid om meer via de RING te rijden. Binnen de stadsgrenzen blijft daardoor voldoende ruimte beschikbaar voor bestemmingsverkeer. Een knip ter hoogte van de Spinozabrug past niet binnen dit mobiliteitsplan. De WSB is bedoeld voor bestemmingsverkeer, waarbij ook autoverkeer moet worden bediend vanaf Oog in Al naar bijvoorbeeld de omgeving Laan van Nieuw Guinea en Thomas a Kempisplantsoen.
96	1. Ondanks de slimme verkeerslichten staan er nu al regelmatig lange files op de Joseph Haydnlaan en Lessinglaan (beide rijrichtingen). Hoe denkt de Gemeente bij het realiseren van 4 rijbanen naar 2 rijbanen, vanaf St.Josephlaan t/m Marnixbrug, dat de voornoemde filevorming zal verminderen? 2. Op zich sta ik sympathiek t.o.v. dit Verkeersplan maar ik mis aanleg van rechtstreekse afslagen voor de automobilisten naar de A2. Waardoor de druk op de Westelijke Stadsboulevard aanzienlijk zal verminderen, 3. Ik ben voor een zgn. package deal: gelijktijdig uitvoeren Westelijke Stadsboulevard en rechtstreekse afslagen naar A2 (zie punt 2).	1. Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein- Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit zorgt ervoor dat er op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan een rustiger verkeersbeeld en minder files ontstaan. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid.

		Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. 2 en 3. Voor antwoord zie inleiding “Veel voorkomende onderwerpen”: Aansluiting A2.
97	De van Eimerenstraat is een zijstraat van de Amsterdamsestraatweg. Vroeger was het een eenrichtingsstraat vanaf de Amsterdamsestraatweg. De straat is afgesloten vanaf de Amsterdamsestraatweg omdat er veel overlast was van sluipverkeer (mijden van verkeerslichten). Als ik vanaf mijn huis naar Overvecht wil, rij ik via de Schaepmanstraat linksaf de Josephstraat op. In het nieuwe ontwerp wordt de doorsteek afgesloten. Ik moet dan helemaal omrijden (via de Jan Overdijkstraat) om naar Overvecht te kunnen. En als ik vanuit Oog in Al kom moet ik ook omrijden omdat ik vanaf de Josephlaan niet naar de Schaepmanlaan kan. Dat geldt voor alle auto's uit onze wijk. Dat betekent dat er meer verkeer door de wijk rijdt omdat iedereen via een route moet rijden, nu zijn dat er twee, om de wijk in en uit te komen.	De st. Josephlaan is in de huidige situatie moeilijk oversteekbaar voor langzaam verkeer. Een middenberm maakt het voor fietsers en voetgangers mogelijk om de weg in twee keer over te steken; eerst de ene rijbaan, dan de andere. Vanwege het smalle profiel is het niet mogelijk om hier ook een oversteek te maken voor autoverkeer. Dit heeft te maken met dat de middenberm onvoldoende breed is, hier kan geen auto opstellen (zonder het doorgaande verkeer te

	Mijn oplossing is om de afsluiting van de Eimerenstraat/Amsterdamsestraatweg op te heffen en er dan tweerichtingsverkeer van te maken. Dat is weer mogelijk omdat de Van Egmondkade open is in de richting Zuilen. Dat scheelt heel veel sluipverkeer.	hinderen) alvorens af te slaan. Om die reden is het in het nieuwe ontwerp niet meer mogelijk om op de zuidelijke rijbaan van de st. Josephlaan linksaf de Schaepmanstraat in te rijden en vanuit de Schaepmanstraat linksaf de st. Josephlaan op te rijden. Het klopt dat het buurtverkeer richting het noorden dan bij de Jan Overdijk moet keren. In principe leidt dit niet tot extra verkeer in het buurtje, wel tot verkeersbewegingen op de WSB. Verkeerslichten voor de zijstraten bieden geen uitkomst, omdat de afstanden tussen de verkeerslichten dan te kort zijn. De enige mogelijkheid is daarom om autoverkeer te laten keren bij de Geraniumstraat en de Van Egmondkade. Op dit moment is het oversteken van de St. Josephlaan door autoverkeer weliswaar fysiek niet onmogelijk, het is wel ongewenst vanwege de complexe verkeerssituatie (namelijk vier aaneengesloten autorijstroken met bijbehorende onveiligheid en onoverzichtelijkheid en hinder voor het doorgaande verkeer). De rijbeweging van de St. Josephlaan naar de Amsterdamsestraatweg blijft ook in de toekomst verboden (net als in de huidige situatie). Naar verwachting zal het openen van de Eimerenstraat voor autoverkeer daarom nog steeds leiden tot sluipverkeer door die straat. Het openstellen van de Van Egmondkade voor autoverkeer uit tweerichtingen (waardoor autoverkeer een nieuwe rijrichting krijgt op de route van station Zuilen naar Zuilen-Noord en Overvecht) zal de

		verkeersdruk op de Eimerenstraat wel iets verlichten, maar naar verwachting onvoldoende. De rijbeweging van de St. Josephlaan naar de Amsterdamsestraatweg blijft bovendien ook in de toekomst verboden (net als in de huidige situatie), omdat het kruispunt deze extra richting niet kan verwerken binnen de gewenste cyclustijden. Er zouden dan wachtrijen kunnen ontstaan op de Josephlaan, iets wat ongewenst is. Ook wordt het daardoor moeilijker om de buurt in te rijden via de Eimerenstraat vanaf de Cartesiusweg.
98	Reactie op concept-ontwerp westelijke stadsboulevard: In de nieuwe situatie St Josephlaan zijn de over/doorsteken vanuit de wijk met de auto richting Noord of Zuid weggelaten. Ik zie als bewoner grote problemen omdat we nu best veel om moeten rijden en U turns moeten nemen die meer gevaarlijke situaties opleveren dan nu het geval is. Misschien kan het ook door stoplichten opgelost worden.	De st. Josephlaan is in de huidige situatie moeilijk oversteekbaar voor langzaam verkeer. Een middenberm maakt het voor fietsers en voetgangers mogelijk om de weg in twee keer over te steken; eerst de ene rijbaan, dan de andere. Vanwege het smalle profiel is het niet mogelijk om hier ook een oversteek te maken voor autoverkeer. Dit heeft te maken met dat de middenberm onvoldoende breed is, hier kan geen auto opstellen (zonder het doorgaande verkeer te hinderen) alvorens af te slaan. Om die reden is het in het nieuwe ontwerp niet meer mogelijk om op de zuidelijke rijbaan van de st. Josephlaan linksaf de Schaepmanstraat in te rijden en vanuit de Schaepmanstraat linksaf de st. Josephlaan op te rijden. Het klopt dat het buurtverkeer richting het noorden dan bij de Jan Overdijk moet keren. In principe leidt dit niet tot extra verkeer in het buurtje, wel tot verkeersbewegingen op de WSB. Verkeerslichten voor de zijstraten bieden geen

		uitkomst, omdat de afstanden tussen de verkeerslichten dan te kort zijn. De enige mogelijkheid is daarom om autoverkeer te laten keren bij de Geraniumstraat en de Van Egmondkade. Op dit moment is het oversteken van de St. Josephlaan door autoverkeer weliswaar fysiek niet onmogelijk, het is wel ongewenst vanwege de complexe verkeerssituatie (namelijk vier aaneengesloten autorijstroken met bijbehorende onveiligheid en onoverzichtelijkheid en hinder voor het doorgaande verkeer).
99	Goed dat de gemeente ambitieuze plannen heeft om deze stadsboulevard te maken, met een breed scala aan maatregelen die in z'n totaliteit moet leiden tot een verhoogde leefbaarheid. Waar ik mij toch enige zorgen over maak is de hoeveelheid aannames die ten grondslag ligt aan het plan. Het slagen van het plan is afhankelijk van het goed uitpakken van deze aannames in de praktijk. Bovendien is er significante reductie van het huidige verkeer nodig, terwijl de stad drukker wordt en de verkeersdruk in heel Utrecht alleen maar zal toenemen. Aangezien op voorhand moeilijk is te zeggen in hoeverre het plan succesvol zal zijn, zou ik graag zien dat de gemeente de verschillende aannames bij dit plan blootlegt en ze stuk voor stuk (voor zover mogelijk) evalueert. Op basis van de evaluatie zou ik graag op voorhand de garantie van de gemeente willen dat ze extra maatregelen nemen om te zorgen dat het linksom of rechtsom op den duur leefbaarder wordt rondom deze wegen.	De plannen voor de WSB zijn onderbouwd met het geldende verkeersmodel van de gemeente Utrecht. Dit is het standaardinstrument om het effect van verkeersmaatregelen te berekenen. Hierin zijn toekomstige (groei)ontwikkelingen van de stad meegenomen. Uit de berekeningen blijkt dat er concrete maatregelen nodig zijn om het beoogde verkeerseffect (minder autoverkeer) te bereiken. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het

		stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Uit de evaluatie van de herinrichting van 't Goylaan blijkt dat de berekeningen met het gemeentelijk verkeersmodel een goede voorspellende waarde hebben gehad voor de capaciteit en doorstroming van de weg. Wij zullen de doorstroming van het verkeer op de WSB zorgvuldig monitoren voorafgaand, tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier zorgen we ervoor dat het project daadwerkelijk bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad.
102	Fijn dat er wordt gedacht over maatregelen om de stadsboulevard prettiger te maken en de verkeersdruk te verlagen. Ook prettig om meerdere gelegenheden te krijgen om daarbij mee te kijken en erop te reageren. Ik vind het (m.n. variant 2) een mooi plan, maar heb nog twee opmerkingen: 1. Is er nog een soort plan B voor als de maatregelen onverhoopt niet het gewenste resultaat opleveren? Er lijkt nu een hoge mate van afhankelijkheid te zijn van het slagen van de <i>combinatie</i> van maatregelen. Hoe wordt gemeten of deze inderdaad werken en wat wordt er gedaan als de maatregelen niet slagen? 2. Bij het meten van de huidige verkeersstromen is bij mijn weten geen rekening gehouden met de groep 'parkeerders'. Er zijn op dit moment veel mensen die van buiten komen, tijdens de spits de stad binnen rijden en dan parkeren in de betreffende wijken (en vanaf	Goed om te lezen dat u het ontwerpproces waardeert. 1. De plannen voor de WSB zijn onderbouwd met het geldende verkeersmodel van de gemeente Utrecht. Dit is het standaardinstrument om het effect van verkeersmaatregelen te berekenen. Hierin zijn toekomstige (groei)ontwikkelingen van de stad meegenomen. Uit de berekeningen blijkt dat er concrete maatregelen nodig zijn om het beoogde verkeerseffect (minder autoverkeer) te

	daar met andere vervoermiddelen verder reizen naar het centrum van de stad). Als deze groep 'verleid' zou kunnen worden om verder weg te parkeren of geheel met het OV te komen, zou dat nog een aardige groep weggebruikers schelen. Een suggestie is de invoering van betaald parkeren. Dat hoeft natuurlijk niet voor de hele dag te zijn, maar juist voor de uren in de ochtend. Veel succes met de verdere uitwerking en uitvoering van de plannen!	bereiken. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Uit de evaluatie van de herinrichting van 't Goylaan blijkt dat de berekeningen met het gemeentelijk verkeersmodel een goede voorspellende waarde hebben gehad voor de capaciteit en doorstroming van de weg. Wij zullen de doorstroming van het verkeer op de WSB zorgvuldig monitoren voorafgaand, tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier zorgen we ervoor dat het project

		daadwerkelijk bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. 2. De omvang van de genoemde groep 'parkeerders' is voor de gemeente lastig te meten en tevens lastig te bereiken. Er zijn geen signalen binnengekomen van bewoners of uit onderzoek dat dit om een grote groep gaat of dat dit op specifieke locaties voorkomt. In veel wijken rond het centrum is ook al betaald parkeren.
107	Ik zou graag namens ongeveer 50 woningen in den Brielstraat ,Geuzenstraat en van Zwietenstraat willen reageren. Er gaan ongeveer 200 auto's naar de Aboe Daoedschool om 8.30 uur, om 12.00 uur, dan rond 13.00 uur en het ergste om 15.30 uur. Er wordt overal maar geparkeerd, zelfs de parken worden gebruikt. En als alle auto's door de van Zwietenstraat moeten en door den Brielstraat er uit is er voor de bewoners totaal geen plaats meer en geen doorkomen aan. Ze parkeren midden op de weg. Is er wel rekening gehouden met de school? Ze komen haast allemaal met de auto. Wij hebben al zo veel overlast om de hier boven genoemden tijden. Nu gaan de meeste auto's langs de Marnixbrug eruit, maar dan komen ze 2 keer door de buurt. Ik houd mijn hart vast. Een oplossing zou zijn dat de auto's over de brug parkeren bij het Zandpad. Dit doen er al een aantal. Of veel meer controle ??? Wij hopen dat er wat mee gedaan wordt. Als er een keer om 15.00 tot 16.00 uur gecontroleerd wordt, zou er zeker geconstateerd worden dat het geen onzin is.	De problematiek rondom de school is bekend. Met de herinrichting wordt geprobeerd om de situatie te verbeteren door het haal- en brengverkeer naar de school in ieder geval de mogelijkheid te geven om op een veilige plek – op een parkeerplaats – de kinderen te laten in- en uitstappen. Dat de weg soms anders wordt gebruikt is vervelend, maar ook moeilijk met een aanpassing van de fysieke inrichting te voorkomen. Voor wat betreft het handhaven van de verkeersregels door bezoekers van de school, is ook een rol weggelegd voor de school. De gemeente is en blijft daarom in contact met de school over dit onderwerp.
110	Graag wil ik een verbetering van de reistijd van de bus tussen Majellaknoop/Lessinglaan en Centraal Station. Ik ben naast de fiets aangewezen op de bus en het komt nu 's avonds regelmatig voor dat lijn 5 (van Utrecht CS naar de Racinelaan) 58 minuten vertraging heeft vanwege file! Daardoor biedt de bus geen goed alternatief. Ook de buschauffeurs geven aan dat lijn 5 volledig vaststaat tussen 17 en 19 uur. Gelet op het feit dat er geen busbaan bestaat, vraag ik toch om een verbetering van de doorstroming van de bus Oog in Al – Utrecht CS.	Eén van de uitgangspunten van het project is het behouden van een goede doorstroming van het busverkeer. De reistijden voor het openbaar vervoer voor de toekomstige situatie zijn berekend en meegenomen in de ontwerpkeuzes. De analyses laten zien dat bussen langs de WSB (tangentverbinding) gemiddeld circa 21% minder

		verliestijden krijgen dan nu. Dit komt deels door minder verstoring door autoverkeer, maar ook door het opheffen van vertragingen waar nu verkeerslichten staan. Bij drukte zal niet meer verkeer worden toegelaten dan dat de wegvakken aan kunnen. Het teveel aan verkeer wordt op de aangewezen bufferplekken gedoseerd toegelaten. Bij verkeerslichten zullen bussen apart worden gedetecteerd en prioriteit krijgen bij het verkeerslicht. De doorstroming van het auto- en busverkeer op de WSB is hiermee geborgd.
111	Hierbij wil ik u even te kennen geven dat ik mij totaal niet kan vinden in het door u voorgestelde concept ontwerp. Uw voorstel, om van het gehele traject een eenbaansweg te maken, is bij voorbaat – reeds maanden aantoonbaar – gedoemd om te mislukken. (NU reeds goed voor een aanmelding bij het TV programma “van onze centen”) De huidige werkzaamheden aan het spoor op de Cartesiusweg, leiden al iedere dag tot zeer grote problemen. Vooral 's morgens en al vanaf de vroege voormiddag stroopt het verkeer zich op vanaf het 24 Oktoberplein tot voorbij de BP benzinepomp op de Cartesiusweg (daar wordt de weg weer 2 baans!) en visa versa. Ik laat iedere avond mijn hond op het genoemde traject uit en houd iedere keer weer mijn hart vast, aso's die niet in de file willen aansluiten en het fietspad als alternatieve rijbaan gebruiken. Hulpdiensten die als een gek over het fietspad en trottoir rijden omdat zij snel bij een calamiteit moeten zien te komen, auto's die door rood rijden alsof dat de normaalste zaak van de wereld is en ga zo maar door. Dat het nog niet tot ernstige ongevallen is gekomen mag een wonder heten maar daar kun je op wachten. U geeft te kennen dat Utrecht gezond, aantrekkelijk en bereikbaar moet blijven, maar als u kennis neemt van mijn schrijven ziet u dat daar met uw plannen weinig van terecht gaat komen.	Het autoverkeer is sinds het opheffen van de tijdelijke verbinding Stadsbaan–Hogeweidebrug en door de werkzaamheden bij het spoorviaduct Thomas à Kempisplantsoen (in het kader van de spoorverdubbeling) toegenomen met ca 3–4%. De filevorming in Oog in Al heeft vooral te maken met deze tijdelijke werkzaamheden en met het niet optimaal functioneren van enkele kruispunten. In het plan worden de kruispunten daarom geoptimaliseerd, wat bijdraagt aan het oplossen van de filevorming. Daarnaast zal met DVM het doorgaand autoverkeer worden gemotiveerd om een route via de RING te rijden. Dit betekent dat autoverkeer bij grote verkeersdrukte (in de spits) even wordt gebufferd buiten Oog in Al. Daarmee worden de wachtrijen neergezet op plaatsen waar geen mensen wonen, werken en winkelen. Dat is op de Hogeweidebrug, op het 24 Oktoberplein en

	Gaat u maar eens praten met de mensen die langs de route wonen en vraag eens hoe gezond en aantrekkelijk zij hun straat ervaren sinds de werkzaamheden bij het spoor zijn begonnen. Met de reeds door de gemeente uitgevoerde en nog uit te voeren plannen (Hooggraven, Kanaleneiland, rondweg Overvecht etc, etc.) wordt de stad onbereikbaar en onleefbaar gemaakt aangezien u precies het tegenovergestelde bereikt van wat u beoogt te bereiken. Bewoners moeten per slot van rekening van en naar hun werk op familiebezoek etc. Je wilt toch nog wel met je eigen auto bij je eigen huis kunnen komen, dus je zult toch van genoemde wegen gebruik moeten maken. Het simpele feit dat er straks maar 1 rijbaan beschikbaar is zal de mensen er niet toe brengen dan maar de auto thuis te laten. Denk tenslotte ook nog eens aan alle woningbouw plannen die aan genoemde routes zijn gepland en ook weer voor extra verkeer zullen zorgen.	bij de Einsteindreef/Brilledreef, dus aan de randen van de WSB. Dit zorgt ervoor dat op de WSB het verkeer beter doorstroomt. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken.
114	Hierbij onze reactie op de plannen inzake de westelijke stadsboulevard, formeel Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp Westelijke stadsboulevard, versie 19 mei 2017, hierna te noemen FO. Onze zorg over de toekomstige bereikbaarheid van NDC Den Hommel is met dit document helaas alleen maar toegenomen. <i>Het FO stelt:</i> <i>Tevens is behoefte aan een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een goede bereikbaarheid van de wijken.</i> <i>Langs de stadsboulevard bevinden zich aan beide zijden van de weg functies zoals winkels en sportvoorzieningen, die vanuit de buurt goed bereikbaar moeten zijn.</i> De buurten Welgelegen en Den Hommel worden in het FO zelfs niet genoemd maar worden in hun bereikbaarheid sterk beïnvloed door de voorliggende plannen. In Wikipedia staat het zo: Den Hommel is een buurtje in de wijk <u>West</u> in <u>Utrecht</u>. Het buurtje telde in <u>2011</u>, samen met het ten oosten liggende <u>Welgelegen</u>, 893 inwoners. De belangrijkste kenmerken voor de buurt zijn Tennispark Den Hommel, waar de tennisvereniging TC Domstad	Met het gemeentelijke verkeersmodel en verkeerssimulaties is de huidige en de toekomstige hoeveelheid verkeer berekend. Daarbij is rekening gehouden met de groei van de stad. Op basis hiervan is gekeken op welke manier een andere instelling van verkeerslichten bij het 24 oktoberplein kan bijdragen aan het verminderen van file op de WSB zelf. Dit blijkt mogelijk zonder dat er terugslag van wachtrijen op de Martin Luther Kingweg ontstaat. Een dergelijke terugslag is onwenselijk in verband met verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van andere verkeersstromen zoals busverkeer. Ter hoogte van de Bizetlaan vervalt de verplichte rijrichting. De middenberm blijft open en autoverkeer kan straks vanuit de Bizetlaan ook linksaf de stadsboulevard oprijden. Er komt geen

speelt, <u>Aquacentrum Den Hommel</u> (zwembad) en het <u>Nationaal Denksport Centrum Den Hommel</u>, waar onder andere het bondsbureau van de <u>Nederlandse Bridge Bond</u> gevestigd is. Zoals de gemeente zou moeten weten is Den Hommel voor gemotoriseerd vervoer uitsluitend bereikbaar via de uiterst krappe Bizetlaan en Kennedylaan. Behalve doelgroep vervoer voor het zwembad is er in de wijk verder geen openbaar vervoer beschikbaar, hetgeen de bereikbaarheid per auto voor de bezoekers extra belangrijk maakt. <i>Het FO stelt:</i> <i>Er moet voldoende opstelruimte bij kruisingen zijn om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. Voorkomen moet worden dat autoverkeer op de Westelijke Stadsboulevard twee keer voor hetzelfde verkeerslicht moet wachten.</i> Hier baren twee elementen zorg. 1. Blijkens het FO moet door middel van dosering aan het begin van beide zijden van de stadsboulevard congestie verderop op de boulevard worden voorkomen. Te vrezen valt dat dit voornamelijk zal leiden tot een terugkeer van de dagelijkse files op de Martin Luther Kinglaan, met als extra bezwaar dat de verkeersveiligheid in het geding komt met een wachtrij voor de verkeerslichten die zich tot voor de fly-over uitstrekt. De dagelijkse praktijk is dat automobilisten vaak pas laat doorhebben dat ze alleen via de rechterrijstrook het 24 Oktoberplein kunnen bereiken en niet bedacht zijn op stilstaand verkeer op de rechterrijstrook. Je ziet vanaf de Meernbrug immers niet wat zich verderop op de weg voordoet en ook in de spits zijn veel automobilisten ter plaatse niet bekend, denk aan bezoekers van de Jaarbeurs. 2. De Lessinglaan staat nu ook buiten de spits al dagelijks vol met auto's die vaak vele cycli voor het verkeerslicht bij de Laan van Nieuw Guinea enerzijds en de Everard Meijsterlaan anderzijds moeten wachten. Het lijkt sterk of in het FO met verouderde gegevens is gewerkt. Het is in elk geval een ambitie die in sterk contrast staat met de ontwikkeling van de afgelopen jaren. Helaas is uit het FO niet goed af te lezen hoe de Pijperlaan in de nieuwe situatie wordt ingericht. Blijft de verplichte rijrichting vanuit de Bizetlaan rechtsaf, of mag men straks ook doorsteken en linksaf, zoals in de praktijk ook nu vaak al gebeurt? Wordt de rare constructie om van de Pijperlaan rechtsaf de Bizetlaan in te rijden gehandhaafd?	opstelstrook richting de Bizetlaan. Afslaand autoverkeer kan zich opstellen in de middenberm. Ter hoogte van het 24 Oktoberplein blijven alle bestaande rijrichtingen behouden. De huidige twee opstelvakken voor links afslaand autoverkeer naar de Pijperlaan blijven gehandhaafd, maar de instelling van verkeerslichten verandert wel (autoverkeer moet bij verkeersdrukte op de WSB soms iets langer wachten om de Pijperlaan op te rijden). Na het kruispunt voegen de twee stromen samen, ten behoeve van de verkeersveiligheid (voorkomen van illegale inhaalbewegingen en verbeteren oversteekbaarheid Pijperlaan). Fysiek is er dus geen sprake van een wijziging in de bereikbaarheid van Den Hommel.

	Deze constructie wordt door veel weggebruikers nu in elk geval niet goed begrepen. Wat gebeurt er met de opstelstroken voor linksaf op het 24 oktoberplein richting de Pijperlaan? Is het nog steeds de bedoeling het aantal linksaf stroken tot één terug te brengen? Een veel betere oplossing is ons inziens om de twee rijstroken voor linksaf te handhaven maar de linkerrijstrook via bebording uitsluitend te bestemmen voor verkeer richting Den Hommel, zo nodig via enkele kleine aanpassingen op de Pijperlaan zodat de linkerrijstrook vloeiend overgaat in het voorsorteer vak richting de Bizetlaan. Ten slotte In het FO ontbreekt wederom elke aandacht voor de toekomstige bereikbaarheid van Den Hommel. In het Consultatiedocument Maatregelen Utrecht West 2015 is onze zorg over de bereikbaarheid afgedaan met de volgende tekst (de spel- en stijlfouten zien we maar door de vingers): <i>De insteek is dat door het Maatregelenpakket Utrecht West en de daarin opgenomen DVM maatregelen op de toeleidende kruisingen, zoals het 24Oktoberplein, het doorgaande verkeer voor andere route gaat kiezen en de bereikbaarheid van Den Hommel dus juist verbeterd in plaats van verslechterd. Dit geldt overigens niet alleen voor Den Hommel maar ook voor geheel oog in Al. Bij de verdere uitwerking van de plannen moet gekeken worden in hoeverre hier nog aanvullende maatregelen op het gebied van bereikbaarheid of sluipverkeer voor nodig zijn.</i> Hier wordt niet meer dan de wens als vader van de gedachte gesteld. We beogen een vermindering dus is er geen probleem. En mocht dat probleem toch ontstaan dan zien we dan wel weer.	
115	Afgelopen dinsdag heb ik de inloopavond bezocht en met enkele mensen van het projectteam de onderstaande vragen/zorgen besproken. Op hun verzoek stuur ik mijn inbreng, bij deze, alsnog langs digitale weg: 1) Doorfietsroute ter hoogte van Seringstraat – Op pagina's 26 en 39 staat een fietspad ingetekend achter onze huizen (tussen Spoordijk en Seringstraat). – Als bewoners weten we dat er inderdaad plannen zijn voor een doorfietsroute parallel aan de Amsterdamsestraatweg, maar het is nog lang niet zeker waar die exact gaat lopen. – Er is onder de bewoners veel weerstand tegen deze route-variant achter onze tuinen	De oversteek bij station zuilen zoals getekend in het ontwerp is gewenst vanwege een goede oversteekbaarheid van het langzaam verkeer. Deze oversteek sluit mogelijk aan op de toekomstige ligging van de doorfietsroute tussen Zuilen, het centrum en Lunetten (ter hoogte van de Seringstraat). In het kader van dit project (doorfietsroute Zuilen, het centrum en Lunetten) worden momenteel meerdere varianten parallel aan en langs het spoor onderzocht. Er is nog niet

– De gemeente onderzoekt momenteel ook 2 alternatieve routes (door de Seringstraat zelf, resp. aan de andere kant van de spoordijk, in de Cartesiusdriehoek) – ik weet dat het niet direct iets met jullie plannen te maken heeft, maar –juist daarom– wil ik jullie verzoeken om niet juist deze ene variant (waar zoveel bewoners tegen zijn) in te tekenen, zolang de gemeente hier nog geen besluit heeft genomen. Dit om te voorkomen dat het een ‘selffulfilling prophecy’ wordt: dat omdat het steeds in plannen alvast op die plek ingetekend wordt, de kans steeds groter wordt dat het ook daadwerkelijk daar gaat komen. 2) Aansluiting op BP–tankstation Cartesiusweg – ik kom daar vaak ’s avonds als fietser, hardloper of skater. Het is nu al vaak spannend met auto's die afslaan naar BP: heeft de bestuurder me wel gezien? – in de toekomst zal het fietsverkeer daar alleen maar toenemen, zeker wanneer de Cartesiusdriehoek bewoond is. Voor automobilisten betekent dat: minder ‘kansen’ om over te steken. – in de voorgestelde nieuwe situatie / ontwerp is het juist nog onveiliger dan nu: veel minder ruimte voor auto's om over te steken. Er is straks 1 klein plekje voor auto's om te wachten, maar als daar 1 auto staat, dan is het vol. – Een 2e auto die af wil slaan, zal dan op de rijstrook zelf moeten wachten, en daarbij het verkeer ophouden. – Als automobilist zou ik me daardoor opgejaagd voelen, en geneigd zijn meer risico te nemen bij het oversteken. Met alle gevaren van dien. – daarom ben ik tegen hoe het in het nieuwe ontwerp is voorgesteld, en pleit ik omwille van de verkeersveiligheid voor iets wat lijkt op de huidige situatie. Dus met een opstelstrook waar meer dan 1 auto op past, en waar je als automobilist rustig de tijd neemt om veilig over te steken naar de BP of de autowasserij. 3) Afslag Cartesiusweg–Perronlaan – op pagina 54 lees ik dat ‘de linksaf–beweging voor autoverkeer vanaf de Cartesiusweg (vanaf noorden) naar de Perronlaan vervalt. In plaats daarvan 'krijgt het autoverkeer een keermogelijkheid ter hoogte van de Locomotiefstraat’ – Dit lijkt mij niet handig met het oog op de nieuwe ontwikkelingen van de Cartesiusdriehoek. Daar wordt een ‘lus–weg’ voorgesteld van Perronlaan tot bij Station Zuilen.	besloten welke variant van de doorfietsroute uitgewerkt zal worden. Daarom is de zinsnede opgenomen dat de plannen voor de stadsboulevard de doorfietsroute – waar die ook komt te liggen – niet onmogelijk wordt gemaakt. Een gedetailleerd ontwerp van de kruising met de doorfietsroute kan pas worden gemaakt wanneer het tracé is bepaald. De verkeersveiligheid bij de aansluiting van het BP tankstation op de Cartesiusweg is inderdaad een aandachtspunt. Met de plannen voor de nieuwe inrichting wordt het op– en afrijden van de toegang van het tankstation makkelijker. In het ontwerp is rekening gehouden met een inritconstructie die voldoende opstelruimte heeft voor autoverkeer van/naar het tankstation. Dit draagt er aan bij dat autoverkeer met veiligere snelheden het fietspad oversteekt. In de verkeerskundige simulaties ontstaan geen problemen met het afslaand autoverkeer. Autoverkeer vanaf het noorden kan bij de aansluiting ter hoogte van station Zuilen links afslaan de Cartesiusdriehoek in. Hier is opstelbaarheid voor 1 à 2 auto's in de brede middenberm. Volgens onze berekeningen is dat voldoende en wordt het autoverkeer daarmee niet gehinderd. Er wordt nog onderzocht of de wijk Cartesiusdriehoek (ook) ontsloten kan worden via de Locomotiefstraat. Dit gebeurt niet in het kader van project WSB, maar wordt meegenomen in de

	En in jullie functioneel ontwerp is ook bij die andere toekomstige kruising (dus tussen Station Zuilen en het CAB-gebouw) nu totaal geen ruimte voor een opstelstrook o.i.d. om linksaf te slaan. Ik hoop dat u mijn zorgen/adviezen ter harte wilt nemen, en mocht u nog vragen hebben, dan kunt u altijd contact met mij opnemen.	planvoorbereiding van de Cartesiusdriehoek.
116	Het inrichten van het kruispunt Everard Meijsterlaan Lessinglaan–Haydnlaan als rechts–in / rechts–uit zal flinke problemen in de wijk veroorzaken. De Everard Meijsterlaan is de belangrijkste ontsluitingsweg van de wijk uit naar de binnenring. De inrichting van de wegen in de wijk is met eenrichtingsverkeer en paaltjes ook zo ingericht dat het voor automobilisten in de wijk het meest handig is om naar de Everard Meijsterlaan te rijden en vandaar uit op de binnenring te komen. Door nu te zorgen dat de aansluiting van de Everard Meijsterlaan naar de binnenring niet meer volledig is, zullen automobilisten ervoor gaan kiezen om alternatieve routes te vinden door de smalle straatjes door de wijk. Als ik bijvoorbeeld vanaf de Everard Meijsterlaan linksaf naar het 24 Oktoberplein wil, rijd ik niet eerst richting Vleuteseweg over de Joseph Haydenlaan om dan ter hoogte van de Corneillelaan om te keren, ik ga linksaf de Händelstraat in langs de winkels en scholen en op het eind linksaf de binnenring op vlak voor de Pijperlaan. Dit sluipverkeer neemt nu al merkbaar toe met de constante file op de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan, en dit zal erger worden. Er zullen dan aanvullende maatregelen nodig zijn om de Händelstraat geen parallelweg van de Joseph Haydnlaan te laten zijn, met ook gevolgen voor bus 14, en in de wijk wijzigingen in het verkeersstroomplan om de Everard Meijsterlaan geen hoofdroute meer te laten zijn.	De herinrichting van het kruispunt Everard Meijsterlaan–Lessinglaan is bedoeld om het auto–en busverkeer beter te laten doorstromen en tegelijkertijd de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Met de komst van de Dafne Schippersbrug kruist er meer fietsverkeer de Lessinglaan. Het autoverkeer kan naast de Everard Meijsterlaan ook via een aantal andere aansluitingen de Lessinglaan oprijden en de wijk verlaten. Doordat de doorstroming van het verkeer op de Lessinglaan naar verwachting verbetert, is het voor autoverkeer niet meer aantrekkelijk om te sluipen door de wijk.
117	De bereikbaarheid van de wijk Lombok is onvoldoende meegewogen in dit plan. De wijk dreigt onbereikbaar te worden voor bewoners met een auto. Sinds de recente aanpassingen staat het dagelijks al muurvast op de kruising Laan van Nieuw Guinea en Spinozaweg. Dit leidt tot gevaarlijke situaties. Lombok bereiken tijdens de spits kost nu al 10–15 minuten extra tijd. Bij het ontwerp van Spinozaweg en Majellaknoop moet, naast de belangen van direct aanwonenden, ook voldoende doorstroom van Laan van Nieuw Guinea naar 24 Oktoberplein, Vleutensebrug en Cartesiusweg en vice versa worden geborgd. De gemeente is verantwoordelijk voor veiligheid en bereikbaarheid en moet daarvoor het ontwerp aanpassen. Bewoners van Lombok komen anders klem te zitten!	In de verkeerskundige simulaties voor de toekomstsituatie met de inrichting van de WSB is rekening gehouden met de bereikbaarheid van Lombok. Het autoverkeer is sinds het opheffen van de tijdelijke verbinding Stadsbaan–Hogeweidebrug en door de werkzaamheden bij het spoorviaduct Thomas à Kempisplantsoen toegenomen met ca 3–4%. De filevorming in Oog in Al heeft vooral te maken met deze tijdelijke werkzaamheden (spoorverdubbeling nabij de Cartesiusweg) en

		met het niet optimaal functioneren van enkele kruispunten. In het plan zijn hiervoor maatregelen meegenomen. Daarnaast zal er met DVM worden ingezet op het terugdringen van het doorgaand autoverkeer. Het gaat o.a. om het bufferen van het autoverkeer buiten Oog in Al gedurende spitsperioden op momenten dat het te druk dreigt te worden. Dit leidt er toe dat een deel van het autoverkeer zal kiezen om via de ring naar de stad te rijden. De gemeente is in overleg met Rijkswaterstaat over het verhelpen van de verkeershinder door de dosering van de A2–Leidsche Rijntunnel. Daarnaast werkt de gemeente aan de verbetering van de NRU (noordelijke randweg Utrecht). Tot slot maakt mobiliteitsmanagement (vraagbeïnvloeding en reisinformatie o.a. langs de wegen) een belangrijk onderdeel uit van het project.
118	Op de westelijke boulevard gaan een aantal verkeerslichten verdwijnen om de oversteek van voetgangers en fietsers te verbeteren. Zo'n verbetering is goed mogelijk met de huidige lange wachttijden – grenzend aan de door de gemeente gehanteerde maximale tijd! – ook buiten de spits. Hoe krijgen kwetsbare overstekende voetgangers en fietsers voldoende ruimte, zeker in de spits om toch aan de overkant te gekomen zonder lange wachttijden? De stukken verwijzen naar doseerlichten, die daarbij voor voldoende (oversteek) ruimte zouden zorgen. Waar worden die op vergelijkbare wijze nu al toegepast en kan ik het resultaat in de praktijk zien? Aangegeven wordt dat het autoverkeer met deze doseer inspanning met meer dan 10% afneemt, edoch bij 't Goylaan was een dergelijke afname ook voorzien maar lezen we: "<i>In de spits wordt nagenoeg evenveel autoverkeer verwerkt als voor de herinrichting</i>" met als verklaring "<i>Voor autoverkeer geldt dat de gemiddelde tijd is afgenomen om in de spits van A naar B te rijden. Dit</i>	Bij de meeste verkeerslichten worden de groentijden bepaald aan de hand van het verkeersaanbod op dat moment. Buiten de spits krijgt een fietser dus vaker groen dan in de spits. De doseerlichten bij de voorrangspleinen zijn niet bedoeld om de verkeershoeveelheid af te laten nemen, maar om een veilige oversteek te garanderen voor fietsers en voetgangers. Een voorbeeld van een voorrangsplein met doseerlichten is te vinden bij 't Goylaan. Het project WSB bestaat uit drie componenten die

<i>komt omdat auto's zonder verkeerslichten beter kunnen doorrijden.</i> Begrijpelijk dat zo'n verbetering juist verkeer aantrekt. Mij is onduidelijk welke aanvullende maatregelen bij de westelijke ring voorzien zijn. De kruising tussen de ring en de Leidseweg kan verbeteren door het eenrichting auto verkeer op de Leidseweg te verlengen tot de ring, zodat beide afslag vakken vervallen en alleen al hierdoor de kruising versmald kan worden en de fietsoversteek daarmee verbetert. Wordt ook op deze oversteek de ringweg tot 2 X 1 rijstrook verminderd? De huidige brede oversteek kan zeker in drukke tijden nu niet zonder verkeerslichten. Teleurstellend is de te verwachten minimale (4%) verbetering op de belangrijke kruisingen zoals de Amsterdamsestraatweg. Daar moet het mogelijk zijn meer winst te behalen voor fietsers op deze belangrijke straatweg route. Ook op deze kruising is nu de wachttijd maximaal. Auto's op de ringwegen krijgen nu niet tegelijk groen, dus voor overstekende fietsers is met een betere afstelling nu al meer dan 4% winst te behalen. Uit een richting is nu al linksaf slaan naar de Amsterdamse straatweg niet mogelijk. Dat kan ook voor de andere richting! Nadeel van de fietsverkeerslichten is ook dat deze pas van korte afstand zichtbaar zijn door het uitbuigen van de overstekende fietspaden. Kan voor een betere zichtbaarheid gezorgd worden? Waarom wordt de cyclustijd in rustige perioden zoals in de avond, niet verminderd en pas bij druk (auto)verkeer weer vergroot? Vanuit de richting Maarsen moet nu met plaatjes geduid worden of de fietssnelheid aangepast moet worden (sneller of juist langzamer). Uit eigen ervaring blijkt dat deze aanduiding niet werkt en begrijpelijk fietsers deze dan ook negeren. Een duidelijker en betrouwbaardere aanduiding zou wenselijk zijn.	juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Herinrichting wegvakken en kruispunten 2. Mobiliteitsmanagement (vraagbeïnvloeding) 3. DVM: het sturen van stromen. Op 't Goylaan werkt het dynamische verkeersmanagement (DVM) al. U constateert terecht dat hier ongeveer dezelfde hoeveelheid autoverkeer wordt verwerkt als in de situatie voor herinrichting. De mogelijkheid bestaat om met DVM (en daarmee een andere instelling van de verkeerslichten) minder verkeer toe te laten op 't Goylaan, zodat doorgaand verkeer gestimuleerd wordt om via de RING te rijden. De techniek is aanwezig om dit te doen. Het doortrekken van eenrichtingsverkeer op de Leidseweg tot aan de kruising zorgt voor een verslechtering van de bereikbaarheid van Welgelegen. In het ontwerp is voorzien in 2x1 rijstroken op de Haydnlaan. Het autoverkeer kan in de nieuwe situatie niet meer oversteken, maar alleen rechts in en rechts eruit. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor de oversteekbaarheid van het langzaam verkeer. De gemeente heeft verschillende inrichtingsvoorstellen onderzocht om de kruising Amsterdamsestraatweg-Marnixlaan-St Josephlaan anders vorm te geven. Het verwijderen de mogelijkheid om linksaf te slaan vanaf de

		Marnixlaan leidt tot teveel sluipverkeer door de wijk. De grote hoeveelheid autoverkeer, maar ook het grote aantal fietsers maakt het helaas niet mogelijk om de verkeerslichten anders in te stellen. De vormgeving van het kruispunt is in het ontwerp grotendeels ongewijzigd gebleven, vanwege de beperkte ruimte op het kruispunt. Er is onderzocht of de verkeerslichten voor fietsers op dezelfde hoogte als de verkeerslichten van het autoverkeer kunnen worden geplaatst. Dit blijkt niet mogelijk, omdat fietsers die linksaf slaan dan maar één verkeerslicht tegenkomen en de tweede oversteek (met autoverkeer komend van rechts) zonder verkeerslicht kunnen nemen. De huidige berekeningen naar de verkeerscapaciteit/reistijden hebben betrekking op de spitsituatie, omdat dit het meest drukke moment is. Op rustigere momenten is het mogelijk om de instelling van verkeerslichten aan te passen. De gemeente Utrecht probeert op verschillende manieren het fietscomfort te verbeteren. Via https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/verkeer/verkeersprojecten/verkeerslichten/oproep-verkeerslichten/ kunt u deze feedback doorgeven.
119	Als Utrecht aantrekkelijk en bereikbaar wil blijven dan is het herinrichten gericht op 5–10% minder autoverkeer in de spits het stomste wat je kunt doen. De ergernis en de files die ongetwijfeld zullen volgen met alle bijkomende uitlaatgassen zullen het tegenovergestelde effect hebben.	In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan SRSRSB dat de gemeenteraad heeft vastgesteld, is één van de doelen dat het doorgaand

	Mensen die voor hun werk via de snelweg moeten reizen, moeten op de een of andere manier naar huis komen. Handhaaf of verbeter de doorstroming, houd 2 banen of zorg voor alternatieve wegen of routes. Aantrekkelijker maken en bomen aanplanten kan alsnog. Ik reis zelf weinig met de auto en heb regelmatig last van mensen die met 80km door de woonwijk scheuren, maar ik vind dit echt een verschrikkelijk slecht plan.	autoverkeer meer via de RING gaat rijden en minder door de woonwijken/centrum en door de stad in het algemeen. Het project WSB is één van de projecten om hier invulling aan te geven. De verkeersberekeningen met het gemeentelijk verkeersmodel en verkeerssimulaties laten zien dat het verkeer door de stad afneemt doordat doorgaand verkeer meer via de RING gaat rijden. Verkeer wat een herkomst of bestemming in de wijk rond de WSB heeft, moet via deze wegen kunnen blijven rijden. Daar houden we rekening mee.
120	Ondanks mijn sterke vermoeden dat protest tegen de plannen voor de MUW zinloos is, vind ik dat ik mijn stem moet laten horen. Ik ben tegen het terugbrengen van de capaciteit van de enige en belangrijkste doorgaande weg in het Noord Westelijke deel van Utrecht zonder het aanbieden van een alternatief en geloof niet in de belofte dat het met 'slimmer regelen en sturen' allemaal wel goed komt. Ik denk dat deze maatregel veel overlast zal veroorzaken voor de bewoners van dit deel van Utrecht o.a. door afname van de bereikbaarheid en toename van de reistijd. Mijn voorstel: Omdat met het uitvoeren van de maatregelen veel geld gemoeid is en eenmaal aangelegd de situatie niet meer zo maar terug te draaien is, stel ik voor om het meest ingrijpende deel van de maatregelen te simuleren. In concreto zou dit moeten gebeuren door het kunstmatig terugbrengen van de capaciteit van het bestaande wegdeel tussen de Marnixbrug en het kruispunt Cartesiusweg / Nijverheidsweg met afzetpaaltjes naar model van de plannen. Verder zouden de beoogde aanpassingen van de stoplicht regeling (een softwarematige aanpassing in de regelkasten) zo uitgetest kunnen worden. Deze simulatie zou idealiter minstens een jaar moeten duren en de verkeerstechnische resultaten,	Met de herinrichting naar een stadsboulevard wordt niet alleen het aantal rijstroken teruggebracht, maar worden ook de kruispunten zo optimaal mogelijk vormgegeven voor een goede verkeersveiligheid en doorstroming. Doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om via andere routes naar de bestemming te rijden waardoor er hoofdzakelijk bestemmingsverkeer op de stadsboulevard gaat rijden. Verkeer richting de stadsboulevard wordt door een DVM-systeem aan de randen gedoseerd toegelaten, zodat er een gecontroleerde verkeersafwikkeling komt. Met alleen een tijdelijk rijwegafzetting wordt niet hetzelfde effect bereikt.

	tevredenheid van de burgers van dit deel van Utrecht en milieueffecten zouden na afloop geëvalueerd moeten worden. Voordelen: – tijdige bijsturing mogelijk – geen enorme kapitaalvernietiging als het allemaal niet zo goed uitpakt.	
121	Als werkende moeder van twee kleine kinderen ben ik afhankelijk van een auto om werk en zorg te kunnen combineren. Een wethouder kan een moeizame doorstroming van verkeer in Utrecht-West misschien als ontmoedigingsbeleid of tijdelijk beschouwen. Voor mij en mijn man betekent dit dagelijkse stress om 's ochtends op tijd bij het teamoverleg te kunnen zijn, of 's avonds om mijn kinderen te kunnen ophalen voor sluitingstijd van kinderdagverblijf en Buitenschoolse Opvang. Want dat is waar de recente aanpassingen op de Spinozaweg, Majellaknoop en Thomas à Kempisweg toe leiden. Om Lombok te bereiken sta je tegenwoordig door de hele wijk Oog in Al in de file. En vanuit de Laan van Nieuw Guinea richting Cartesiusweg gaat tegenwoordig aanmerkelijk moeizamer. Ik zie niet hoe dit nieuwe ontwerp de huidige verkeersproblemen gaat verbeteren, wel hoe het nog erger gaat worden! Zeker voor bewoners van Lombok. Ik mis in uw ontwerp alternatieven die zorgen voor een betere bereikbaarheid. Het openbaar vervoer wordt niet gestimuleerd met nieuwe buslijnen of een station. De doorstroom wordt niet verbeterd met viaducten of tunnels. De kruising tussen Vleutenseweg en Spinozaweg lijkt zich voor dat laatste zeker te lenen.	Het autoverkeer is sinds het opheffen van de tijdelijke verbinding Stadsbaan–Hogeweidebrug en door de werkzaamheden bij het spoorviaduct Thomas à Kempisplantsoen toegenomen met ca 3–4%. De filevorming in Oog in Al heeft vooral te maken met deze tijdelijke werkzaamheden (spoorverdubbeling nabij de Cartesiusweg) en met het niet optimaal functioneren van enkele kruispunten. In het plan zijn hiervoor maatregelen meegenomen. Daarnaast zal er met DVM worden ingezet op het terugdringen van het doorgaand autoverkeer. Het gaat o.a. om het bufferen van het autoverkeer buiten Oog in Al gedurende spitsperioden op momenten dat het te druk dreigt te worden. Dit leidt er toe dat een deel van het autoverkeer zal kiezen om via de RING naar de stad te rijden. De gemeente is in overleg met Rijkswaterstaat over het verhelpen van de verkeershinder door de dosering van de A2–Leidsche Rijntunnel. Daarnaast werkt de gemeente aan de verbetering van de NRU (noordelijke randweg Utrecht). Tot slot maakt mobiliteitsmanagement (vraagbeïnvloeding en reisinformatie o.a. langs de wegen) een belangrijk onderdeel uit van het project.
123	Helaas zijn de op- en afritten van de A2 verwijderd ter hoogte van Douwe Egberts. Vroeger had ik	Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende

	maar een klein stukje van het traject 'stadsboulevard' nodig om de A2 te bereiken in beide richtingen. Bij het nieuwste ontwerp moet ik er een veel groter stuk afleggen, dat ik vroeger op de ring aflegde. Dat is precies het tegengestelde van uw bedoeling. Het zou mooi zijn als die op- en afrit er weer zouden komen als u wilt dat meer verkeer gebruik maakt van de Ring i.p.v. het traject voor uw Stadsboulevard. Het zou uw plannen echt integreren. Erg vind ik, dat de St.Josephlaan in het midden wordt voorzien van een bomenrij, die de oversteek voor motorvoertuigen onmogelijk maakt. Voor een rit naar het zuiden moet ik dan voortaan eerst naar het noorden om pas bij het derde drukke kruispunt te kunnen keren bij de 'triangel'. Dan ook weer helemaal terug, en dan ben ik eindelijk 1 straat overgestoken. En die hele omleiding wordt in de brochure gelijkgesteld met het keren op het kruispunt Geraniumstraat/ Jan Overdijkstraat. Ook typografisch wordt deze omleiding haast weggezet als "kleine lettertjes". Het geldt niet alleen voor mij als bezwaarlijk, maar voor de hele wijk hier. En alleen maar omdat de ontwerpers het zo mooi vinden de bomen aan te laten sluiten !!! 30 KM/uur is een snelheid die als tergend wordt ervaren op lange rechte stukken! Ook als passagier in een bus trouwens. Zeker als u zulke absurde omwegen verzint, dan wordt het ondraaglijk de straat over te steken! En dit tegenmaken van autorijden leidt niet tot de keuze van een ander vervoermiddel; het is alleen ondoordacht. Een ander punt is de Majellaknoop. Als u beweert, dat het hele plan de omwonenden ten goede moet komen, waarom dan nog het eigen plan gehandhaafd?	onderwerpen A: Aansluiting A2. De st. Josephlaan is in de huidige situatie moeilijk oversteekbaar voor langzaam verkeer. Een middenberm maakt het voor fietsers en voetgangers mogelijk om de weg in twee keer over te steken; eerst de ene rijbaan, dan de andere. Vanwege het smalle profiel is het niet mogelijk om hier ook een oversteek te maken voor autoverkeer. Dit heeft te maken met dat de middenberm onvoldoende breed is, hier kan geen auto opstellen (zonder het doorgaande verkeer te hinderen) alvorens af te slaan. Om die reden is het in het nieuwe ontwerp niet meer mogelijk om op de zuidelijke rijbaan van de st. Josephlaan linksaf de Schaepmanstraat in te rijden en vanuit de Schaepmanstraat linksaf de st. Josephlaan op te rijden. Het klopt dat het buurtverkeer richting het noorden dan bij de Jan Overdijk moet keren. In principe leidt dit niet tot extra verkeer in het buurtje, wel tot verkeersbewegingen op de WSB. Verkeerslichten voor de zijstraten bieden geen uitkomst, omdat de afstanden tussen de verkeerslichten dan te kort zijn. De enige mogelijkheid is daarom om autoverkeer te laten keren bij de Geraniumstraat en de Van Egmondkade. Op dit moment is het oversteken van de St. Josephlaan door autoverkeer weliswaar fysiek niet onmogelijk, het is wel ongewenst vanwege de complexe verkeerssituatie (namelijk vier aaneengesloten autorijstroken met bijbehorende onveiligheid en onoverzichtelijkheid

		en hinder voor het doorgaande verkeer). De WSB blijft een weg met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. M.b.t. de Majellaknoop, zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: Variant 1.
124	Ik heb het ontwerp voor de Westelijke Stadsboulevard met belangstelling doorgelezen maar heb toch paar punten waar ik meer duidelijkheid over wens te hebben of waarvan ik mij afvraag of er wel mee rekening is gehouden met het maken van deze plannen. 1. De Bufferzones waar het verkeer wordt vastgehouden bij een te groot verkeersaanbod op de Westelijke stadsboulevard. Uit het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp lees ik dat 'Als ook stap 2 onvoldoende resultaat geeft, wordt de instroom naar de westelijke stadsboulevard beperkt en worden wachtrijen neergezet aan de randen van het gebied, daar waar geen mensen wonen of winkelen.' Echter bij de beoogde locaties zijn wel woon en winkelgebieden: – Kruispunt Einsteindreef–Brilledreef (alle takken) Hier worden twee nieuwe woonwijken en een prostitutiestraat gebouwd en tevens ligt winkel centrum Overvecht op een steenworp afstand. – De Beneluxlaan/linksafbeweging 24 oktoberplein richting Pijperlaan; Hier ligt een woonwijk naast. – Vleutenseweg (west) bij de Hogeweidebrug linksaf richting Thomas à Kempisplantsoen en rechtdoor richting Thomas à Kempisweg/Vleutenseweg/Spinozaweg. Ook hier ligt een woonwijk aan de andere zijde van de spoorbaan. De gevolgen van een gebrek aan capaciteit op de Westelijke stadsboulevard afwentelen op de omwonenden van deze bufferzones lijkt mij niet de bedoeling, omdat de bewoners daar dan met overlast te maken krijgen. Ik zou ook graag willen weten hoelang de wachtrijen worden en welke tijdstippen deze te verwachten zijn. Is het slechts tijdens de spits dat in de bufferzones rijen staan of is dit de hele dag? En heeft dit nadelige effecten op de luchtkwaliteit en leefomgeving rond deze bufferzones?	1. Bij de Einsteindreef–Brilledreef staan woningen aan de oostkant van de Einsteindreef, maar die staan op voldoende afstand van het autoverkeer om geen overlast te ondervinden voor wat betreft lucht of geluid. Dat geldt ook voor de opstelstrook vanaf de Martin Luther Kinglaan tot de Pijperlaan. De bufferlocatie bij de Vleutenseweg ligt vanaf de Gele Brug tot aan de kruising Vleutenseweg–Thomas à Kempisplantsoen. Het is dus zeker niet de bedoeling dat de wachtrij naast de woningen komt te staan. De maximale wachtrij is in de regel de lengte van het opstelvak zelf, waar de wachtrij van auto's wordt gevormd. Bij een maximale wachtrijlengte krijgen de verkeerslichten het signaal om de groentijden weer even te verlengen. Hierdoor krimpt de wachtrij. Het doseren geldt in principe alleen tijdens de spitsperioden. 2. Voor antwoord zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 Aanvullend: wij zullen de doorstroming van het verkeer zorgvuldig monitoren voorafgaand, tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden.

2. Wat zijn de effecten op de toevoerende wegen als de verwachte reductie van 4% ten opzichte van 2016 op de Westelijke stadsboulevard niet wordt gehaald en mogelijk meer verkeer van deze weg gebruik gaat maken? En wat voor aanvullende maatregelen kunnen er worden genomen, om het verkeer in beweging te houden? D66 wil mogelijk het plan voor de Spoorlaan uit de prullenbak vissen, om Zuilen en Ondiep een beter aansluiting op de A2 te geven, is dit een reële optie? Wat als de Westelijke stadsboulevard hopeloos vast komt te staan, is terug bouwen naar de huidige situatie dan nog mogelijk? 3. Ik lees ook dat de gemeente het auto verkeer zoveel mogelijk via de ring wil afwikkelen, maar heeft deze voldoende capaciteit om het extra verkeer te kunnen verwerken? Ook is de ring is erg kwetsbaar voor incidenten, met name de N230, de weefvakken in A27 bij Amelisweerd en de Leidescherijntunnel in de A2. Blijft de Westelijke stadsboulevard nog wel functioneren als de ring gedeeltelijk is versperd door incidenten, of loopt het verkeer dan hopeloos vast? 4. En als er meer verkeer dan voorzien over de Westelijke stadsboulevard rijdt en/of deze door een incident deels versperd is, kunnen hulpdiensten dan nog wel van deze weg gebruik maken en worden de aanrijtijden dan niet te lang? 5. In het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp lees ik ook dat er deels tweerichting fietspaden komen, echter kun je verwachten dat fietser op de delen waar het eenrichtingsverkeer is massaal gaan spookfietsen. Dit is erg gevaarlijk omdat dit nu ook op plekken gebeurd waar geen vrij liggend of een te smal fietspad is, zoals op de Spinozabrug, en automobilisten dit niet verwachten. Kan de politie handhavend gaan optreden tegen spookfietsen en andere verkeersovertredingen door fietsers, en dan niet alleen op de Westelijke stadsboulevard maar ook in de rest van de stad? 6. In het verleden zijn delen van de Westelijke stadsboulevard één rijbaan geweest voor werkzaamheden, en het deel door Oog in Al is nog steeds één rijbaan. Met veel overlast voor omwonenden en vertraging voor het verkeer tot gevolg. Waarom denkt u dat versmallen van de gehele Westelijke stadsboulevard niet tot meer overlast en vertraging zal gaan leiden?	Op deze manier zorgen we ervoor dat het project daadwerkelijk bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. 3. Onderzoek op basis van verkeerstellingen en berekeningen met het gemeentelijk verkeersmodel en verkeerssimulaties laat zien dat de RING nog voldoende capaciteit heeft om dit autoverkeer te verwerken. De komende jaren wordt er gewerkt aan een verbetering van de RING (o.a. de herinrichting van de Noordelijke Randweg Utrecht). Dit neemt niet weg dat bij files op de RING door ongelukken, het verkeer op de WSB minder goed richting de RING kan rijden. Dit zijn incidenten en die zijn helaas niet te voorkomen. 4. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. 5. Het probleem van fietsen tegen de toegestane richting is bekend. Op de Spinozabrug is een tweerichtingenfietspad helaas ruimtelijke niet

	7. De knijp bij de Monicabrug heeft als neveneffect dat het busverkeer op de Oudenoord veel vertraging oploopt door files, gaat het zelfde niet gebeuren bij de Westelijke stadsboulevard? De knijp bij de Monicabrug heeft ook voor extra verkeer op de Marnixlaan gezorgd, is bij het ontwerp van de Westelijke stadsboulevard rekening gehouden met dit extra verkeer welke misschien nog meer wordt als de knijp in een knip wordt veranderd? 8. Ik lees ook dat de inrichting van de Westelijke stadsboulevard op die van 't Goylaan gaat lijken, echter kan je op sociale media lezen dat omwonenden ervaren dat het onveiliger is geworden, auto's rijden over het gras en tegen het verkeer in om files te omzeilen. Ook is de reistijd toegenomen en loopt het verkeer vast achter afslaan auto's die op fietser en voetgangers moeten wachten. En hulpdiensten zijn regelmatig gedwongen om over het fietspad te rijden om voorbij de 't Goylaan te komen. Gaat dezelfde chaos ook op de Westelijke stadsboulevard ontstaan, en hoe denkt de gemeente dat te voorkomen? 9. De Rotonde Brailledreef / Einsteindreef aangepast in week 25 zodat er meer verkeer van de Brailledreef linksaf naar de Westelijke stadsboulevard kan rijden. Maar het is juist de bedoeling dat er minder verkeer op de Westelijke stadsboulevard gaat rijden, waarom geeft de gemeente dan de toevoerende wegen meer capaciteit? Of wordt deze maatregel weer terug gedraaid als de Westelijke stadsboulevard wordt aangepast?	inpasbaar. Wel is een extra oversteek voor fietsers ontworpen in het plan ter hoogte van de Minahassastraat–Menadostraat. Hierdoor zullen fietsers minder snel tegen de richting in gaan fietsen. Wij zullen uw signaal doorgeven aan de politie. 6. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen De start van de uitvoering van de herinrichting is een goed moment om te maatregelen ten behoeve van DVM en Mobiliteitsmanagement te nemen. Bij de werkzaamheden aan de spoorverdubbeling was hiervan geen sprake.

		7. Eén van de uitgangspunten van het project is een goede doorstroming van het busverkeer. De reistijden voor het busverkeer voor de toekomstige situatie zijn berekend en meegenomen in de ontwerpkeuzes. Met het gemeentelijk verkeersmodel is op stedelijk schaalniveau onderzocht hoe de verkeersdrukke zich ontwikkelt richting 2025 en wat er gebeurt als de WSB wordt aangelegd. 8. De evaluatie van de herinrichting van 't Goylaan is afgerond. Uit de metingen blijkt dat de rijtijden van het gemotoriseerd verkeer op 't Goylaan (de tijd die nodig is om een route af te leggen van A naar B) tijdens de spits zijn afgenomen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de betere doorstroming op het voorrangsp plein en het verdwijnen van de verkeerslichten op 't Goylaan ter hoogte van het winkelcentrum. Een extern bureau heeft de verkeersveiligheid op 't Goylaan getoetst en heeft deze als 'veilig' beoordeeld. Er zijn dan ook géén bevindingen in de audit naar voren gekomen die de gemeente verplichten tot het doen van aanpassingen. Wel heeft het bureau een aantal suggesties gedaan ter verbetering. Het klopt dat nood- en hulpdiensten in het geval van nood soms uitwijken naar het fietspad. Dit zijn uitzonderingen, uit navraag bij de nood- en hulpdiensten blijkt geen spraken van een alarmerende situatie.

		Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB. 9.Extra opstelruimte op de linksaf strook betekent niet dat er meer verkeer toegelaten wordt op de WSB. DVM bewaakt de wegvakken van WSB en beoordeelt hoeveel verkeer de stadsboulevard kan oprijden. De lokale verkeerslichten worden door DVM bijgestuurd om dit mogelijk te maken. Verkeer wordt op de bufferruimtes buiten de Stadsboulevard vertraagd toegelaten. De extra ruimte op de opstelstrook past bij het principe van het bufferen van verkeer: er is dan voldoende ruimte voor het links afslaand autoverkeer om op te stellen zonder dat recht doorgaand of rechts afslaand verkeer gehinderd wordt.
125	Sinds de omleiding van de verbindingsweg naar de A12/ bij de Cinemec en de bijbehorende wegwerkzaamheden ervaar ik een enorm toegenomen reistijd om bij mijn huis te komen. Om bij mijn huis of juist bij de snelweg te komen maak ik gebruik van bijna de gehele westelijke boulevard zoals hij zo mooi in jullie plan beschreven wordt. De reistijd die ik nu ervaar vind ik al verdubbeld ten opzichte van voorheen en zie daarom ook weinig heil in jullie plan. Uiteraard snap ik de goede gedachtes erachter maar het terugdringen van verkeer met 5 tot 10% door middel van de alternatieven die jullie bieden/ beschrijven zie ik niet gebeuren. Als ik naar mijn eigen gedrag kijk; binnen de stad doe ik alles op de fiets maar juist om de stad uit te komen gebruik ik de auto; en de wijze waarop wordt nu nog moeilijker gemaakt. Derhalve ben ik niet enthousiast. Laat de randweg of boulevard juist zo beschikbaar mogelijk nu de binnenstad steeds minder auto vriendelijk is!	Bestemmingsverkeer met de auto (verkeer met een herkomst of bestemming in de omgeving van de WSB) moet ook na de herinrichting gewoon gebruik kunnen maken van de WSB. Dit blijkt ook uit de berekeningen met het gemeentelijk verkeersmodellen en de verkeerssimulaties. Aanvullend zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2
126 127	Naar aanleiding van de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL) het volgende;/ Na vele gesprekken binnen Ronduit Weg en samen met andere bewonersgroepen en	Voor antwoorden zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C:

128	verkeerscomité 's in Utrecht West en Noordwest, komen we tot de volgende aandachtspunten;	Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL).
129		
131	Ik vind het verbijsterend om te zien dat de gemeente denkt de nu al bestaande overmaat aan	Aanvullend:
133	verkeer op de PHL te kunnen oplossen door het aantal plaatsen waar bestemmingsverkeer vanuit	De aanpassingen aan de kruising Everard
134	het noorden de wijk in kan rijden, en de wijk in zuidelijke richting kan verlaten, terug te brengen	Meijsterlaan–Lessinglaan zullen niet tot extra
139	door afsluiting van de middenberm. De gevolgen zijn voorspelbaar: Het verkeer op de PHL neemt	sluipverkeer in de wijk leiden, omdat het ontwerp
148	toe doordat verkeer dat de wijk in of uit wil eerst een traject in de „foute“ richting moet afleggen	van het kruispunt Meijsterlaan–Lessinglaan is
149	op de PHL, moet keren, en dan over een grotere afstand de PHL zal moeten volgen in de gewenste	bedoeld om:
150	richting;	1) het verkeer beter door te laten stromen. Door
152	De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is	de wachtrijen die op dit moment ontstaan bij de
153	ongewenst en onleefbaar en zorgt bovendien in de huidige situatie al voor dagelijkse	verkeerslichten ontstaat er sluipverkeer in de
154	opstoppen waardoor irritaties bij automobilisten ontstaan en sluipverkeer door o.a. door onze	wijk. Door een betere doorstroming op de route
159	straat (vaak tegen richting in!). Dit zorgt voor gevaarlijke situaties en zal alleen maar toenemen	is verkeer hiertoe minder snel geneigd.
162	i.v.m. de uitbreiding en nieuwbouwplannen voor de wijk.	2) de inrichting zorgt voor een veiliger oversteek
161	• De luchtverontreiniging en de geluidsoverlast wordt onhoudbaar.	voor fietsers en voetgangers. Zij kunnen
163	• De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er	makkelijker oversteken en krijgen met het
165	een extra radiaal naar de A2 komt.	doseerlicht voldoende gelegenheid om ruimte te
166	• Filedruk op de route door Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten	vinden tussen het autoverkeer (het doseerlicht
167	sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de PHL maar	voor het autoverkeer op de Lessinglaan gaat dan
168	ook in de omringende straten. Op drukke momenten rijden er zelfs auto's zeer hard tegen het	even op rood).
169	verkeer in bepaalde zijstraten om aan de file te ontkomen. Er wordt in onze straat bijvoorbeeld erg	
170	hard gereden, niet of laat gestopt voor voetgangersoversteekplaatsen en dit creëert zeker voor	De aanpassing van het kruispunt Everard
171	onze kleine, spelende en fietsende, kinderen een reëel gevaar.	Meijsterlaan betreft een versimpeling van de
172		verkeersstromen. Alle auto's vanuit de
174	Daarnaast zijn er plannen om een linksaf verbod in te stellen vanuit de Everard Meijsterlaan	zijrichtingen slaan rechtsaf (voegen in in de
175	richting Joseph Haydnlaan. Dit zal tot nog meer sluiproutes en verkeer door de wijk gaan leiden	doorgaande stroom) en maken vervolgens een U–
176	• Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door Oog in Al (doordat verkeer	bocht bij de eerstvolgende mogelijkheid. Deze
178	uit het centrum wordt weggedrukt). Ambulances en politie op de fietspaden, wat regelmatig	oplossing is getoetst met verkeerssimulatie,
180	gebeurt, zorgt voor zeer gevaarlijke situaties en moet ophouden.	Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid verbetert voor
	• Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk de	zowel het autoverkeer als overstekende fietsers
		en voetgangers. Er zal ook minder file ontstaan.

181	de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer	Het kruispunt en de doorsteken zullen zodanig worden ontworpen dat de rijbewegingen mogelijk zijn voor alle vervoerswijzen.
182	veilig op straat kunnen spelen in de wijk Oog in Al. Dit punt van oversteken geldt ook voor de	
183	oudere weggebruikers. Ik maak me ZEER ernstige zorgen over de VEILIGHEID VAN KINDEREN.	De vastgestelde snelheidslimiet voor stadsboulevards is 50 km/u.
184	Er rijden hier veel auto's door rood licht, je kunt je (ook al wat oudere kind) niet veilig laten	
185	oversteken.	
187	Wij willen daarom ook handhaving op verkeersregels in de wijk Oog in Al en werkende	
188	verkeersdrempels.	
189	Ik maak me zorgen over een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit. Met name door het grote	
190	aantal auto's dat, vaak geïrriteerd door de slechte situatie op de , in volle vaart tegen het verkeer	
191	in door onze straat raast. Ik durf mijn zoon hierdoor niet te laten spelen op de stoep en in de	
192	straat.	
194	Maak de Pijperlaan–Haydnlaan–Lessinglaan–Spinozaweg alsjeblieft een 30km weg, waar maximaal	
206	30 km per uur mag worden gereden.	
207	Snel rijdend sluipverkeer rijdt 50 km per uur door school zones waar het maximum 15 km per uur	
211	alsook op andere wegen.	
219	Met name het kruispunt met Everard Meijsterlaan zal tot meer sluipverkeer en onveilig oversteken	
221	leiden.	
226		
229	• Ik vind een linksaf-verbod vanuit de Everard Meijsterlaan in zuidelijke richting onacceptabel. Dit	
230	leidt tot nog meer autoverkeer en files op andere straten in de buurt. Ook leidt het tot	
231	levensgevaarlijke situaties op de Everard Meijsterlaan die net tot fietsstraat is omgetoverd.	
232	Ook de voorgenomen pilot met een linksaf verbod vanaf de Everard Meijsterlaan naar de	
236	Lessinglaan draagt niet bij aan betere doorstroming maar leidt slecht tot overlast voor de	
243	wijkbewoners zelf.	
244		
246	Hier wil ik nog aan toevoegen dat de bus in de spits regelmatig een vertraging van 20 tot 30 minuten	
248	heeft. Als je afhankelijk bent van het openbaar vervoer, is dit bijzonder storend.	
255	• Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen waardoor het	
259	verkeer andere routes gaat kiezen.	

263 269 270 271 295 296	Bovendien wordt de route in Oog in Al nu gebruikt door een groot deel van bewoners in andere wijken en heeft dit een sterk negatief effect op de leefbaarheid en de toegankelijkheid in en ontsluiting van onze wijk. Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor deze extra/betere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	
181	Vanwege onderstaande en het feit dat mijn zoon laatst zittend in de bakfiets van de z'n moeders vriendje frontaal geramd is door een 'wijk-racer' wil ik deze mail met klem onder uw aandacht brengen. N.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijper-Haydn-Lessinglaan het volgende; • De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar. • De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt. • Filedruk op de route door Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de PHL maar ook in de omringende straten. • Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door Oog in Al (doordat verkeer uit het centrum wordt weggedrukt). • Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk de PHL niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen in de wijk Oog in Al. • Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen waardoor het verkeer andere routes gaat kiezen. Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	Voor antwoorden zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan-JosephHaydaan-Lessinglaan (PHL). Aanvullend: De aanpassingen aan de kruising Everard Meijsterlaan-Lessinglaan zullen niet tot extra sluipverkeer in de wijk leiden, omdat het ontwerp van het kruispunt Meijsterlaan-Lessinglaan is bedoeld om: 1) het verkeer beter door te laten stromen. Door de wachtrijen die op dit moment ontstaan bij de verkeerslichten ontstaat er sluipverkeer in de wijk. Door een betere doorstroming op de route is verkeer hiertoe minder snel geneigd. 2) de inrichting zorgt voor een veiliger oversteek voor fietsers en voetgangers. Zij kunnen makkelijker oversteken en krijgen met het doseerlicht voldoende gelegenheid om ruimte te vinden tussen het autoverkeer (het doseerlicht voor het autoverkeer op de Lessinglaan gaat dan even op rood).

		De aanpassing van het kruispunt Everard Meijsterlaan betreft een versimpeling van de verkeersstromen. Alle auto's vanuit de zijrichtingen slaan rechtsaf (voegen in in de doorgaande stroom) en maken vervolgens een U-bocht bij de eerstvolgende mogelijkheid. Deze oplossing is getoetst met verkeerssimulatie, Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid verbetert voor zowel het autoverkeer als overstekende fietsers en voetgangers. Er zal ook minder file ontstaan. Het kruispunt en de doorsteken zullen zodanig worden ontwerpen dat de rijbewegingen mogelijk zijn voor alle vervoerswijzen.
129	Mogelijk zijn er ook oplossingen te vinden door het aanpassen van de navigatie systemen. Deze systemen geven regelmatig de route aan door de wijk terwijl het rijden over de snelweg sneller en efficiënter is en daarbij de druk op onze woonwijk verminderd.	Er lopen gesprekken tussen gemeenten en ontwikkelaars van navigatiesystemen. De navigatiesystemen wijzen hun gebruikers doorgaans de snelste route aan. Het is dus belangrijk dat de gemeente zorgt dat de routes die minder geschikt zijn als doorgaande verkeersroute, ook daadwerkelijk minder snel zijn dan de routes buitenom. Het project WSB draagt hieraan bij, o.a. met DVM (andere instelling van de verkeerslichten). Aandachtspunt is bovendien dat de navigatiesystemen in personenauto's soms zijn verouderd en daarom geen updates doorvoeren zonder meerkosten in rekening te brengen. Aanvullend: Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL)
132	N.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan, Spinozaweg,	Voor antwoorden zie inleiding Veel voorkomende

135	Thomas a Kempisweg en Cartesiusweg het volgende;	onderwerpen A: Aansluiting A2 en C:
136	• De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is	Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–
137	ongewenst en onleefbaar.	Lessinglaan (PHL).
138	• De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er	Aanvullend:
140	een extra radiaal naar de A2 komt.	De aanpassingen aan de kruising Everard
141	• Filedruk op de route door de wijk West/Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat	Meijsterlaan–Lessinglaan zullen niet tot extra
142	automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op	sluipverkeer in de wijk leiden, omdat het ontwerp
143	de doorgaande route maar ook in de omringende straten. Denk aan auto's en motors (!) over het	van het kruispunt Meijsterlaan–Lessinglaan is
145	fietspad, fietsers op de stoep etc.	bedoeld om:
146	• Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door West (doordat verkeer uit	1) het verkeer beter door te laten stromen. Door
151	het centrum en uit Leidsche Rijn wordt weggedrukt).	de wachtrijen die op dit moment ontstaan bij de
156	• Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk	verkeerslichten ontstaat er sluipverkeer in de
157	niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen.	wijk. Door een betere doorstroming op de route
160	• Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen waardoor het	is verkeer hiertoe minder snel geneigd.
164	verkeer andere routes gaat kiezen.	2) de inrichting zorgt voor een veiliger oversteek
193	Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting uit te spreken en afspraken	voor fietsers en voetgangers. Zij kunnen
202	hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	makkelijker oversteken en krijgen met het
307	Voor een beeld van de problematiek zie: https://www.youtube.com/playlist?list=PLS1oqMispLIDCOy5rePTjN9Rz8umbb0xV	doseerlicht voldoende gelegenheid om ruimte te
		vinden tussen het autoverkeer (het doseerlicht
		voor het autoverkeer op de Lessinglaan gaat dan
		even op rood).
		De aanpassing van het kruispunt Everard
		Meijsterlaan betreft een versimpeling van de
		verkeersstromen. Alle auto's vanuit de
		zijrichtingen slaan rechtsaf (voegen in in de
		doorgaande stroom) en maken vervolgens een U–
		bocht bij de eerstvolgende mogelijkheid. Deze
		oplossing is getoetst met verkeerssimulatie,
		Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid verbetert voor
		zowel het autoverkeer als overstekende fietsers

		en voetgangers. Er zal ook minder file ontstaan. Het kruispunt en de doorsteken zullen zodanig worden ontworpen dat de rijbewegingen mogelijk zijn voor alle vervoerswijzen.
144	Ik ben als bewoner vd Cartesiusweg voor het idee van een stadsboulevard maar n.a.v. de huidige zorgelijke verkeerssituatie op de Pijperlaan-Joseph Haydnlaan-Lessinglaan, Spinozaweg, Thomas a Kempisweg en Cartesiusweg maak ik me grote zorgen over de gevolgen van deze voorgenomen plannen . • De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar. De Cartesiusweg staat sinds de afsluiting vd afrit via de Hogeweidebrug dagelijks vast, zelfs op zaterdag, waar dit in de afgelopen 8 jaar dat ik er woon nooit het geval was. Mijn partner en ik werken in den Haag en Rotterdam en hebben destijds bewust gekozen voor Utrecht West vanwege de ontsluiting naar de A12. Vanuit Cartesiusweg via Hogeweidebrug naar A12 was 5 minuten rijden. Nu via Oog in Al minimaal 20 minuten en vaak langer. Vanavond tijdens de spits traject den Haag – binnenkomst Utrecht 30 min en nog eens 40 min om van snelweg bij de Cartesiusweg te komen. Via de Vleutenseweg , Amsterdamsestraatweg, Maarssen of Leidsche Rijn is geen alternatief aangezien het daar ook grotendeels vast staat met enorm veel stoplichten. Buiten de spits rijden lukt mij vaak niet vanwege ophalen kinderen vd crèche en werkafspraken. De trein was nooit een alternatief vanwege hoeveelheid reistijd, bereikbaarheid, drukte in spits, kosten etc maar op deze manier is de auto ook niet meer haalbaar en word je als bewoner gedwongen om in Utrecht een baan te zoeken danwel te verhuizen zodat je dichterbij je werk woont en op de fiets kan. Dit kan nooit de bedoeling vd plannen zijn. • De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt. • Filedruk op de route door de wijk West/Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de doorgaande route maar ook in de omringende straten. • Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door West (doordat verkeer uit het centrum en uit Leidsche Rijn wordt weggedrukt).	Voor antwoorden zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan-JosephHaydaan-Lessinglaan (PHL). Aanvullend: De aanpassingen aan de kruising Everard Meijsterlaan-Lessinglaan zullen niet tot extra sluipverkeer in de wijk leiden, omdat het ontwerp van het kruispunt Meijsterlaan-Lessinglaan is bedoeld om: 1) het verkeer beter door te laten stromen. Door de wachtrijen die op dit moment ontstaan bij de verkeerslichten ontstaat er sluipverkeer in de wijk. Door een betere doorstroming op de route is verkeer hiertoe minder snel geneigd. 2) de inrichting zorgt voor een veiliger oversteek voor fietsers en voetgangers. Zij kunnen makkelijker oversteken en krijgen met het doseerlicht voldoende gelegenheid om ruimte te vinden tussen het autoverkeer (het doseerlicht voor het autoverkeer op de Lessinglaan gaat dan even op rood). De aanpassing van het kruispunt Everard Meijsterlaan betreft een versimpeling van de verkeersstromen. Alle auto's vanuit de zijrichtingen slaan rechtsaf (voegen in in de

	• Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen. • Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen waardoor het verkeer andere routes gaat kiezen. En kijk op de korte termijn a.u.b. naar de afstelling vd stoplichten bij het kruispunt Thomas a Kempisplantsoen!! Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	doorgaande stroom) en maken vervolgens een U-bocht bij de eerstvolgende mogelijkheid. Deze oplossing is getoetst met verkeerssimulatie, Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid verbetert voor zowel het autoverkeer als overstekende fietsers en voetgangers. Er zal ook minder file ontstaan. Het kruispunt en de doorsteken zullen zodanig worden ontwerpen dat de rijbewegingen mogelijk zijn voor alle vervoerswijzen.
147	Wij zijn blij met het voorstel om ook de Marnixlaan om te vormen tot een stadsboulevard. Als bewoners van de Geuzenstraat maken we ons echter wel zorgen over de verkeerssituatie die rond de Aboe Daoedschool zou kunnen ontstaan. De school heeft een regiofunctie en bijna alle kinderen worden met de auto gebracht. De ervaring leert dat men graag dicht bij school parkeert, desnoods op de stoep of voor het fietspad. 1) Als het gebied voor/naast de school wordt afgesloten voor autoverkeer, denken we dat minstens de volgende maatregelen genomen moeten worden: – eenrichtingsverkeer in Van Swietenstraat, Geuzenstraat en Den Brielstraat. – Paaltjes of blokken om te voorkomen dat er toch op het voetpad/afgesloten deel wordt geparkeerd. – Goede voorlichting voor de ouders om hen aan te moedigen zo mogelijk met de fiets te komen of te parkeren bij het klokkenveld of op de parkeerplaatsen bij het Zandpad. – goede verlichting om te voorkomen dat het gebied tussen school en het brugtalud een onguere plek wordt. 2) Het lijkt ons beter om de uitrijroute langs de school open te houden, zodat het grote aantal auto's dat daar twee maal daags parkeert niet elders in de wijk hoeft te parkeren. Dat voorkomt veel verkeerschaos in de wijk. We denken dat de ruimte die er op de Marnixlaan ontstaat, door het halveren van het aantal rijstroken, gebruikt kan worden om een goede uitweg te creëren, bijvoorbeeld als fietsstraat.	De problematiek rondom de school is bekend. Met de herinrichting wordt geprobeerd om de situatie te verbeteren door het haal- en brengverkeer naar de school in ieder geval de mogelijkheid te geven om op een veilige plek – op een parkeerplaats – de kinderen te laten in- en uitstappen. Dat de weg soms anders wordt gebruikt is vervelend, maar ook moeilijk met een aanpassing van de fysieke inrichting te voorkomen. Voor wat betreft het handhaven van de verkeersregels door bezoekers van de school, is ook een rol weggelegd voor de school. De gemeente is en blijft daarom in contact met de school over dit onderwerp. – Uw voorstel voor uitbreiding van het eenrichtingsverkeer genoemd bij punt 1 en het verkeerslicht bij het Klokkenveld zullen we onderzoeken in de volgende fase. Dan wordt ook de materialisatie en verlichting verder uitgewerkt. – De exacte uitwerking van de ruimte aan de voor- en zijkant van de school (verhard of niet)

	Tot slot hopen we dat er ter hoogte van het Klokkenveld een voetgangersoversteekplaats met stoplicht kan worden aangelegd. Er wordt soms erg hard gereden op de Marnixlaan. Zeker voor kinderen is oversteken zonder stoplicht erg gevaarlijk.	dient in de volgende fase te worden opgepakt. Daarbij wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van het project 'vechtoever'. Uw verzoek om maatregelen te treffen tegen het parkeren op het voetpad/het afgesloten deel onderschrijven we. Wij zoeken naar passende maatregelen om foutparkeren tegen te gaan, waarbij het plaatsen van palen niet onze eerste voorkeur heeft. –goede verlichting tussen school en brugtalud. In de volgende fase wordt de verlichting nader uitgewerkt. Uw aandachtspunt zullen we meenemen. 2.Het is een bewuste keuze om de parallelweg en de aansluiting van de Geuzenstraat op de stadsboulevard op te heffen. Dit is nodig om de doorstroming van het verkeer op de Marnixlaan, de verkeersveiligheid op het kruispunt J.S. de Rijkstraat/Nieuwlichtstraat–Marnixlaan en de positie van fietsers komende vanaf de Marnixbrug te verbeteren. Tijdens verschillende bijeenkomsten hebben bewoners hun zorgen geuit over het conflict tussen fietsers vanaf de brug en invoegend autoverkeer uit de wijk (Geuzenstraat). Met het nieuwe ontwerp wordt dit conflict verholpen.
148	Zelf woon ik aan de Händelstraat, vlakbij 2 scholen en de operatuin. De adviessnelheid is bij de scholen 15 km per uur. Sluipverkeer heeft haast en is geïrriteerd en rijdt vaak met 50 door deze kinderrijke straat. Het is wachten op het eerste ernstige ongeluk. Als het onverhoopt zover is zal ik niet schromen met een vinger te wijzen. En men zal niet kunnen zeggen: we wisten het niet of: het	De verkeerssituatie in de Händelstraat valt buiten het project WSB. Vanuit het programma Verkeersveiligheid worden de verkeerssituatie op het Beethovenplein en het

	is buiten onze schuld. Los dit op.	aangrenzende deel van de Händelstraat en de mogelijkheden voor verbetering onderzocht. Het handhaven op de maximaal toegestane snelheid is een taak voor de politie en de afdeling Vergunning, Handhaving en Toezicht binnen de gemeente. We hebben uw zorgen bij hen onder de aandacht gebracht.
155	De situatie op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan– Lessinglaan is zorgelijk in mijn ogen. Als buurtbewoner heb ik de afgelopen jaren diverse projecten langs zien komen die de verkeersdruk op de wijk enorm hebben vergroot. Dat verhoogt het verkeersgevaar voor mijn kinderen, verslechtert de luchtkwaliteit en maakt het wonen minder aangenaam en vormt druk op de sociale cohesie die 'het dorp' Oog in Al is. Ik noem er een aantal uit eigen beleving: – De afsluiting van de afslag naar de A2, waardoor er meer verkeer door mijn wijk komt. – De opening van een enorme Albert Heijn met parkeergarage, waardoor veel meer mensen van buiten de wijk hier komen shoppen (met de auto). – De opening van de fietsbrug die zorgt voor veel extra fietsverkeer en vreemde mensen in de wijk. An sich geen probleem, wel merk ik dat men elkaar minder kent op straat en sociale controle en gezelligheid is veranderd. Ik steun Ronduit Weg in hun observaties en streven om gezamenlijk een betere situatie te creëren. n.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan • De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar. • De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt. • Filedruk op de route door Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de PHL maar ook in de omringende straten. Een van mijn kinderen is gelukkig net niet aangereden door iemand die meende met de auto het fietspad te kunnen gebruiken, omdat het verkeer vast stond!	De autonome groei van het verkeer (de hoeveelheid verkeer die er in de toekomst wil gaan rijden) wordt door de herinrichting van de WSB afgeremd in Oog en Al. Op pagina 4 van de Quick scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is een tabel opgenomen met verkeersintensiteiten in de huidige situatie, de autonome situatie en in de 2 varianten voor de Majellaknoop: het FRIS–alternatief en de gemeentelijke variant. Hieruit valt op te maken dat circa 10% van het totale (autonome) verkeer op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan wordt geweerd door de realisatie van de WSB. De Pijperlaan–Lessinglaan–Haydnlaan is, gezien de ligging in de stad, een druk gebruikte weg. Uit de laatste tellingen (2015) blijkt dat het percentage vrachtverkeer inclusief (lijn) bussen 3,8 % van de totale hoeveelheid verkeer bedraagt. Het besluit om de afrit A2 Oog in Al te verwijderen speelt hierin ook een rol. Dit besluit is indertijd genomen door Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente in

• Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door Oog in Al (doordat verkeer uit het centrum wordt weggedrukt). • Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk de PHL niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen in de wijk Oog in Al. • Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen waardoor het verkeer andere routes gaat kiezen. Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard. Utrecht streefde jaren naar een stad waarin auto's de ondertoon voeren in plaats van de boventoon. Het is mijn wens dat dat ook voor de wijk Oog in Al gaat gelden: auto's via de ringweg buiten de stad, niet door mijn woonwijk! De recent voorgestelde maatregel van de gemeente om bewoners te stimuleren om de fiets te gebruiken vond ik persoonlijk erg misplaatst. De verkeersdruk komt grotendeels van buiten de wijk. Ik geen enkele buurtbewoner die met de vrachtwagen de Lessinglaan neemt. Een deel van het probleem ligt mijns inziens bij de onwil om maatregelen op te leggen aan vrachtverkeer. Bedrijven kiezen voor financiële beslissingen, niet voor medewerking aan bewoners van een wijk waar zij geen binding mee hebben. Ik hoop te kunnen vertrouwen op uw gezond verstand oordeel.	verband met de aanleg van A2–Leidsche Rijntunnel en de ontwikkeling van Leidsche Rijn. We begrijpen dat bewoners het verdwijnen van deze afrit als niet prettig ervaren, dit is echter een gegeven. Uit verkeersberekeningen blijkt dat bij een niets–doen situatie er veel autoverkeer in de toekomst over de wegen van de WSB wil blijven rijden. De raad heeft met het mobiliteitsplan SRSRSB er (opnieuw) voor gekozen om geen nieuwe aansluitingen op de RING te creëren. Gezien de groei van de stad kunnen we het ons niet veroorloven meer poorten naar de stad te openen en daarmee nog meer auto verkeer de stad binnen te laten. Het project WSB moet bijdragen aan het ontmoedigen van (doorgaand) autoverkeer in de stad. Het doorgaande autoverkeer moet meer buitenom rijden. Voor Oog in Al betekent dit een verkeersafname ten opzichte van de toekomstige niets–doensituatie, maar niet ten opzichte van de huidige situatie. Om de leefbaarheid en veiligheid in Oog in Al wel te verbeteren, stelt het project WSB een aantal maatregelen voor: • Vraagbeïnvloeding / mobiliteitsmanagement waarbij mensen worden verleid om andere vervoerwijzen te gebruiken dan de auto of op

		andere tijdstippen te reizen. • Bij grote piekdruktes inkomend autoverkeer vanaf de A2 vasthouden bij het 24 oktoberplein, om filevorming en onveiligheidssituaties in Oog in Al te voorkomen en om autoverkeer te stimuleren andere routes te nemen. • Andere vormgeving van kruispunten om filevorming en onveiligheidssituaties in Oog in Al te voorkomen en te zorgen voor betere oversteekbaarheid. Uit verkeerssimulaties waarbij is uitgegaan van bovenstaande maatregelen blijkt dat het autoverkeer met het toekomstige ontwerp in de spitsen goed kan worden verwerkt met een goede oversteekbaarheid voor (langzaam) verkeer. Wij zijn in gesprek met Ronduit Weg over knelpunten die buiten het project WSB liggen
158	Reactie op ontwerp Stadsboulevard 1.Toename autoverkeer op de Thomas a Kempisweg. In de gemeentelijke variant wordt verkeer dat naar de Hogeweidebrug wil, zowel komend van de Lessinglaan als komend van de Vleutenseweg, omgeleid via de Thomas a Kempisweg. Hierdoor zal het verkeer op deze straat exponentieel toenemen. Dat zal dan ook leiden tot een hogere milieubelasting vanuit deze weg en een toename van de luchtverontreiniging ter plaatse. Deze belasting treft dan zowel bewoners ten noorden als de bewoners ten zuiden van deze weg. In de variant van Fris Alternatief ontbreekt deze extra belasting in zijn geheel, waardoor de milieubelasting en luchtverontreiniging voor deze buurt flink lager zal zijn. 2.Stimuleren autoverkeer naar de A2 In het hele ontwerp van de Stadsboulevard ontbreekt eigenlijk een behoorlijke aansluiting op de A2. Hierdoor wordt autoverkeer genoodzaakt om langer in de stad te blijven dan wenselijk is. Dit	1. In de Quick scan lucht en geluid d.d. 8 maart 2017 is op bladzijde 31 een tabel opgenomen, waaruit een verbetering van de luchtkwaliteit blijkt op de Thomas à Kempisweg t.o.v. de autonome situatie, voor zowel variant 1 (sterke verbetering) als voor variant 2 (lichte verbetering), beide als gevolg van lagere verkeersintensiteiten t.o.v. de autonome situatie. In de Quick scan milieu-effecten WSB d.d. 8 mei 2017, waarbij de gehele WSB is doorgerekend wordt dit bevestigd.

geldt voor zowel de auto's die zuidwaarts de A2 op willen als degenen die naar het noorden de A2 op willen. Met name voor het autoverkeer richting het Zuiden en het Westen is dit een slechte zaak. Dit verkeer zal in het algemeen kiezen voor de route over de Lessinglaan naar het 24 oktoberplein. De Lessinglaan zal vol lopen met langzaam rijdend autoverkeer op weg naar de A2/A12. 3.Ontsluiting wijk Majella In de tekening van de gemeente van het ontwerp door Fris Alternatief lijkt de toegang tot de wijk Majella via de Thomas a Kempisweg (Majellakerk) verdwenen. Naar ons idee is het goed mogelijk om de bestaande toegang tot de wijk op die plek te handhaven, waardoor de wijk goed ontsloten en toegankelijk blijft. 4.Het belang van groen in de stad Naar ons idee is het noodzakelijk om elke kans op vergroting van het groen-areaal in de stad Utrecht heel serieus te nemen. Nu doet zich in deze wijk een mooie kans voor om hier invulling aan te geven. De noodzaak hiertoe is in deze wijk toegenomen door de recentelijke spoorverdubbeling en de bebouwing van de Cartesius-driehoek. Door deze laatste twee maatregelen is het groen-gehalte van deze buurt behoorlijk afgenomen. De invulling van het Fris Alternatief geeft meer groen terug aan de wijk dan de gemeentelijke variant. 5.Verbetering van gezondheid Door de toename van het verkeer en de afname van het groen zal de invloed op de gezondheid van omwonenden in negatieve zin toenemen. Geluid, fijnstof, drukte, CO₂-uitstoot, allemaal elementen die onze gezondheid beïnvloeden. Wij zijn er van overtuigd dat de gemeentelijke variant op deze onderdelen slechter scoort dan het Fris Alternatief. 6.Utrecht Fietsstad? De gemeente Utrecht wil zich graag profileren als De Fietsstad van Nederland. Nou, dan hebben ze nog niet gekeken naar de situatie op de Vleutenseweg, Majellaknoop en Thomas a Kempisweg. Het is nu niet of nauwelijks te doen om deze verkeersaders te passeren op je fiets. En dat zal bij uitvoering van de gemeentelijke variant niet beter worden. Door de verwachte toename van verkeer op de Thomas a Kempisweg zal de oversteektijd van de fietser en voetganger zeker nog toenemen. Hierdoor zal de veiligheid meer en meer in het gedrang komen. (mensen gaan bij te lange wachttijden kiezen voor onveilig oversteken, in plaats van te wachten op het groene signaal van een stoplicht). 7. Voorkeur en keuze	Rondom de Majellaknoop scoort variant 1 inderdaad beter dan variant 2. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 valt te zien (figuur 3.1 pagina 17) verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB. Overal wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De gezondheid langs de WSB zal dan ook in beide varianten verbeteren, met uitzondering van enkele wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. 2. Voor antwoord zie inleiding "Veel voorkomende onderwerpen" A: Aansluiting A2. 3. In variant 1 is het niet mogelijk om de ontsluiting van de wijk ter hoogte van de kerk te behouden. Dit heeft ermee te maken dat het kruispunt Vleutenseweg-Thomas à Kempisweg-Spinozaweg al dusdanig wordt belast dat het in de verkeerslichtenregeling – met de kaders die hierbij gelden – niet meer mogelijk is om een extra richting toe te voegen. Het andere verkeer moet dan langer/te lang stilstaan, met wachtrijen en overlast tot gevolg. Er zijn verschillende varianten voor een nieuwe toegang tot de wijk (op andere locaties) onderzocht. Geen van de varianten leiden echter voor een betere ontsluiting van de wijk. Er zal daarom iets meer verkeer over de straat Majellapark gaan rijden bij variant 1. 4. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen

	Mocht het nog niet duidelijk zijn: wij zijn voorstander van het Fris Alternatief en verkiezen deze boven de gemeentelijke variant.	B: Variant 1 alinea Meer groen 5. Zie antwoord bij punt 1. 6. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: Variant 1 alinea Bereikbaarheid fiets/voetganger 7. Uw voorkeur voor variant 1 wordt voor kennisgeving aangenomen.
167	Als bewoner van Halve Maan-Zuid maak ik me ernstige zorgen over de verkeerssituatie op de PHL-laan. Als vader van 2 kleine kinderen (3 en 5 jaar) die hopelijk straks de weg alleen over kunnen steken naar school vind ik het onbegrijpelijk dat de gemeente niet ziet dat deze weg een gevaar oplevert voor de omgeving en dat met name voor de bewoners in de wijk. Op dit moment gaan er >22000 voertuigen door de straat en in de plannen die er liggen beweert u met droge ogen dat 30000 haalbaar moet zijn! Ongelooflijk wat een naïviteit. Mag ik u erop wijzen dat er dagelijks (ook in het weekend) files staan vanaf het 24 Oktoberplein t/m de Cartesiusweg. Sinds de sluiting van de A2 afrit Douwe Egberts neemt al het verkeer wat in de Schepenbuurt, Zuilen, Lombok en zelfs Overvecht moet zijn en vanaf de westkant komt afslag A2-Centrum en dePHL laan. Slechts een zeer klein deel hiervan is bestemmingsverkeer voor Oog en Al. U wilt dat dit verkeer om gaat rijden, maar er zijn simpelweg geen goede alternatieven. Doorrijden tot Maarssen op de A2 is toch geen serieus alternatief?!	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen C: Verkeerssituatie Pijperlaan-JosephHaydaan-Lessinglaan (PHL)
173	Wat ik mis is een veilige oversteek voor fietsers en manier voor auto's om veilig tussen de file te komen. Gelijk remt een rotonde snelheid. Op de Burgemeester Norbruislaan is een rotonde gemaakt waar fietsers veilig over kunnen steken. Kom op het moment veel fietsers tegen die tegen het verkeer in rijden op het fietspad richting de Dafne Schippersbrug. Er gebeurt regelmatig een ongeluk omdat de fietsers of verkeerd, of niet oversteken. Dit oversteken lukt niet op veilige manier dus dan maar niet. Om de Joseph Haydnlaan over te komen laat ik mijn kinderen altijd over het voetpad gaan anders kan ik het verkeersplein, waarbij een inrit naar een huis de plek van fietsers is, niet aan ze	Eén van de uitgangspunten voor de herinrichting is een veiliger oversteek voor fietsers en voetgangers. Op een aantal plekken worden daarom extra oversteken gemaakt voor fietsers en voetgangers. Bij de instelling van de verkeerslichten bij de Lessinglaan/Meijsterlaan houden we rekening met fietsverkeer van en naar de Dafne Schippersbrug. Naar verwachting zullen meer fietsers de J.Haydnlaan/Lessinglaan kruisen. In de

	uitleggen. Mij lijkt een rotonde met een fietspad in de Joseph Haydenlaan kruising Beethovenlaan erg wenselijk of in elk geval een aangepaste duidelijke situatie. Nu blokt de file deze kruising omdat hij ondergeschikt is aan de andere wegen.	verkeersberekeningen en het verkeersontwerp is hiermee rekening gehouden, door het kruispunt zo aan te passen dat de doorstroming van alle verkeersdeelnemers en de oversteekbaarheid van het langzaam verkeer verbetert. Het college van burgemeester en wethouders heeft besloten te onderzoeken of enkele maatregelen op deze locatie versneld kunnen worden uitgevoerd, dit op verzoek van een aantal bewoners. Bij de Everard Meijsterlaan (richting de Dafne Schippersbrug) betekent dit dat de middenberm wordt dichtgezet voor autoverkeer. Deze oversteek wordt dan alleen voor fietsers en voetgangers. Zij krijgen voldoende ruimte om over te steken, omdat de doseerlichten aangaan als er veel fietsers/voetgangers het kruispunt naderen. Het autoverkeer moet dan even stoppen. Met de nabijgelegen school maken we afspraken over aanvullende maatregelen om oversteekbaarheid van kwetsbare verkeersdeelnemers te borgen.
176	Als bewoner van de J.Haydnlaan vind ik het onacceptabel dat wij dagelijks worden geconfronteerd met stilstaande', in file rijdend auto- en zwaar vrachtverkeer voor onze woning ten faveure van het autoluw maken van de binnenstad. Zelfs in het weekend staan er tegenwoordig urenlang stinkende auto's voor onze woning. Als fervent voorstander van het gebruik van de fiets als dit mogelijk is, verwacht ik van u dat u ook de belangen van Oog in Al behartigt en zorgt dat onze wijk weer een veilige, schone en rustige woonwijk wordt waar het prettig wonen is.	Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein- Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals

		op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit zorgt ervoor dat er op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan een rustiger verkeersbeeld en minder files ontstaan. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan

		nemen we mee in de planvoorbereiding van de WSB.
177	Graag dien ik hierbij mijn zienswijze in op het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp van 19 mei 2017. Allereerst wil ik aangeven voorstander te zijn van het algehele project en de gestelde doelen. Een onderdeel binnen het project Westelijke Stadsboulevard – de kruising Marnixlaan–Amsterdamsestraatweg – roept echter vragen op. Dit heeft enerzijds te maken met de gemeentelijke ambities voor de Amsterdamsestraatweg en anderzijds specifiek ten aanzien van de omgang met het voetgangersverkeer bij deze kruising binnen het project Westelijke Stadsboulevard. <u>Relatie aanpak Amsterdamsestraatweg en veiligheid kruising</u> De projecten Westelijke Stadsboulevard en de aanpak Amsterdamsestraatweg (ASW) hebben uiteraard een directe samenhang bij de kruising Marnixlaan – ASW. Niet zo maar een plek, want het is een van de gevaarlijkste kruispunten van Nederland (https://www.nrc.nl/nieuws/2016/07/07/amsterdamsestraatweg-is-gevaarlijkste-straat-3121217-a1509292). De gestelde doelen en ambities binnen beide projecten komen logischerwijs ook met elkaar overeen. Dan doel ik onder andere op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een zo optimaal mogelijke balans tussen het verbeteren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en de doorstroming van de verschillende verkeersmodaliteiten. Binnen de aanpak ASW wordt de entree Marnixlaan als één van de vijf aandachtsplekken benoemd. Als ik echter de voorgestelde situatie voor de kruising bekijk, dan lijkt hier weinig mee gedaan te zijn. De kruising lijkt namelijk nagenoeg hetzelfde. Dit komt ook meer in detail terug in mijn tweede punt ten aanzien van het voetgangersverkeer. Dit leidt tot de volgende twee vragen: 1) Kunt u een toelichten hoe de gemeente de samenhang in doelen en ambities in beide projecten (Westelijke Stadsboulevard en aanpak ASW) ziet en waarom dit niet leidt tot een wijziging van de huidige inrichting van de kruising Marnixlaan – ASW in lijn met de doelen en ambities die de gemeente binnen de twee projecten heeft geformuleerd? 2) Wat doet u specifiek om de veiligheidssituatie van deze kruising te verbeteren?	Op ambtelijk en bestuurlijk niveau vindt onderlinge afstemming plaats over de projecten WSB en de aanpak Amsterdamsestraatweg. Gezien de beperkte beschikbare ruimte is er geen mogelijkheid om het kruispunt anders vorm te geven om zo meer ruimte te creëren voor de voetganger. Dit komt mede door de ver uitstekende woningen op de hoekpunten, zoals u zelf aangeeft. In het ontwerp moet voldoende ruimte beschikbaar blijven voor het minimaal aantal benodigde rijstroken voor het autoverkeer. Wel is het in het ontwerp straks mogelijk om op meerdere plaatsen de St. Josephlaan en Marnixlaan buiten de geregelde kruispunten over te steken. Door de komst van een middenberm, is het oversteken voor voetgangers hier gemakkelijker en veiliger.

<u>Beperkte veiligheid en gebruiksvriendelijkheid voetgangers</u> Ten aanzien van voetgangers laat de kruising Marnixlaan-ASW zeer te wensen over. Dit komt met name neer op een beperkte opstelruimte tussen fietspad en rijweg op de noordwesthoek ter hoogte van ASW 423 (rode pijl op onderstaande uitsnede Functioneel Ontwerp). In algemene zin is hier al een te beperkte opstelruimte. Met kindervagen of rolstoel is het een zeer onprettige plek met het gemotoriseerd verkeer op zeer kleine afstand (zie foto's bijlage) en fietsverkeer dat rakelings achter de voetgangers langsgaat. Dit in combinatie met de zeer beperkte ingestelde oversteektijd geeft het gevoel dat de voetganger hier vergeten wordt. Een tweede noemenswaardige verkeerssituatie aan deze kruising is ter hoogte van ASW 421 (blauwe pijl op onderstaande uitsnede Functioneel Ontwerp). Hier heb ik al meerdere malen met de kindervagen bij het kruisen van het fietspad meegemaakt dat een fietser komend vanaf de ASW afbuigt en daarbij de voetgangers pas te laat ziet. Door het pand op de hoek is hier de zichtbaarheid in het geding. foto 1 In algemene zin is de samenkomst van fiets en voetgangers een aandachtspunt. Ik begrijp dat doorstroming van fietsers voor de gemeente een belangrijk punt is, maar dit lijkt af en toe door te schieten. Dan doel ik op de situatie dat afbuigende fietsers op geen enkele wijze worden afgeremd of worden gewezen op kruisend voetgangersverkeer. Ook ontbreken zebrapaden die wellicht iets van duidelijkheid creëren. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, zeker in combinatie met de beperkte opstelplaats zoals beschreven. Tegelijkertijd zou vanuit de door u gestelde projectdoelen verwacht mogen worden dat er iets aan deze situaties gedaan zou worden. Een kleine opsomming van doelen uit uw Integraal Programma van eisen en functioneel ontwerp: – Par. 1.2: “moet van een drukke verkeersweg veranderen in een aantrekkelijke en goed oversteekbare stadsboulevard. Tevens is behoefte aan een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een goede bereikbaarheid van de wijken.” – Par. 1. 2: “een zo optimaal mogelijke balans gevonden tussen het verbeteren van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en de doorstroming van de verschillende	

verkeersmodaliteiten (voetganger, fiets, OV, auto en overig gemotoriseerd verkeer). – Par. 2.1: “Fietser en voetganger voorop” – Par. 2.2: “Goed oversteekbaar voor alle verkeersdeelnemers” – Par. 2.2: “ Goede trottoirs” – Par. 4.2: “De stadsboulevard is een goed oversteekbare stadsstraat met groene middenberm en voldoende ruimte voor voetgangers, fietser, OV en bestemmingsverkeer per auto, waar mogelijk met één rijstrook per richting. Het profiel met minder rijstroken en een middensteunpunt maakt het oversteken voor fietsers en voetgangers op vele plekken mogelijk en/of makkelijker.” Het is daarom cru om te moeten stellen dat de situatie van het kruispunt ten aanzien van de voetgangers in uw plannen op dit vlak niet gewijzigd lijkt te gaan worden. Dit is strijdig met veel van de door uw uitgesproken doelen en ambities. Ook lijkt het strijdig met de doelen van de integrale aanpak ASW. Daarbij is de voetganger een zeer belangrijke doelgroep in lijn met de wens om de verblijfskwaliteit van de straat te vergroten. Het is een gemiste kans om de kruising voor deze doelgroep niet optimaler in te richten, zodat meer voldaan wordt aan de ambities van beide projecten. Dit leidt tot de volgende vraag: 3) Waarom wordt de kruising Marnixlaan – ASW niet aangepast ten behoeve van een veilig en comfortabel gebruik door voetgangers in lijn met uw eigen projectdoelstellingen, maar ook die van de aanpak ASW? Tot slot wil ik nog een kort stilstaan bij de omgang met fietsers binnen de Gemeente Utrecht. Het gemeentelijk beleid is erg gefocust op het bevorderen van het fietsgebruik. Een logisch streven waar ook niemand tegen kan zijn. Echter heeft dit ook een keerzijde. De fietser kan meer en meer gewend raken de belangrijkste verkeersgebruiker te zijn en zich daar vervolgens ook naar te gaan gedragen. De voetganger is hiervan de dupe. Exemplarisch is dan ook uw uitgangspunt dat er voor fietsers geen verslechtingen mogen optreden ten opzichte van de huidige situatie. Binnen andere gemeentelijke ambities van Utrecht als Gezonde Stad en de aanpak ASW zou het dan ook verstandig zijn om helderder onderscheid te maken tussen fietser en voetganger. De modaliteiten fiets en voetganger worden nogal eens onder dezelfde noemers geplaatst. Verblijfskwaliteit begint met name bij de modaliteit met de laagste snelheid, kortom de voetganger. Gemeente Utrecht zou	

	hierin van Amsterdam kunnen leren. Amsterdam is voor het eerst overgegaan op het opstellen van een beleidsdocument ten aanzien van voetgangers, waarin afwegingen worden gemaakt waarin de voetganger volwaardiger wordt meegenomen dan voorheen. Daar is het besef gekomen dat na jaren van onder andere toenemend fietsgebruik juist de voetganger een te onderbelichte gebruiker van de openbare ruimte is. Uiteraard is niet elke stad hetzelfde, maar ik denk dat het goed zou zijn dat de voetganger beleidsmatig volwaardiger wordt ingebed. Zie foto's in brief. Foto's Kruising Marnixlaan – Amsterdamsestraatweg Foto 1: beperkte opstelruimte voetgangers t.h.v. ASW 423 Foto 2: beperkte opstelruimte voetgangers t.h.v. ASW 423 Foto 3: komend vanaf ASW richting kruispunt Marnixlaan–ASW t.h.v. ASW 421. Beperkt zicht op voetgangers om de hoek die fietspad moeten oversteken om overkant ASW te bereiken. Foto 4: kruising Marnixlaan–ASW t.h.v. ASW 421. Beperkt zicht op fietsverkeer komend vanaf ASW.	
210	Naar aanleiding van de ter inzage legging van het conceptontwerp westelijke stadsboulevard dienen wij de volgende zienswijzen in. Wij wonen in de Schepenbuurt, midden aan de westelijke stadsboulevard. We waarderen de ruimtelijke impuls die aan de weg wordt gegeven, de verbeteringen voor fietsverkeer en voetgangers en de verbeteringen in verkeersveiligheid. Tegelijkertijd maken we ons zorgen over de ontsluiting van onze wijk richting de A2 (zuidwaarts en noordwaarts) en richting Utrecht West en de A27. In de plannen gaan deze wegen grotendeels van 2 naar 1 baan. Daarmee neemt de capaciteit van de weg sterk af en met name in de spits leidt dat er te dat het erg lang kan duren om de wijk in of uit te komen. Dit is nu namelijk al een groot probleem en dat zal erger worden als de capaciteit afneemt. Dat hebben we al zien gebeuren in Oog en Al. Ook maken we ons zorgen over de impact van vaker stilstaand verkeer op de luchtkwaliteit en geluid. Het plan neemt deze zorgen onvoldoende weg. Het is gebaseerd op theorieën en modellen en zeer weinig op best practices (en gezond verstand). De verkeerskundige effecten van de ingreep worden op dit moment onvoldoende onderbouwd. In plaats daarvan stelt u verschillende onderzoeken voor nadat de stadboulevard is aangelegd bijv. m.b.t. doorgaand verkeer: – Wie zijn de gebruikers? In pijler 1 van het mobiliteitsmanagement (blz. 68) wordt eerst de stadboulevard aangelegd en daarna wordt er gekeken wie er eigenlijk van de boulevard gebruik maakt om vervolgens een advies op maat te geven. Kan hier niet vooraf meer onderzoek naar gedaan worden en geleerd worden uit meerdere best practices?	In het Verkeerskundig Rapport van de WSB Utrecht (te vinden op http://www.utrecht.nl/westelijkestadsboulevard) vindt u de verkeerskundige onderbouwing van de ingreep. Op dit moment lopen al onderzoeken naar de gebruikers van de WSB. Hierbij wordt gekeken naar zowel doorgaand als bestemmingsverkeer. Bij het doorgaande verkeer worden herkomst- en bestemmingspatronen geanalyseerd aan de hand van het verkeersmodel. Voor de analyse naar bestemmingsverkeer worden bewoners gevaagd de reisstijltest op de website in te vullen. Deze test geeft inzicht in het reisgedrag en de intrinsieke motivatie van reizigers. Het project WSB baseert zich voor mobiliteitsmanagement op best practices uit

– Zijn er voldoende alternatieven voor het doorgaand verkeer? De uitstroomlocaties (blz. 70) moeten worden nog worden onderzocht. En dit lijkt ons juist een maatregel die je treft voordat je alles veranderd. – U gaat er van uit dat het doorgaand verkeer op den duur zal verminderen, maar geeft niet aan hoe. Doorgaand verkeer is in onze ogen niet of nauwelijks te scheiden van bestemmingsverkeer. Al het verkeer is op zoek naar een snelle route. Doorgaand verkeer zal dus in onze ogen alleen een andere route kiezen als die sneller is dan de huidige route. Aangezien u niet inzet op snellere alternatieven, lijkt het dat u inzet op het vergroten van de reistijd op de westelijke stadsboulevard. En daar zijn wij dan de dupe van. Wij pleiten ervoor dat eerst goed verkeerskundig onderzoek wordt gedaan, de effecten begrijpelijk en open worden gecommuniceerd naar de burgers, en de plannen op basis van de effecten worden herzien. Zodat er geen maatregelen worden getroffen die extra opstoppen veroorzaken en de ontsluiting verminderen. Dit moet gedaan worden voordat er dure ingrepen worden gedaan, die dan misschien later weer teruggedraaid moeten worden. Voor het verbeteren van de doorstroming pleiten wij ervoor om over de hele corridor de capaciteit van de wegen te behouden of uit te breiden, tenzij er goede alternatieven worden geboden. Als mogelijke alternatieven zien wij bijvoorbeeld: – Het creëren van een alternatieve route vanaf de Majellaknoop naar de A2 in zuidelijke richting, door het terugbrengen van de mogelijkheid om over de Hogeweidebrug (aan de Leidsche rijn kant) via Hogeweide/Hooggelegen de snelweg op en af te gaan. Daarmee zou de stadsboulevard in Oog en Al weer worden ontlast. Aanvullend zou het goed zijn om real time informatie te geven welke route het snelst is. – Een groene golf op de stadsboulevard waardoor het verkeer beter doorstroomt en minder stilstaat en uitstoot. De snelheid kan eventueel (lokaal) worden teruggebracht als het risico op opstoppen niet afneemt. – I.v.m. met de doorstroming/ontsluiting waarderen wij het dat de nu afgesloten weg tussen de Thomas a Kempisweg en de Vleutenseweg langs het spoor weer wordt geopend. Daarmee kunnen we in elk geval richting A2 Noord zonder het knooppunt Thomas a Kempisweg / Vleutenseweg te belasten. – Voor het Majellaknooppunt (blz. 65) hebben we een lichte voorkeur voor variant 2, omdat deze meer capaciteit lijkt te hebben en de ruimtelijke kwaliteit van een doorgaande stadsboulevard niet aantast.	andere regio's en steden als Amsterdam, Rotterdam, Maastricht en Antwerpen. Er zijn berekeningen met het gemeentelijk verkeersmodel uitgevoerd. Dit model houdt rekening met de groeiende stad en de hiermee gepaard gaande mobiliteitsgroei. Uit de analyses blijkt dat het autoverkeer dat niet meer gaat rijden via de WSB voldoende alternatieven kan vinden. In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan SRSRSB dat de gemeenteraad heeft vastgesteld, is één van de doelen dat het doorgaand autoverkeer meer via de Ring gaat rijden en minder door de woonwijken/centrum en door de stad in het algemeen. Aanvullend: zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. Het project WSB is een van de uitwerkingen om hier invulling aan te geven. De verkeersberekeningen laten ook zien dat het verkeer door de stad afneemt door deze maatregel. De herinrichting draagt hieraan voor een groot deel bij (de weg ziet er straks uit als een weg voor bestemmingsverkeer). Daarnaast zullen – mede door verbeteringen aan de Ring – de routes 'buitenom' sneller worden. De instelling van de verkeerslichten maakt onderdeel uit van het DVM van het project. Hiermee bedoelen we dat de verkeerslichten van

	– De voorgestelde maximale cyclustijd van 100 seconden voor VRI's kan de doorstroming ook verbeteren. We ervaren de cyclustijd op het kruispunt Thomas a Kempisweg en Vleutenseweg nu als hinderlijk lang. Tot slot vragen we aandacht voor een brede oversteek met opstelplekken voor auto's die willen oversteken vanuit de Schepenbuurt/Schoenerstraat naar de Cartesiusweg in Noordelijke richting. En een brede in en uitrit van de Schepenbuurt naar de Cartesiusweg wegens veiligheid en doorstroom van verkeer. Ook stellen we voor om zebapaden voor de oversteek van voetgangers en duidelijke oversteekplaatsen met opstelplaatsen voor fietsers te realiseren bij de aansluiting van de Fregatstraat en Schoenerstaart op de Cartesiusweg. Deze zien wij op dit moment niet terug in het ontwerp.	de verschillende kruispunten met elkaar communiceren en elkaar beïnvloeden. Of er een groene golf kan worden ingesteld moet hierbij worden bekeken. De werkzaamheden t.b.v. de verbreding van het spoor zijn nog bezig, daar kan de gemeente geen invloed op uitoefenen. De afsluiting van rijstroken is inmiddels wel opgeheven. Uw voorkeur voor variant 2 wordt voor kennisgeving aangenomen. Een maximale cyclustijd van 100 seconden is inderdaad het uitgangspunt van de gemeente. Dit zal leiden tot een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waar soms sprake is van langere wachttijden. De opstelcapaciteit voor autoverkeer is doorgerekend in het simulatiemodel. Naar verwachting leidt dit niet tot problemen. In principe legt de gemeente geen zebramarkering aan op de stedelijke verbindingswegen, vanuit het oogpunt van voorkomen van schijnveiligheid voor voetgangers. Hiermee wordt bedoeld dat voetgangers het gevoel kunnen krijgen dat ze veilig kunnen oversteken, maar dat de verkeerssituatie in werkelijkheid soms onveiliger wordt, omdat automobilisten niet altijd voorrang geven.
212	Mijn aanbeveling is om een proef te doen vóór een besluit deze boulevard definitief uit te voeren. Plaats betonblokken of bloembakken om te zien hoe het verkeer reageert.	Met de herinrichting naar een stadsboulevard worden niet alleen het aantal rijstroken

	Als bewoner van Zuilen-Noord zie ik de bui al hangen. Ik zie nu nog kans om met een auto 's ochtends vlot op de A2 te komen. Met de Westelijke stadsboulevard verwacht ik veel meer verkeer van mensen die (dan maar) via de A2/A12/Zuilense Ring/A27 rijden, omdat hun oude route niet opschiet. Of het de bedoeling van de initiatiefnemers was om Utrechters, werd me niet helder. Op basis van de voorlichting concludeer ik dat de initiatiefnemers stellen "We moeten wel want anders lopen we aan tegen een probleem met doorstroming in de nabije toekomst". Hoe de doorstroming zich zou ontwikkelen in uitgerekend met software (VISSIM). De resultaten van simulatieberekeningen hangen erg af van wat je erin stopt ('garbage in, garbage out'). Daarin heb ik geen inzicht gekregen. Om fouten (of misplaatst optimisme) te voorkomen stel ik voor dat eerst een proef wordt gedaan op het traject waar de boulevard zou komen. Door betonblokken of bloembakken te plaatsen kan een goed beeld worden verkregen van hoe het verkeer reageert op de halvering van rijbanen. Noem het een 'waterrun', een methode uit de procesindustrie waarbij je eerst een installatie met water laat functioneren. Zaken die over het hoofd zijn gezien worden zo zichtbaar, zonder overmatige schade. Mocht u op dit idee toelichting behoeven, dan hoor ik graag van u.	teruggebracht, maar ook de kruispunten zo optimaal mogelijk vormgegeven voor een goede verkeersveiligheid en doorstroming. Met alleen een tijdelijke rijwegafzetting wordt niet hetzelfde effect bereikt. Bestemmingsverkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in de omgeving van de WSB, dus ook bewoners van Zuilen-Noord) moet ook na de herinrichting gewoon gebruik kunnen maken van de WSB. De doorstroming blijft volgens de verkeerskundige analyse ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat de WSB na herinrichting 96% van de huidige verkeershoeveelheid te kunnen verwerken. Juist de instandhouding van de huidige situatie (dus 'niets doen') zorgt voor een grote toename van vooral doorgaand verkeer. Er zijn 2 basissituaties in VISSIM gezet. Als eerste stap is een simulatiemodel van de 'huidige situatie' opgesteld met hierin de huidige inrichting van de kruispunten, straten, fietspaden, oversteekplekken, enzovoort. De verkeersstromen in ochtend- en avondspitsuur zijn toegevoegd op basis van kruispunttellingen en een kentekenonderzoek (2015 en 2016). De provincie Utrecht heeft de lijnvoering en frequenties van het openbaar vervoer aangeleverd. Daarna is gecontroleerd of het verkeersbeeld in het simulatiemodel voldoende aansluit op de situatie op straat.

		Vervolgens is een 'toekomstig ontwerp 2025' gebouwd in het VISSIM-model, met het voorlopig schetsontwerp van de WSB. Ook de verwachte verkeersstromen in het ochtend- en avondspitsuur in 2025 zijn toegevoegd, met behulp van groeifactoren uit het gemeentelijk verkeersmodel VRU 3.3 U. De gemeente heeft het effect van nieuwe ontwikkelingen toegevoegd, zoals Het Nieuwe Centrum, Merwedekanaalzone, Tweede Daalsedijk en Cartesiusdriehoek. De provincie Utrecht heeft de toekomstige lijnvoering en frequenties van het openbaar vervoer aangeleverd. De gemeente heeft het functioneren van het voorlopig schetsontwerp van de WSB vervolgens onderzocht op basis van de volgende punten: doorstroming van het openbaar vervoer, filevorming, reistijden, wachttijden, oversteekbaarheid, enzovoort. In de Verkeerskundig Rapportage vindt u verdere toelichting op de berekeningen.
213	N.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan-Joseph Haydnlaan-Lessinglaan het volgende; • Aller eerst wil ik toch even zeggen dat we niet serieus worden genomen, wanneer er wordt gezegd dat de drukte normaal is. Dit betekent dat bewoners die alle ellende dagelijks ondervinden, zelf in de weekenden, als leugenaars worden weggezet. Nou kan ik mij nog herinneren dat " Oog in al" al eerder onderschat is; 9 jan. 1992 – I • https://dspace.library.uu.nl/bitstream/handle/1874/214617/JOUT_1992-01_7.pdf?...18 24 • Bewoners van de wijk Oog in Al te Utrecht blokkeren de Lessinglaan uit protest tegen de plannen van de gemeente om van deze laan een gedeelte van de stedelijke rondweg te maken. Op de inspraak avond moest snel een andere locatie gezocht worden omdat het cultureel centrum te klein bleek, het werd de Dominicus kerk die daarna compleet afgeladen was. Ook toen had de	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen C: Verkeerssituatie Pijperlaan-JosephHaydaan-Lessinglaan (PHL). De door u genoemde inspraakavond is niet georganiseerd in het kader van de consultatie van het ontwerp van WSB.

	Gemeente zich behoorlijk verslikt in de opkomst en intelligentie van de wijk. De gemeenteraad zat daar met een mond vol tanden en heeft het plan toen ingetrokken.	
216	Het plan en de uitleg voor zover nu gepresenteerd heeft mij er niet van overtuigd dat dit de Utrechtse burgers aan de noord, noordwest en westkant van de stad dient. Ik bekijk dat op de volgende doelen: 1. adequate ontsluiting voor woon-werkverkeer 2. redelijke en betrouwbare doorstroming 3. meer veiligheid, groen en schonere lucht voor omwonenden ad 1. Deze route wordt hemelsbreed door woon-werk automobilisten uit ten minste vijf tot zes grote wijken gebruikt. In de nieuwe situatie met één rijbaan over 4 kilometer zullen velen andere routes (willen) gaan kiezen naar de ring, omdat de bestaande situatie in Oog in Al (= al één rijstrook) gedurende de dag en met name tijdens de spitsuren al voor groot oponthoud zorgt. Dat zorgt voor een waterbed-effect in andere wijken, bijvoorbeeld Zuilen, wat totaal onnodig en ongewenst is. De Westelijke stadsboulevard (= slecht gekozen naam, een boulevard heeft doorgaans 2 banen) zal voor chaos op meerdere plekken aan de westzijde van de stad zorgen, temeer omdat het verkeer vanuit het centrum zijn weg naar de ring hoe dan ook zal moeten vinden. Kortom, het plan zal een verslechtering betekenen voor de ontsluiting van al het woon-werkverkeer en dus voor de kwaliteit van de stad. Een grote stad als Utrecht met daarin vrije mensen moet een minimale hoeveelheid woon-werkverkeer naar de snelwegen vlot kunnen afwikkelen. Als uw doel is minder uitstoot en schonere lucht te realiseren, zult u dit door andere en effectievere maatregelen moeten bereiken. Die willen we ook deugdelijk zien uitgewerkt, voor hetzelfde bedrag van €30 miljoen. Wat u nu voorstelt is een zeer indirect, kostbaar en vooralsnog ongeloofwaardig middel. ad 2. Zoals gezegd, de bestaande situatie in Oog in Al (= één rijstrook) zorgt gedurende de dag en met	Ad. 1 Bestemmingsverkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in de omgeving van de WSB) moet ook na de herinrichting gewoon gebruik kunnen maken van de WSB. De doorstroming blijft volgens de verkeerskundige analyse ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Om die reden is het aandeel sluipverkeer naar verwachting minimaal. Uitgangspunt is dat het autoverkeer op de wegen van de WSB voldoende moet doorstromen. Er wordt daarbij niet meer autoverkeer toegelaten op de wegen dan voor de leefbaarheid gewenst is. Dit betekent dat verkeer soms even wordt vastgehouden, voordat het de WSB op kan rijden. Doorgaand verkeer willen we zoveel mogelijk via de RING leiden. Doorgaand verkeer is verkeer dat geen bestemming heeft in één van de wijken grenzend aan de stadsboulevard. Uit een kentekenonderzoek blijkt dat op dit moment ongeveer 15-20% van het autoverkeer geen bestemming heeft in één van de betreffende wijken. Ad 2. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen C: Verkeerssituatie Pijperlaan-JosephHaydaan-Lessinglaan (PHL) Aanvullend: Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier

name tijdens de spitsuren al voor groot oponthoud. De kruispunten bij de Douwe Egberts en richting Lombok, met de afstelling van de verkeerslichten, zijn daar mede debet aan. Die problemen moeten opgelost worden, want in de nieuwe situatie zal dit verergeren. Bewoners, zo blijkt nu, laten de auto echt niet vaker staan. Als dat type oponthoud zich ook richting de Cartesiusweg/Josephlaan en tot aan de Marnixbrug herhaalt, is simpelweg geen sprake meer van doorstroming, maar van files. Aanrijtijden worden totaal onbetrouwbaar. Het algehele effect zal er een zijn van meer oponthoud, meer uitstoot en slechtere lucht. Het plan ademt een papieren werkelijkheid, die altijd geduldig is. Advies: Ga eerst uitvoerig testen. ad 3. Schonere lucht: al geadresseerd. Groen: ja, meer groen = prima, maar op de verkeerde plaats. Mensen gaan niet meer uren tussen de auto's recreëren. Veiligheid: het is zeer twijfelachtig of een volle stadsboulevard voor omwonenden en voor langzaam verkeer tot meer veiligheid zal leiden. De gepresenteerde plaatjes zijn misleidend. Conclusie: niet doen. Ga eerst testen vanuit de werkelijkheid.	ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein–Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit zorgt ervoor dat er op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan een rustiger verkeersbeeld en minder files ontstaan. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Met de herinrichting naar een stadsboulevard worden niet alleen het aantal rijstroken teruggebracht, maar ook de kruispunten zo optimaal mogelijk vormgegeven voor een goede verkeersveiligheid en doorstroming. Met alleen een tijdelijk rijwegafzetting wordt niet hetzelfde effect bereikt. Door bredere middenbermen worden de wegen gemakkelijker oversteekbaar en daardoor veiliger voor fietsers en voetgangers.

		Ad 3. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 valt te zien (figuur 3.1 pagina 17) verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB. Overal wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De gezondheid langs de WSB zal dan ook in beide varianten verbeteren, met uitzondering van enkele wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop.
218	We zien met betrekking tot de stadsboulevard diverse haken en ogen en risico's. Desondanks zijn wij in de basis positief over de stadsboulevard. En vinden dan ook dat we moeten niet wachten met het nemen van verkeersmaatregelen en daarmee doorzetten met het plan van de Westelijke Stadsboulevard. Belangrijkste redenen hiervoor zijn: 1. Het verhoogt de leefbaarheid in West en Noordwest. 20. Wij vinden dat de stadsboulevard met al haar mitsen en maren past binnen de visie van 't Wiel. Hierbij wordt uitgaan van een steeds verder dalende snelheid van (auto)verkeer richting het centrum van de stad. Belangrijk daarbij is dat wij verwachten dat het plan voor de Westelijke Stadsboulevard een bijdrage levert in het verlagen van de gemiddelde snelheid over de westelijke stadsring en daarmee een drukkend effect zal hebben op het gemiddelde volume aan autoverkeer. En daarmee ook zal helpen dat autoverkeer bij langere afstanden om de stad heen zal rijden. 21. Het uitgangspunt dat met de inrichting van de stadsboulevard een maatregel wordt genomen die gericht is op het beperken van het verkeersvolume. En is daarmee in tegenstelling tot de gangbare praktijk die gericht is op faciliteren van de doorstroming van (auto)verkeer. Wij constateren evenwel dat deze gedachte niet overal consequent is doorgevoerd. We zijn dan ook van mening dat de aanpassing van de kruising PHL/Everard Meijsterlaan niet moet worden doorgevoerd. Wij zouden graag zien dat deze risico's die aan het plan zitten opgepakt worden in: 1. een aanvullend onderzoek waarin met name wordt gekeken naar de impact als doorgaand (auto)verkeer door het centrum steeds meer beperkt gaat worden. En ook hoe hoe dit kan passen binnen de huidige verkeersvolume 's zoals opgenomen in het plan.	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen C: Verkeerssituatie Pijperlaan-JosephHaydaan-Lessinglaan (PHL). Aanvullend: Voor wat betreft uw opmerking over het kruispunt Lessinglaan-Meijsterlaan: de aanpassing is bedoeld om de huidige filevorming te verminderen en om de oversteek van fietsers en voetgangers te vergemakkelijken. Eén van de uitgangspunten van het gehele project is dat wachtrijen op de juiste plek komen te staan: dus niet op plekken waar mensen wonen/werken/winkelen, bijvoorbeeld bij dit kruispunt. Dat betekent dat het verkeer op de WSB een acceptabele doorstroming moet hebben, maar dat wachtrijen aan de rand kunnen voorkomen (Hogeweidebrug, 24 Oktoberplein, Einsteindreef). In de verkeerskundige analyse is gebruik gemaakt van het gemeentelijke verkeersmodel. Hierbij is op stedelijk schaalniveau onderzocht hoe de

2. Concrete acties, aanvullingen cq aanpassingen in de huidige plan: A. Op dit moment is in de plannen niet helemaal duidelijk waarop gestuurd wordt door het verkeersmanagementsysteem. We zijn van mening dat er beleidsmatige kaders meegegeven moet worden die sturend zijn voor de werking van het verkeerssysteem. En dat deze kaders in lijn moeten zijn met de volumedoelstelling in het plan. En vervolgens dat deze volumeafspraken in de raad moeten worden vastgesteld. Dat in het systeem het technisch nog niet mogelijk alles geautomatiseerd te laten verlopen, is geen reden om hierover geen afspraken te maken en hierop beleidsmatig op te sturen. B. Wij zijn een voorstander van het Fris alternatief. Dit ook omdat het past in het beperken van de gemiddelde snelheid over de Westelijke Stadsboulevard. 1. C. Wij maken ons zorgen over de ruime verkeersinrichting aan de kop en staart van de Westelijke Stadsboulevard. Wij constateren dat het reëel dat er hier files gaan ontstaan en dat door het verkeer gezocht gaat worden naar alternatieve routes. In het plan is hierover geen duidelijke toelichting te vinden. Wij vinden dat voor ingebruikname plannen voorhanden moeten zijn om sluipverkeer cq gebruik van ongewenste routes door de wijk tegen te gaan. 2. D. Wij vinden dat er, al dan niet tijdelijk, een aansluiting moet komen via de Hogeweidebrug naar A2 met name gericht op verkeer richting en van de A12. Dit ook omdat wij van mening zijn dat het risico op een optimistische inschatting van het autoverkeer uit de Cartesiusdriehoek groot is. En dat het ook realistisch is dat dit (hogere) verkeersvolume alsnog via Oog in Al zal rijden. En daarmee dat de volumedoelstellingen voor Oog in Al/PHL niet gehaald gaan worden. Om hierop in te spelen, zijn van mening dat een alternatieve aansluiting via de Hogeweidebrug naar de A2/A12 wenselijk is. En als dit niet haalbaar is dat hiervoor een alternatieve oplossing komt met een vergelijkbaar aanzuigende werking. Wij zijn tegen de herinrichting van het kruispunt op de PHL/Everard Meijsterlaan omdat dit de doorstroom van (auto)verkeer faciliteert. Vanuit de gedachte van 't Wiel vinden we dat het gemiddelde tempo van het autoverkeer op de Westelijke Stadsboulevard omlaag moet en daarmee dat deze maatregel daar niet mee in lijn is. Bovendien heeft het tot gevolg dat autoverkeer uit de wijk andere routes door de wijk zal gaan kiezen om zich te verplaatsen naar de stadsring. Daar zijn wij geen voorstander van.	verkeersdrukte zich ontwikkelt richting 2025. Daarna is gekeken wat er gebeurt als de WSB wordt aangelegd, maar is ook rekening gehouden met een autoluwe inrichting van Westplein en de knijp bij de Monicabrug. Er is zowel gekeken naar het effect langs de WSB zelf als naar effecten in de rest van de stad. Dit laatste is met name gebeurd om de effecten van de WSB op verkeerslawaaï te meten. In de verkeerskundige analyse (te downloaden op de website www.utrecht.nl/westelijkestadsboulevard) is op pagina 39 te lezen op welke locaties en in welke mate een mogelijke toename te verwachten is op basis van berekeningen met het verkeersmodel. Of die toenames in werkelijkheid gaan optreden is de vraag. Dit vraagt om nadere uitwerking en onderzoek. Dit gebeurt in de volgende fase, bij het opstellen van het Voorlopig Ontwerp. Wij zullen het verkeer op de WSB en de omliggende straten bovendien monitoren, voorafgaand en na afloop van de werkzaamheden. Op basis van deze resultaten zullen we kijken of er (geluidsreducerende) maatregelen nodig zijn. DVM wordt nader uitgewerkt in de volgende projectfase (Voorlopig Ontwerp). In de uitwerking worden ook beleidskaders opgesteld die aangeven hoe de verkeerslichten moeten gaan reageren bij een bepaalde verkeersdrukte. Zowel variant 1 als variant 2 van de WSB leiden tot lagere snelheden van het autoverkeer. Hierin

		zijn ze niet onderscheidend. Niet alleen wordt de WSB fysiek heringericht, ook zullen de verkeerslichten op en rondom de wegen meer met elkaar gaan communiceren. Zij kiezen afhankelijk van het moment een optimale instelling. Wachtrijen zullen zo ontstaan op de juiste plekken: aan de randen van de WSB (op plekken waar weinig mensen wonen, werken en winkelen). In het Verkeerskundig rapport ziet u in hoofdstuk 5 hoe dit in de praktijk werkt. Sluiproutes door de wijk zijn onwenselijk, zoals u zelf ook aangeeft. De gemeente blijft dit monitoren (zie antwoord hierboven). M.b.t. de aansluiting A 2: Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2
222	N.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan het volgende; • De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar en een verdere uitbreiding hiervan ontoelaatbaar. • De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt of een KNIP t.h.v. de Spinozabrug. • Filedruk op de route door Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de PHL de fietspaden maar vooral in de omringende straten. • Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door Oog in Al en stel voor een KNIP in te stellen ter hoogte van de Spinozabrug, zodat het doorgaand verkeer gebruik zal maken van de A2 ipv de wijkontsluitingsroute via PHL. • ik ben sterk tegen een linksaf verbod op het kruispunt Everard Meijsterlaan richting Joseph Haydnlaan daar dit onbegrijpelijk is en nog meer verkeer door de buurt zal leiden (o.a. langs scholen)	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL). Aanvullend: 1. Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel die grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook verkeer dat geen herkomst of bestemming heeft in de driehoek 24 oktoberplein– Hogeweidebrug en Marnixbrug. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe

	• Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk de PHL niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen in de wijk Oog in Al. • Ik steun Ronduit Weg in deze discussie maar verzoek ook tot een onderzoek naar de toegenomen geluidsdruk van deze plannen. Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard. Zie bijlage fotos van de dagelijkse verkeersdruk op dePHL	gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. Hiervoor worden de verkeerslichten waar nodig op ingesteld. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit zorgt ervoor dat er op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan een rustiger verkeersbeeld en minder files ontstaan. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid. Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe. Om de groei van de stad op een gezonde, kwalitatief hoogwaardige manier te geleiden, moeten we keuzes maken. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan “Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen” door de raad is besloten om een nieuw evenwicht te zoeken tussen het groeiend verkeer en de beschikbare ruimte in de stad, om zo de stad gezond, aantrekkelijk én bereikbaar te houden. Met de herinrichting tot stadsboulevard willen we meer ruimte maken voor groen, de leefbaarheid verbeteren en de wegen veiliger oversteekbaar maken voor fietsers en voetgangers. Ervaringen bij de herinrichting van 't Goylaan nemen we mee in de planvoorbereiding van de

		WSB.
224	Als jullie echt het verkeer de stad uit willen duwen, wat ik steun, dan ook het lef hebben om eens iets anders te proberen en het experiment aan te gaan. Dus een knip op de Spinozabrug; dan geef je het Wielconcept van de stad echt een impuls. Dan komt er geen verkeer meer van Noord West door PHL. Men moet buitenom en dat is goed. En ik kan als ik naar Utrecht Noord West wil niet meer over de binnenring maar ik moet ook buitenom. Het gaat in essentie om een gedragsverandering die gerealiseerd moet worden. En met de huidige maatregelen komt er geen gedragsverandering. Gedrag veranderen doet 'pijn' maar brengt ook iets; minder verkeer over de PHL want je kunt niet alles houden als je verandert. Dus toon lef.	De gemeente heeft met het mobiliteitsplan SRSRSB er voor gekozen om niet in te zetten op het 'knippen' van autoverkeer maar op 'knijpen'. Dit betekent dat doorgaand autoverkeer wordt verleid om meer via de RING te rijden. Binnen de stadsgrenzen blijft daardoor voldoende ruimte beschikbaar voor bestemmingsverkeer. Een knip ter hoogte van de Spinozabrug past niet binnen dit mobiliteitsplan. De WSB is bedoeld voor bestemmingsverkeer, waarbij ook autoverkeer moet worden bediend vanaf Oog in Al naar bijvoorbeeld de omgeving Laan van Nieuw Guinea en Thomas a Kempisplantsoen.
233	Niet dat ik de illusie heb dat er echt naar de burgers geluisterd zal worden, maar ik kan het ook niet laten om mijn mond te houden, en mijn zorgen en scepticisme te uiten over de voorstellen mbt de westelijke stadsboulevard: • Laat ik beginnen met mijn verbazing te uiten over het voorstel. Ik neem aan dat elke wijk en route zijn eigen problematiek heeft, maar nu wordt overal in Utrecht de stadsboulevard als oplossing gezien (Kardinaal de Jongweg, 't Goylaan en westelijke stadsboulevard). Het gaat er bij mij niet in dat er één oplossing (de stadsboulevard) is voor verschillende problemen. • Ik mis in het plan het positieve effect dat de transitie naar elektrische auto's kan hebben op geluid en vervuiling. • Er wordt uitgegaan van een reductie van het aantal voertuigbewegingen, maar ik las laatst dat bij 't Goylaan het aantal bewegingen gelijk is gebleven. En ik betwijfel ook ernstig dat er minder verkeer zou komen. Het verkeer gaat er alleen langer over doen. • Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door Oog in Al. Ik wil als bewoner gewoon fatsoenlijk de wijk in en uitkomen, zoals dat niet heel lang geleden kon. Nu kost het nu in de ochtend veel te veel tijd om vanuit de wijk naar het noorden te komen, mede door de versmallingen na de Spinoza brug, en dat zou met een stadsboulevard blijvend worden. Ook hebben de nieuwe instellingen van de stoplichten bij de Everard Meijsterlaan een negatief effect	De genoemde wegen liggen allen in een gebied dat in het mobiliteitsplan SRSRSB is aangemerkt als zone B (de 'oude stad' binnen de RING en de oude kernen Vleuten-De Meern). De B-zone is ruimer ingericht dan de A-zone (binnenstad, Leidsche Rijn Centrum en centrum van Utrecht Science Park), maar ook hier is de ruimte schaars. De balans tussen verkeersstromen en de ruimte moet hier volgens het door de gemeenteraad vastgestelde mobiliteitsplan worden hersteld, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers en verblijfsfuncties. Er is hierbij geen ruimte voor autoverkeer zonder herkomst of bestemming in omliggende wijken. Over transitie naar elektrische auto's: in de quick scan naar lucht en geluid is nog niet specifiek gekeken naar de absolute hoogte van de

gehad op de doorstroming. • In mijn ogen is een groot deel van de problemen veroorzaakt door (i) de tunnel en het tunnel doseren, en (in ieder geval) het opheffen van een voorheen prima afslag op de A2, afslag 7, bij de Douwe Egberts, welke nu vervangen is door een afslag een stuk verderop en een de omslachtige Wolfgang Pauliweg. De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt waar we vroeger een prima afslag hadden. • Filedruk op de route door Oog in Al leidt daarnaast tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de PHL maar ook in de omringende straten. • Ik lees dat in het voorstel ook is opgenomen dat ter hoogte vanuit de Everard Meijsterlaan de middenberm wordt afgesloten. Onacceptabel. Zoals hierboven geschreven duurt het nu al te lang om naar het noorden te komen. Daarmee kies ik er dan soms voor om als alternatief eerst naar het zuiden te rijden. Ik voel er erg weinig voor eerst de file in gedwongen te worden, om vervolgens mogelijk om te kunnen draaien. Daarnaast verwacht ik dat dit zal leiden tot een toename van verkeer op de Mozartlaan, en de Beethovenlaan. Aan die laatste liggen twee scholen, met veel kinderen. Lijkt me meer dan ongewenst. Bovendien lijkt mij die weg te smal om het verkeer over te nemen. Al met al geloof ik er, ondanks alle mooie plaatjes, niet in dat (de huidige voorstellen over) een westelijke stadsboulevard gaat helpen in een verbetering van de leefbaarheid, en vrees dat dit juist zal verslechteren. Ik heb derhalve ernstige bezwaren tegen de huidige voorstellen. Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	geluidsbelasting. Er is vooral gekeken naar het te verwachten verschil in geluidsbelasting, als gevolg van de plannen. Tijdens de formele toetsing, die in een later planstadium plaatsvindt, wordt wel de absolute hoogte van de geluidsbelasting berekend. Hierbij mogen wettelijke correcties worden toegepast vanwege het in de toekomst stiller worden van het wagenpark (artikel 110g Wet geluidhinder). Overigens is het positieve effect van de transitie naar elektrische auto's geen projecteffect. Ook in de toekomstige autonome situatie (zonder aanpassing WSB) is dit het geval. Het onderzoek luchtkwaliteit is uitgevoerd met de NSL-Rekentool. In deze rekensystematiek is reeds rekening gehouden van een verschoning van het wagenpark naar de toekomst. Om de nieuwe inrichting van 't Goylaan goed te laten functioneren was maar een geringe afname van het doorgaand verkeer nodig. Uit de onlangs gehouden evaluatie blijkt dat de doelen m.b.t. doorstroming en leefbaarheid zijn gehaald. De opgave voor de WSB is wel groter dan 't Goylaan, een groot deel van het doorgaand verkeer dient een route via de RING te gaan rijden. M.b.t. de aansluiting A2 en filedruk Oog in Al. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL).

		Uitgangspunt is dat het autoverkeer op de wegen van de WSB voldoende moet doorstromen. Er wordt daarbij niet meer autoverkeer toegelaten op de wegen dan voor de leefbaarheid gewenst is. Dit betekent dat verkeer soms even wordt vastgehouden, voordat het de WSB op kan rijden. Doorgaand verkeer willen we zoveel mogelijk via de RING leiden. Doorgaand verkeer is verkeer dat geen bestemming heeft in één van de wijken grenzend aan de stadsboulevard. Uit een kentekenonderzoek blijkt dat op dit moment ongeveer 15–20% van het autoverkeer geen bestemming heeft in één van de betreffende wijken. Het ontwerp van het kruispunt Everard Meijsterlaan–Lessinglaan is bedoeld om o.a. het verkeer beter te laten doorstromen. We constateren juist sluipverkeer in de wijk door wachtrijen die ontstaan bij de verkeerslichten. Met het nieuwe ontwerp ontstaat een betere doorstroming en dit vermindert de hoeveelheid sluipverkeer. Keren blijft mogelijk via de keerlussen op de Lessinglaan.
236	Aansluitend wil ik graag uw aandacht voor: • Het toegenomen zware (doorgaande)verkeer, specifiek bouwverkeer en tractoren. • Het linksaf verbod Everard Meijsterlaan/ Lessinglaan; hierdoor wordt het in de wijk nog drukker. • Het steunen van het voorstel om de Spinozabrug een natuurlijke knip te laten zijn voor doorgaand autoverkeer: met uitzondering van openbaar vervoer, hulpdiensten, fietsers,	In het convenant PHL–laan zijn afspraken gemaakt met de transportsector over het aantal vrachtwagenbewegingen over de PHL. Dit convenant had een beperkte looptijd. Gedurende een aantal jaren zijn tellingen uitgevoerd en daaruit is gebleken dat het aantal vrachtbewegingen onder de gemaakte afspraak

	brommers en voetgangers. Hierdoor wordt de PHL-laan weer van de wijk en dwing je doorgaand verkeer op de ringweg te blijven en op een ander manier de stad in te rijden.	bleef. Dit was de reden waarom er geen vervolg is gegeven aan het convenant. Deze uitkomsten zijn destijds naar de wijk gecommuniceerd. Op basis van de huidige verkeerstellingen verwachten we dat de situatie ongeveer gelijk is gebleven. Het ontwerp van het kruispunt Everard Meijsterlaan-Lessinglaan is bedoeld om o.a. het verkeer beter te laten doorstromen. We constateren juist sluipverkeer in de wijk door wachtrijen die ontstaan bij de verkeerslichten. Met het nieuwe ontwerp ontstaat een betere doorstroming en dit vermindert de hoeveelheid sluipverkeer. Keren blijft mogelijk via de keerlussen op de Lessinglaan. De gemeente heeft met het mobiliteitsplan SRSRSB er voor gekozen om niet in te zetten op het 'knippen' van autoverkeer maar op 'knijpen'. Dit betekent dat doorgaand autoverkeer wordt verleid om meer via de RING te rijden. Binnen de stadsgrenzen blijft daardoor voldoende ruimte beschikbaar voor bestemmingsverkeer. Een knip ter hoogte van de Spinozabrug past niet binnen dit mobiliteitsplan. De WSB is bedoeld voor bestemmingsverkeer, waarbij ook autoverkeer moet worden bediend vanaf Oog in Al naar bijvoorbeeld de omgeving Laan van Nieuw Guinea en Thomas a Kempisplantsoen.
237	Mijn complimenten voor de gedegen uitwerking van het complete plan. Fijn dat de gemeente het	1. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen

	dichtslibben van de Westelijke stadsboulevard aan gaat pakken. Ik vraag u aandacht voor 2 punten: de Majellaknoop en het bereiken van de A2 richting Den Bosch. 1. Majellaknoop. Hierbij verzoek ik u om in de uitwerking rekening te houden met de toegankelijkheid en verkeersveiligheid in de Majellaparkwijk. Dit zou m.i. kunnen door de ingang tot de Majellawijk ter hoogte van de Majellakerk te handhaven, inclusief de huidige circulatie van auto's in de buurt. Het opheffen van deze ingang leidt tot extra verkeer langs de Asch van Wijckschool. Dit vind ik onwenselijk. Ik begrijp dat de Majellaknoop slechts één onderdeel is van een veelomvattend plan. Beide varianten leiden m.i. tot weinig verbetering rond deze verkeersknoop. Variant 1 leidt tot meer woongenot voor de bewoners aan de Thomas á Kempis weg, maar is naar mijn idee minder fris voor de bewoners van het Thomas á Kempisplantsoen en de bewoners van de Majellaparkbuurt. Als een keuze uit 2 kwaden moet worden gemaakt zou ik toch willen pleiten voor alternatief 2. 2. Bereiken van de A2 richting Den Bosch. De verkeersdruk van de Thomas á Kempisweg en de Vleutenseweg richting de Lessinglaan zou afnemen wanneer er een aantrekkelijk alternatief is om op de A2 richting Den Bosch te komen. Dit mis ik in uw plan.	B Variant 1 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL). 2. Zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2
238	Het mobiliteitsplan van Utrecht gaat uit van een structuur waarin de Ring een belangrijke verbinding wordt tussen wijken. Het autoverkeer moet het centrum van Utrecht mijden en zo lang mogelijk op de Ring blijven rijden, om vervolgens via Stadsboulevard naar de bestemming moet gaan. Daarnaast wordt ingezet op mobiliteitsmanagement (Moma) en dynamisch verkeersmanagement (DVM). Na de realisatie van Stadsboulevard 't Goylaan kan nu worden gereageerd op het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard. Omdat de Westelijke Stadsboulevard aan de noordkant aansluit op de Einsteindreef en op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU), willen wij vanuit Overvecht onze reactie geven. Wij zijn met name geïnteresseerd in de effecten van de Westelijke Stadsboulevard op de Einstreindreef, daar het aantal motorvoertuigen per etmaal (mvt/evm) en in de spits van invloed is	<u>Berekeningen luchtkwaliteit en geluid</u> U constateert dat bij de berekeningen voor de Westelijke Stadsboulevard is uitgegaan van een nieuwe situatie met een opgewaardeerde NRU. De oplevering van de NRU vindt later plaats dan die van de Westelijke Stadsboulevard. U stelt daarom voor om een berekening van luchtkwaliteits- en geluidseffecten te maken voor de periode dat de WSB is uitgevoerd, maar de opgewaardeerde NRU nog niet in gebruik is. In lijn met jurisprudentie van de Raad van State hanteert de gemeente bij milieuberekeningen de

op de oversteekbaarheid van de Einsteindreef voor alle verkeersdeelnemers en de betrouwbaarheid van OV. Met name op zaterdagen moeten bussen nu al lang wachten op de Carnegiedreef voordat ze de Einsteindreef kunnen oversteken. Omdat het aantal mvt/evm het uitgangspunt is voor de berekening, zijn we in Overvecht ook bezorgd over de effecten die de aanpassing zal hebben op de leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluid) rond de Einsteindreef. Berekening: mvt/evm, luchtkwaliteit en geluid - Er zijn berekeningen gemaakt van de autonome situatie (ongewijzigd) en de nieuwe situatie (met opgewaardeerde NRU en halve aansluiting Moldaudreef. Echter, de start van de opwaardering NRU ligt enkele jaren na de oplevering van de aangepaste Westelijke Stadsboulevard. Er dient een berekening te worden gemaakt van de tussenliggende periode, waarbij de Westelijke Stadsboulevard is ingericht, maar de aanpassingen NRU en Moldaudreef nog niet zijn gerealiseerd. - Zeer regelmatig wordt er tunneldosering toegepast bij de Leidsche Rijn tunnel: vanwege onderhoud, calamiteiten of om files in de tunnel te voorkomen. Een alternatieve route aan de noordkant is de NRU en afhankelijk van de bestemming óók de Westelijke Stadsboulevard. Bij een verstoring van de Ring is de Westelijke Stadsboulevard dan de alternatieve 'binnenring'. Het is wenselijk inzicht te krijgen in de impact van zo'n verstoring als één of beide tunnelbuizen geheel of gedeeltelijk zijn gestremd. Vervolgens pleiten wij voor maatregelen om die verstoring ter plaatse te voorkomen, dan wel op te lossen en te voorkomen dat de NRU en de Einsteindreef zwaarder worden belast. - Het is wenselijk dat ook de brommers/scooters die op de rijbaan moeten (gaan) rijden, worden meegenomen in de berekeningen. Dynamisch Verkeersmanagement - Er is een zorg dat het Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) een negatief effect zal hebben op Einsteindreef. Aan de ene kant wil men geen congestie op de NRU en in de ontwerpen van het Henri Dunantplein (planstudie voor de NRU) zijn de kruisingen ongelijkvloers en ongeregeld. Zonder verkeerslichten (VRI) kan het verkeer snel naar de Einsteindreef. Verderop vanaf de kruising met de Oranjerivierdreef kan via verkeerslichten het verkeer op de Einsteindreef worden 'gedoseerd'. Aan de andere kant wil men geen congestie op de Westelijke Stadsboulevard en wordt verkeer via aangepaste tijden van de	verkeerscijfers uit het vastgestelde gemeentelijke verkeersmodel. Hierin zijn alle infrastructurele en ruimtelijke projecten meegenomen waarover het college heeft besloten en die voldoende concreet zijn (zoals de opwaardering van de NRU). Op die manier wordt rekening gehouden met cumulatieve effecten van projecten en worden zowel de geluids- als de luchtaspecten beoordeeld. Voor het project NRU zal de autonome situatie in beeld worden gebracht (dus zonder aanpassing van de NRU). Deze wordt vergeleken met de gewenste plansituatie voor de NRU. Op basis van deze verkeersgegevens ontstaat het door u gewenste inzicht wat er gebeurt op de WSB als de NRU nog niet is aangepast. We lichten dit graag nog keer in een apart overleg aan u toe. <u>Berekeningen mvt/etm</u> U vraagt om inzicht in de effecten op de WSB in het geval van verstoringen op de Ring. Als mogelijke oorzaak van zo'n verstoring noemt u de tunneldosering in de Leidsche Rijntunnel. Het verkeerssysteem van de wegen van Rijkswaterstaat (RWS), provincie en gemeente hangt met elkaar samen. Het is daarom belangrijk dat alle wegbeheerders (gemeente, provincie, RWS) er zorg voor dragen dat de infrastructuur goed functioneert en de effecten op elkaars infrastructuur in beeld hebben. De gemeente is in overleg met RWS over het oplossen van verkeershinder door de dosering in de Leidsche

VRI op de Einsteindreef ‘tegenhouden’. Hierdoor wordt het verkeer vanuit twee kanten op de Einsteindreef samengedrukt en vormt de weg een barrière tussen Overvecht Noord en Zuid. Het is wenselijk dat vooruitlopend op de opwaardering NRU al flankerende maatregelen worden genomen en de kruisingen op de Einsteindreef worden aangepast. - Aanvullend op het vorige punt, zou het wenselijk zijn om een intelligent systeem te hebben waarbij van de Ring de reistijden naar bepaalde punten binnen de Ring zichtbaar is. Zodat de automobilist de drukke aders binnen de ring kan vermijden. Versmallen van 2 naar 1 rijstrook Niet in het document, maar wel op de tekening tijdens de inloopbijeenkomst was te zien dat (komend vanaf de NRU) de Einsteindreef van twee rijbanen naar één rijbaan gaat ter hoogte van de afslag voorgenomen prostitutiezone. Sterker, na het verkeerslicht ter hoogte van de Parnadreef (en niet Pampusdreef zoals abusievelijk in het document staat) gaat de rechterbaan rechtstreeks naar de voorgenomen prostitutiezone op het Zandpad. De automobilisten moeten de linkerbaan nemen om naar Ondiep en Zuilen te gaan. Wij hebben hiertegen bezwaar en pleiten voor een versmalling ter hoogte van de brug over de Vecht, dus na de afslag naar het Zandpad. De redenen: - Automobilisten die niet bekend zijn met de situatie zullen de verkeerde baan nemen, waarna ze niet meer terug kunnen richting Ondiep en Zuilen. Het is (volgens het ontwerp) niet mogelijk om vanaf het Zandpad direct de weg te vervolgen richting Ondiep en Zuilen. Dit leidt tot onnodige verkeersbewegingen op de Einsteindreef. Auto's moeten vanaf Zandpad richting noord rijden, waarna ze op kruising met de Parnadreef moeten keren. - Wij vinden het ongewenst dat de versmalling juist ter hoogte komt te liggen van een nieuwe woonwijk (Antoniuskwartier). Het is wenselijk dat juist vlak voor de woningen het verkeer goed doorrijdt Visie op mobiliteit en leerpunten - In mobiliteitsmanagement (Moma) is onvoldoende rekening gehouden met smalle fietsers (speed pedelecs). Gezien de visie van de gemeente en ambitie om fietsstad te worden dient daar nu al rekening mee gehouden te worden. Omdat de stadsboulevard de doorgaande routes voor alle soorten verkeer zal worden, zal ook een antwoord moeten komen op de routes voor snelle fietsers. - Tot slot pleiten wij ervoor dat de evaluatiepunten van 't Goylaan worden gepubliceerd en	Rijntunnel. Conform het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim bestemmen dat in 2016 door de raad is vastgesteld, zijn de wegen van de WSB bedoeld als binnenstedelijke verbindingswegen. Dynamisch verkeersmanagement (DVM) wordt ingezet zodat verkeersdrukke op de snelweg-RING niet direct doorwerkt op de verkeerssituatie en leefbaarheid op en langs de WSB. Ook vraagt u om brommers en scooters die op de rijbaan moeten rijden mee te nemen in de berekeningen. De berekeningen met de verkeerssimulatie houden er rekening mee dat 2,7% van het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan tweewielers zijn. Er is voldoende rekening gehouden met het ruimtebeslag dat deze verkeersdeelnemers innemen. In de praktijk is de invloed van brommers/scooters beperkter dan in de berekening is meegenomen, omdat ze op kruispunten (juist de plekken waar de capaciteit maatgevend is) vaak opstellen naast en voor het autoverkeer. <u>Dynamisch Verkeersmanagement</u> U spreekt uw zorg uit over het effect van DVM op de Einsteindreef. U ziet het verkeer vanaf twee kanten op de Einsteindreef samengedrukt worden, waardoor een barrière ontstaat tussen Overvecht Noord en Zuid. U vraagt het college daarom om vooruitlopend op de opwaardering van de NRU flankerende maatregelen te nemen.

	wordt aangegeven welke leerpunten worden toegepast op de Westelijke Stadsboulevard.	Aanvullend acht u het wenselijk een systeem te ontwikkelen dat automobilisten reistijdinformatie biedt over de Ring. Er zijn uitgebreide verkeerssimulaties uitgevoerd naar juist deze kwestie. Hieruit blijkt dat het DVM-systeem niet leidt tot opstopping van het verkeer op de Einsteindreef. De wachtrijen blijven dus relatief kort. De gemeente zal zorgen voor een goede samenhang tussen de maatregelen van de WSB en de opwaardering van de NRU. Wanneer dat nodig is, zal de gemeente ook tijdig flankerende maatregelen inzetten. Wij geven graag een toelichting op de verkeersberekeningen en het gebruik van het model in een gesprek. Het onderzoek naar de effecten van een systeem waarbij reistijden zichtbaar worden gemaakt voor gebruikers, maakt onderdeel uit van de uitwerking van het DVM-systeem. De gemeente treedt hierover in overleg met o.a. de wegbeheerders van de Ring. <u>Versmallen van 2 naar 1 rijstrook</u> U geeft aan het niet wenselijk te vinden om de versmalling van twee naar een rijstrook ter hoogte van de Paranadreef te situeren. Als argumenten daarvoor geeft u het volgende aan: automobilisten die niet bekend zijn met de verkeerssituatie, zullen de verkeerde baan nemen. Dit leidt tot onnodige

		verkeersbewegingen op de Einsteindreef. Ook acht u het onwenselijk de versmalling te situeren ter hoogte van de beoogde woonwijk Antoniuskwartier. Wij willen u bedanken voor uw suggestie. Het lijkt technisch mogelijk om de samenvoeging van twee rijstroken (afstrepen linker rijstrook, invoegen naar rechts) ter hoogte van de Marnixbrug te laten plaatsvinden en de afslag naar het Zandpad ruim daarvoor als afrit vanaf de rijbaan met twee rijstroken in te passen. Dit geeft meer duidelijkheid voor weggebruikers en een rustiger wegbeeld. Daarnaast voorkomt dit verkeerd rijden. De haalbaarheid van uw suggestie zullen wij in de vervolgfase verder onderzoeken. <u>Visie op mobiliteit en leerpunten</u> In de aanpak voor mobiliteitsmanagement is naar uw mening onvoldoende rekening gehouden met snelle fietsers. U vraagt de gemeente daar in het ontwerp voor de WSB rekening mee te houden. De opkomst van de speed pedelec heeft de aandacht van de gemeente. Conform landelijk beleid rijden deze voertuigen (met helmverplichting en geel kenteken) op de rijbaan en niet op het fietspad. De verwachting is dat de gemiddelde snelheid van het autoverkeer op de WSB iets zal afnemen door de smallere rijbaan. Door deze lagere snelheid wordt het prettiger

		fietsen op de rijbaan voor speed pedelecs. Ten slotte pleit u voor publicatie van de evaluatiepunten van 't Goylaan en de lessen die hieruit getrokken kunnen worden voor de WSB. Het college deelt met uw mening dat de leerpunten uit 't Goylaan betrokken dienen te worden bij de planvorming van de WSB. Voor de evaluatie van 't Goylaan verwijst het college u graag naar de website: www.utrecht.nl/tgoylaan en naar het verslag van de behandeling van de evaluatie 't Goylaan in de raadscommissie S&R van 31 augustus 2017. De uitkomsten van deze simulaties en overige vragen over de verkeerskundige onderbouwing van de WSB lichten wij graag toe in een ambtelijk vervolgoverleg met de wijkraad en het bewonersplatform.
241	Ik heb een vraag: kunt u mij kort uitleggen hoe het verkeer minder wordt door uw plan terwijl er veel huizen bij gaan komen in de buurt van de Cartesiusweg? Wordt er overwogen om een extra afslag naar de A2 te bouwen? Waarom wel/niet?	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. Aanvullend bij de verkeerskundige analyse van de plannen is rekening gehouden met nieuwe woningbouwontwikkelingen zoals Cartesiusdriehoek.
245	Als bewoners van de Lessinglaan is ons duidelijk geworden dat de verkeersdruk en verkeersdrukten met name het laatste jaar onrustbarend is toegenomen. Vele uren per werkdag is er sprake van stilstaand en/of langzaam voortbewegend verkeer waarvan ook steeds meer vrachtverkeer deel uitmaakt, met gevolgen voor luchtkwaliteit, geluidshinder en het ontstaan en plaatsvinden van gevaarlijke situaties. Voor zover ik er zicht op heb rijden er wekelijks enkele malen hulpdiensten (politie, brandweer, ziekenauto) met loeiende sirene en – rekening houdend met voetgangers en op de stoep spelende kinderen – onverantwoord grote snelheid.	Door toepassing van de beoogde herinrichting, gecombineerd met mobiliteitsmanagement en DVM, laten de berekeningen zien dat de hoeveelheid autoverkeer op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan per etmaal afneemt ten opzichte van de autonome (niets doen) situatie. Het doorgaand verkeer zal in de drukke periode

N.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan, Spinozaweg, Thomas a Kempisweg en Cartesiusweg daarom het volgende; • de huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar. • de inrichting van dit traject als westelijke stadsboulevard conform de voorliggende plannen biedt geen oplossing voor bovenstaand, tenzij tevens sprake is van inrichting van bovenbedoeld traject als volledige 30 km zone en hieraan gekoppeld maximering van het aantal voertuigen per uur én het terugdringen resp. annuleren van vrachtverkeer dat geen bestemming in de wijk heeft • omdat deze maximering gevolgen heeft voor de verwerking van het verkeersaanbod dat momenteel gebruik wenst te maken van bovenbedoeld traject, zijn aanvullende maatregelen ter afwikkeling van dat verkeersaanbod nodig; daarbij is het wellicht onontkoombaar dat opnieuw een snellere aansluiting op de A2 wordt gerealiseerd óf de oorspronkelijk geplande westelijke rondweg aan de westkant van de A2–bak capaciteit krijgt • Filedruk op de route door de wijk West/Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de doorgaande route maar ook in de omringende straten. Ik ben blij dat de wijk een belangengroep als Ronduit Weg rijk is om te zoeken naar alternatieve oplossingen waardoor het verkeer andere routes gaat kiezen en bovenstaande bezwaren tot een voor de wijk leefbare situatie leiden. Ik roep u met klem op om steun uit te spreken voor een betere ontsluiting en concrete en doelgericht geformuleerde afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	via de RING rijden. Aan de randen van de stadsboulevard wordt verkeer indien nodig gebufferd om zo ervoor te zorgen dat al het aanwezige verkeer op de stadsboulevard goed kan worden afgewikkeld. Voor doorgaand verkeer zal de afweging voor een andere route in tijden van drukte via de RING sneller een keuze zijn. De herinrichting van de WSB kan op stedelijk niveau ook als een groot infrastructureel project worden beschouwd. De ervaringen bij eerdere projecten zoals in Rotterdam en Maastricht leren inderdaad dat grote infrastructurele projecten een aanjager kunnen zijn voor gedragsverandering. Juist in de regio Rotterdam zijn bij stedelijke knelpunten (zoals bruggen) de beste effecten behaald met het bieden van alternatieven voor het reizen met de auto in de spits. In aanloop naar de bestuurlijke besluitvorming eind 2017 wordt door het project WSB gewerkt aan het in beeld brengen van alternatieven en wordt er een gedetailleerde vraagbeïnvloedingsaanpak uitgewerkt. De herinrichting van 't Goylaan had het doel om leefbaarheid te vergroten en had niet het doel om de doorstroming van het autoverkeer te verbeteren. Uit de onlangs gehouden evaluatie blijkt dat de doelen m.b.t. doorstroming gehaald

		zijn ondanks dat er een reductie in asfalt is aangebracht ten gunste van oversteken voor langzaam verkeer en groenvoorzieningen. Het DVM-systeem werkt en kan worden ingezet op sturen en beïnvloeden van verkeersstromen. Indien gewenst kan er meer verkeer aan de randen worden gedoseerd, zodat er minder verkeer over 't Goylaan gaat rijden. Bij de Lessinglaan ligt op dit moment al een profiel dat grotendeels voldoet aan de principes van een stadsboulevard. In de huidige situatie rijdt hier ook doorgaand verkeer die via de RING moet gaan rijden. Om te zorgen dat er geen filevorming optreedt op plekken waar mensen wonen of winkelen – zoals op de Lessinglaan – wordt het principe gehanteerd “niet meer autoverkeer binnenlaten dan er aan de andere kant weg kan rijden”. De wegvakken worden door DVM bewaakt en sturen de lokale verkeerslichten bij waar nodig. In de drukke periode wordt te veel aan verkeer aan de randen van de stadsboulevard gedoseerd toegelaten. Daarnaast verandert in het ontwerp voor de WSB op enkele locaties in Oog in Al (Pijperlaan/Leidseweg en Lessinglaan/Everard Meijsterlaan) het wegprofiel. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid. Bij de berekeningen voor de WSB voor de toekomstsituatie is rekening gehouden met nieuwe woningbouwontwikkelingen en de autonome groei van de stad. Hieruit blijkt dat het

		ontwerp goed functioneert als een deel van het doorgaand verkeer via de RING zal rijden. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. Utrecht is in beweging. Het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers neemt sterk toe. De vraag naar mobiliteit neemt hierdoor ook toe De vastgestelde snelheidslimiet voor stadsboulevards is 50 km/u. Dit past bij een weg die de wijken met elkaar verbindt. M.b.t. de aansluiting A2 en filedruk Oog in Al. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL).
247	n.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan het volgende; • De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar. • De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt. • Filedruk op de route door Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de PHL maar	Voor antwoorden zie inleiding Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL). Aanvullend: De aanpassingen aan de kruising Everard

	ook in de omringende straten. • Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door Oog in Al (doordat verkeer uit het centrum wordt weggedrukt). • Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk de PHL niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen in de wijk Oog in Al. • Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen waardoor het verkeer andere routes gaat kiezen. Ook ben ik het niet eens met een verbod linksaf slaan vanaf de Everard Meijsterlaan naar de Lessinglaan. Dit levert alleen maar meer ergernis en frustratie op zeker als de huidige situatie niet verbeterd. Ook het afsluiten van de tussen afslagen zou een ramp zijn om mijn straat, de Dantelaan op een fatsoenlijke manier te bereiken! E.e.a. zal alleen nog maar meer leiden tot sluipverkeer, personen die tegen het verkeer in gaan rijden en bedreigingen. Ik heb ongelofelijk veel respect voor het feit dat de mensen van "Ronduit Weg" zo opbouwend en structureel met de gemeente in overleg blijven. Persoonlijk heb ik namelijk de moed al helemaal opgegeven. Omdat ik het gevoel heb dat er totaal niet wordt geluisterd naar de inwoners van o.a. Oog in Al, en wij tegen een muur aan lopen, m.a.w. de gemeente heeft compleet kak aan haar bewoners! DOE IETS AUB! Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard.	Meijsterlaan–Lessinglaan zullen niet tot extra sluipverkeer in de wijk leiden, omdat het ontwerp van het kruispunt Meijsterlaan–Lessinglaan is bedoeld om: 1) het verkeer beter door te laten stromen. Door de wachtrijen die op dit moment ontstaan bij de verkeerslichten ontstaat er sluipverkeer in de wijk. Door een betere doorstroming op de route is verkeer hiertoe minder snel geneigd. 2) de inrichting zorgt voor een veiliger oversteek voor fietsers en voetgangers. Zij kunnen makkelijker oversteken en krijgen met het doseerlicht voldoende gelegenheid om ruimte te vinden tussen het autoverkeer (het doseerlicht voor het autoverkeer op de Lessinglaan gaat dan even op rood). De aanpassing van het kruispunt Everard Meijsterlaan betreft een versimpeling van de verkeersstromen. Alle auto's vanuit de zijrichtingen slaan rechtsaf (voegen in in de doorgaande stroom) en maken vervolgens een U-bocht bij de eerstvolgende mogelijkheid. Deze oplossing is getoetst met verkeerssimulatie, Hieruit blijkt dat de bereikbaarheid verbetert voor zowel het autoverkeer als overstekende fietsers en voetgangers. Er zal ook minder file ontstaan. Het kruispunt en de doorsteken zullen zodanig worden ontwerpen dat de rijbewegingen mogelijk zijn voor alle vervoerswijzen.
250	Bijna 10 jaar geleden is de afslag ' Oog in al' op de A2 weggehaald. Deze afslag verzorgde het auto en vrachtwagenverkeer tussen de west kant van Utrecht en de snelweg richting het noorden en	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2 en C: Verkeerssituatie Pijperlaan–

zuiden van Nederland. Als direct gevolg van het weghalen van deze afslag is het auto- en vrachtwagenverkeer op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan–Spinozaweg drastisch gestegen. De alternatieve route over de Hogeweidebrug en de parallelweg is duidelijk geen oplossing gebleken om het verkeer de stad in of uit te leiden. Meerdere malen zijn er vanuit de Gemeente toezeggingen gedaan om het verkeer te verminderen, maar tot nu toe zijn alle plannen die dit effect zouden hebben niet uitgevoerd. Tijdens de afsluiting als gevolg van de werkzaamheden voor de versmalling van de Joseph Haydnlaan–Lessinglaan bleek dat het verkeer wel degelijk andere routes kon vinden. Structureel ingrijpende plannen zijn echter nooit doorgezet. Als bewoner aan de Joseph Haydnlaan zie ik al jaren de situatie verslechteren met de afgelopen maanden als dieptepunt: elke dag lange files in beide richtingen vanaf het begin tot het einde van de wijk: dit is geen bestemmingsverkeer voor onze woonwijk! Dit is verkeer dat over de snelweg geleid moet worden. Daar worden de automobilisten blij van, daar worden wij als bewoner blij van. Samengevat: N.a.v. de huidige verkeerssituatie op de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan–Spinozaweg het volgende: – De huidige situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door een woonwijk gaan is ongewenst en onleefbaar. – De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt. De onleefbaarheid uit zich in de volgende situaties: – Filedruk op de route door Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de PHL maar ook in de omringende straten. – Ambulances en politie op de fietspaden, wat regelmatig gebeurt, zorgt voor zeer gevaarlijke situaties en moet ophouden.	Joseph Haydaan–Lessinglaan (PHL). Aanvullend: Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer. Dit beperkt zich niet tot alleen een andere instelling van de verkeerslichten. 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen

	– Kinderen uit de wijk kunnen de PHL niet langer veilig oversteken en niet langer veilig op straat spelen in de wijk. – Verdere verslechtering van de luchtkwaliteit – De groei van het fietsverkeer vanuit Leidse Rijn dat over de nieuwe fiets brug het verkeer kruist over de Joseph Haydnlaan–Lessinglaan maakt de noodzakelijke vermindering van autoverkeer nog dwingender. Ik wil u met klem het volgende verzoeken: – Maak de Pijperlaan–Joseph Haydnlaan–Lessinglaan–Spinozaweg alsjeblieft een 30km weg, waar maximaal 30 km per uur mag worden gereden. – Ga met Ronduit Weg en de overige bewonerscomités in de discussie om te zoeken naar alternatieve oplossingen om het verkeer in goede banen te leiden. Ronduit Weg is het bewonerscomité voor Oog in Al en de woonbuurten Halve Maan, Den Hommel en Welgelegen. Zij zijn actief sinds het begin van de jaren 90 van de vorige eeuw om de leefbaarheid in de wijk te verbeteren door de verkeersoverlast terug te dringen. – Maak ingrijpende aanpassingen in de huidige plannen. Slimme stoplichten geven geen vermindering van de hoeveelheid auto's als daar ook niet goede alternatieve routes bij komen.	de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. De vastgestelde snelheidslimiet voor stadsboulevards is 50 km/u. Dit past bij een weg die wijken met elkaar verbindt.
262	In de verkeerswerkgroep Ondiep werken bewoners uit de hele wijk Ondiep samen om de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de buurt te verbeteren. Hiervoor zoeken we de samenwerking met de gemeente, en ook met de verkeersgroepen van andere wijken. Ons doel is de wijk Ondiep veilig en bereikbaar te maken en te houden. De verkeerswerkgroep Ondiep heeft deze reactie op het conceptontwerp van de Westelijke stadsboulevard geformuleerd. Samenvattend De verkeerswerkgroep: • is positief over de komst van de Westelijke stadsboulevard. • vraagt dringend aandacht voor de huidige sluiproutes (oorzaak o.a. de 'knijp Monicabrug') en mogelijke verslechtering van de sluiproutes door de komst van de stadsboulevard. • vraagt een op hoofdlijnen onderzochte oplossingsrichting nog dit jaar verder te onderzoeken en indien blijkt dat er een positieve bijdrage is aan de beleidsdoelstelling door simpele maatregelen, deze al voorafgaand aan de realisatie van de stadsboulevard te nemen. • vraagt een extra aandacht voor het ontwerp van de kruising: stadsboulevard-	Het college is verheugd te lezen dat u in grote lijnen positief bent over het plan. Wel geeft u aan enkele aanvullingen te hebben. Wij proberen daar zo goed mogelijk op in te gaan. Het is het college bekend dat u ook op ambtelijk niveau inmiddels in overleg bent met de gemeente. U vraagt aandacht voor het sluipverkeer in de wijk dat als gevolg van eerdere maatregelen, zoals de knijp Monicabrug, zou zijn toegenomen. U bent van mening dat er maatregelen genomen moeten worden die dit sluipverkeer tegengaan. Bestemmingsverkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in de omgeving van de WSB) moet ook na de herinrichting gebruik kunnen maken

Amsterdamsestraatweg. Algemene visie De Westelijke stadsboulevard wil de leefbaarheid vergroten door meer ruimte voor fietsers en voetgangers, betere oversteekmogelijkheden en meer groen te creëren. De verkeerswerkgroep Ondiep deelt deze uitgangspunten en denkt dat de Westelijke stadsboulevard een positieve bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid en veiligheid van alle verkeersdeelnemers. Daarom juichen wij dit ontwerp toe, maar we hebben wel enkele kritische aanvullingen. Het ontwerp zorgt namelijk voor verdere negatieve gevolgen elders in de wijk Ondiep en dit vraagt om (snelle) actie. Daarom vragen wij uw aandacht voor: Sluiproutes door Ondiep Op dit moment kent de wijk Ondiep een aantal sluiproutes. Het gebruik van die routes is in de afgelopen jaren, o.a. door 'de knijp' in het centrum, gegroeid en is de leefbaarheid en veiligheid verslechterd (bron: Monitoring Knijp Monicabrug 3-meting, p.11-12). Wij als verkeerswerkgroep vinden dat maatregelen moeten worden genomen om de huidige intensiteit van de sluiproutes naar beneden te krijgen. In de huidige situatie worden de sluiproutes al dagelijks zeer intensief gebruikt en dat leidt tot nu al tot onveilige en onwenselijke situaties. Nieuwe verkeersplannen in en rondom de wijk worden dan ook daarop bekeken en het is onwenselijk dat de situatie verder verslechterd. Gebruik sluiproutes door komst Westelijke Stadsboulevard Om de verkeersreductie (in de spits) op de Westelijke Stadsboulevard te bewerkstelligen, zet de gemeente een dynamisch verkeersmanagementsysteem in ter ondersteuning van de fysieke herinrichting. Omdat het systeem ervoor zorgt dat er niet meer verkeer op de stadsboulevard wordt toegelaten dan goed verwerkt kan worden is het logisch om te veronderstellen dat het verkeer alternatieve routes gaat zoeken. Ook het gemeentelijke verkeersmodel van de gemeente laat zien dat wanneer verkeer met slim regelen (even) moet wachten aan de buitenranden, een deel van het autoverkeer een alternatieve route gaat nemen. Omdat de wijk Ondiep aan één van de buitenranden van de stadsboulevard ligt, bij de Marnixbrug, verwachten wij dus een verdere toename van sluipverkeer in onze wijk. • Om de filevorming aan het begin van de stadsboulevard te ontwijken, zullen veel automobilisten vanaf de Einsteindreef de Brailledreef op rijden en dan rechts afslaan de Loevenhoutsedijk op, en	van de WSB. Volgens de uitgevoerde verkeerskundige analyse blijft de doorstroming ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Voor de meeste wegen verwachten wij dan ook niet dat het sluipverkeer als gevolg van de herinrichting zal toenemen. De uitgevoerde berekeningen met het verkeersmodel bevestigen dit beeld. Wij zijn net als u van mening dat er geen sprake mag zijn van een verslechtering voor Ondiep. Op enkele wegen berekent het verkeersmodel een verkeerstoename als gevolg van de WSB (uitgaande van 2025). In verder overleg van 28 september hebben wij samen met u gesproken over de huidige verkeerssituatie en over de toekomstige situatie na uitvoering van de WSB. Wij hebben u toegelicht wat de aandachtspunten zijn met betrekking tot effecten op de wegen in Ondiep. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zullen wij de eventuele effecten van het project op de omgeving blijven monitoren en zo nodig maatregelen nemen om hinder te verminderen. Wij hebben in het overleg van september afgesproken in het vervolg van het project met uw werkgroep in gesprek te blijven. Vervolgens gaat u in op de inzet van DVM in het project. U geeft terecht aan dat het dynamisch verkeersmanagement ervoor kan zorgen dat verkeer andere routes gaat kiezen door de verwachte vertraging aan de randen van de westelijke stadsboulevard. Bij het doseren wordt hiermee rekening gehouden: de vertraging wordt niet zo groot gemaakt dat alternatieve routes

vervolgens via de verschillende wegen in Ondiep hun weg zoeken. • Ook zullen automobilisten vanaf de Kardinaal de Jonghweg via de Brailledreef eveneens links afslaan de Loevenhoutsedijk op, om (een deel van) de stadsboulevard te vermijden. • Vooral de sluiproute Loevenhoutsedijk- Anton Geesinkstraat- Omloop- Ahornstraat- Acaciastraat- Amsterdamsestraatweg (en vice versa) heeft de afgelopen jaren te maken met een toename van autoverkeer en onveilige situaties. Kortom, de wegen in Ondiep lenen zich uitstekend om de bestaande en toekomstige verkeerslichten en drukte op de Brailledreef en de Marnixlaan (stadsboulevard) te ontwijken. Tijdens de presentatie van de westelijke Stadsboulevard is door de aanwezige experts van de gemeente aangegeven dat de situatie t.o.v. vandaag de dag (dus al een onwenselijke situatie) op basis van de verkeersmodellen mogelijk verder zal verslechteren. De resultaten uit het verkeersmodel werden ook nog eens aangeduid als “<u>overschatting door de rekenmethode</u>”. Daarnaast is aangegeven dat d.m.v. metingen bekeken zal worden waar de verkeerssituatie verslechtert na realisatie van de stadsboulevard. En pas dan daarna zal de gemeente ‘passende’ verkeersmaatregelen nemen. Een zelfde toezegging is gedaan tijdens de voorbereiding van de knip/knijp Monicabrug. Door het stappelen van ‘effecten’ is onmogelijk te herleiden welke maatregel heeft geleid tot welk effect. Deze opstelling is voor de verkeerswerkgroep Ondiep erg teleurstellend. De Westelijke stadsboulevard zal de straten in Ondiep zeker niet rustiger maken, en daarom roept de verkeerswerkgroep Ondiep op tot onmiddellijke aanleg van afdoende verkeersmaatregelen <u>voorafgaand</u> aan de realisatie van de Westelijke stadsboulevard om verkeerschaos na realisatie te voorkomen. Het doel van nieuwe verkeersmaatregel(en) moet zijn: een groot deel van het doorgaand verkeer in Ondiep, conform huidige beleid van de gemeente, naar de stedelijke verbindingswegen en ring dirigeren, in zowel de huidige situatie als het toekomstige scenario van de Westelijke stadsboulevard. Het autoverkeer moet daar rijden waar het Utrechtse wegennet voor bedoeld is. Mogelijke verkeersmaatregelen De verkeerswerkgroep is al enige tijd in gesprek met verkeersdeskundigen van de gemeente. Dit	door de wijk sneller worden, en waar dit wel optreedt, worden aanvullende maatregelen getroffen. Ook heeft u zorgen over het moment van uitvoering van eventuele maatregelen ter voorkoming van sluipverkeer. U refereert aan uw ervaringen bij de knijp Monicabrug. U roept het college daarom op onmiddellijke maatregelen te nemen, voorafgaand aan realisatie van de WSB. De gemeente is al enige tijd met u in overleg over de problemen die u nu al ervaart. De verwachting is dat de realisatie van de WSB zal bijdragen aan het naar buiten leiden van doorgaand verkeer. Een afspraak voor een gesprek hierover met de projectorganisatie is inmiddels gemaakt. De effecten van de WSB zullen echter niet op de korte termijn tot resultaat leiden, omdat uitvoering van de WSB pas over enkele jaren speelt. Over de korte termijn maatregelen en de suggesties die u hiervoor heeft aangedragen blijft de gemeente met u in gesprek via het reguliere overleg met de wijkverkeerskundige. Tenslotte gaat u in op het ontwerp ter hoogte van de kruising met de Amsterdamsestraatweg. U vraagt het college om dit kruispunt veiliger te maken. Op het kruispunt St. Josephlaan- Amsterdamsestraatweg is de problematiek bekend. Ruimtelijk gezien is de vormgeving van deze kruising krap. Gezien de beperkte ruimte zijn er weinig mogelijkheden om het ontwerp van

om lopende projecten te kunnen beoordelen op de effecten in de wijk en om, waar mogelijk, mee te denken over oplossingen. Tijdens die gesprekken is het sluipverkeer een belangrijk onderwerp. Tijdens één van die gesprekken is een vingeroefening gedaan om te kijken wat de effecten zijn van mogelijke verkeersmaatregelen op de wijk. De verkeerswerkgroep snapt dat, omdat alleen op hoofdlijnen is gekeken en gebruik gemaakt is van een niet actueel model, de berekeningen alleen iets zeggen over denkrichtingen en dat er geen definitieve conclusies getrokken kunnen worden. Echter de verkeerswerkgroep is blij om te zien dat uit de eerste analyse mogelijke oplossingsrichtingen komen die er met eenvoudige, weinig kostende maatregelen, voor zorgen dat (1) het verkeer conform beleidsdoelstellingen op de daarvoor bedoelde wegen gaat rijden, (2) het gebruik van sluiproutes in Ondiep fors afneemt en (3) het OV minder hinder ondervindt van sluip(auto)verkeer. Het meest effectief lijken verkeersmaatregelen op/rond Loevenhoutsedijk/Anton Geesinkstraat. De verkeerswerkgroep Ondiep vraagt daarom deze oplossingsrichtingen dit jaar nader te onderzoeken en indien blijkt dat met eenvoudige maatregelen bovenstaande effect bereikt kan worden deze voorafgaand aan de realisatie van de stadsboulevard uit te voeren. Filevorming bij opritten van de stadboulevard Als blijkt dat tijdens de piekuren continu verkeer rijdt op de Westelijke stadsboulevard (door bijvoorbeeld de afstelling van de dynamische verkeerlichten), dan zal er op de aansluitende wegen (opritten) filevorming kunnen ontstaan. Het betreffen de Amsterdamsestraatweg, Laan van Chartreuse en Royaards van der Hamkade in Ondiep en tegenhangers in Zuilen. Deze filevorming heeft grote negatieve gevolgen op de leefbaarheid en uiteindelijk ook op de doorstroming van het verkeer. De verkeerswerkgroep vraagt dat u deze zorg meeneemt in uw planvorming, hier rekening mee houdt en hier in de terugkoppeling aan de inwoners van de omliggende wijken uitleg over geeft. Ontwerp kruising Amsterdamsestraatweg De verkeerswerkgroep wil opmerken dat op het kruispunt Amsterdamsestraatweg- Marnixlaan bovengemiddeld veel ongelukken gebeuren. Op het gepresenteerde ontwerp is te zien dat de kruising van de stadsboulevard met de Amsterdamsestraatweg min of meer gelijk blijft aan de	de kruising zelf te wijzigen. Vanuit de WSB is er wel een middenberm toegevoegd op de St. Josephlaan. Hierdoor kunnen voetgangers en fietsers in de toekomst daar makkelijker oversteken. Naar verwachting draagt dit bij aan de veiligheid van het kruispunt. Over uw vraag naar een 30- km beleid op de entree met de Amsterdamsestraatweg verwijst het college u naar de plannen voor de Amsterdamsestraatweg. Wij hopen hiermee uw vragen te hebben beantwoord en vertrouwen op een constructief vervolg via het ambtelijk overleg.

	huidige situatie. Het zou passen in de ambitie van het college om de veiligheid van dit kruispunt te verbeteren, en dat zouden we als werkgroep ook zeer toejuichen. Daarnaast past het aanpakken van dit kruispunt ook bij het streven van de gemeente om van de Amsterdamsestraatweg een veiligere (30 km/h) te maken (zie plannen voor de Straatweg). Een entree die daar bij past heeft een positief effect op beide projecten.	
266	Ik ben absoluut tegen nog zwaardere verkeersbelasting van de Thomas a Kempisweg. Deze weg zit nu al in de top van de meest verkeersvervuilende plekken in Utrecht! Je merkt het aan spullen in de tuin waar je steeds weer een laag fijn, zwart spul vanaf veegt. Ten tweede is het een heel slechte zaak om maar toerit voor auto's te hebben voor de Majellabuurt. Betekent niet alleen dubbel zoveel verkeer langs t-kruising bij Asch van Wijkschool, maar ook een probleem voor wijkbewoners en hulpdiensten, leveranciers, als er een calamiteit is bij die school, of bijvoorbeeld een boom(tak) van het Majellapark over de weg valt. De verkeerssituatie bij de school en moskee is al slecht als de school start of uit gaat. De argumenten van de gemeenten voor stadsboulevard incl extra stromen over Thomas a Kempisweg snijden geen hout, mede omdat ruim onvoldoende onderbouwd is. NB: de kaart van de variant van de gemeente is volslagen onbegrijpelijk qua verkeersstromen. Ik weet alleen hoe het bedoeld is omdat ik naar een voorlichtingsbijeenkomst ben geweest. Dat kan niet de bedoeling zijn en riekt naar misleiding. Ik dring er op aan om te kiezen voor Fris alternatief!	Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: Variant 1 Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. M.b.t. uw opmerking over de kaart: Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.
273	Onlangs heeft de gemeente het conceptontwerp van de Westelijke Stadsboulevard voorgelegd aan de bewoners. Ik maak mij ernstig zorgen om het effect dat het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard heeft op de bereikbaarheid, het milieu en de veiligheid. Ik verwacht dat de Westelijke Stadsboulevard en de wegen daar omheen zullen dichtslippen met stilstaand motorverkeer. Hierdoor neemt de bereikbaarheid af, de milieubelasting toe en hulpdiensten kunnen niet meer tijdig op de plaats van bestemming komen. In de bijlage licht ik mijn belangrijkste zorgen toe, stel ik enkele vragen en presenteer ik enkele alternatieven. Bij voorbaat dank voor een serieuze en gedegen beantwoording van mijn vragen. Ik wens u veel succes bij uw project.	1. Evaluatie: De projecten die genoemd worden hebben de aandacht van de gemeente. Een deel van deze projecten heeft gemeenschappelijk dat er een herinrichting is gedaan, zonder maatregelen op het gebied van DVM en mobiliteitsmanagement. Een samenhangende benadering is juist de kracht van het project WSB. 2. Redundant verkeerssysteem Het belangrijkste nadeel van versperringen is het belemmeren van hulpdiensten. Het effect van het

Onlangs heeft de gemeente het conceptontwerp van de Westelijke Stadsboulevard voorgelegd aan de bewoners. Ik maak mij ernstig zorgen om het effect dat het ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard heeft op de bereikbaarheid, het milieu en de veiligheid. Ik verwacht dat de Westelijke Stadsboulevard en de wegen daar omheen zullen dichtslippen met stilstaand motorverkeer. Hierdoor neemt de bereikbaarheid af, de milieubelasting toe en hulpdiensten kunnen niet meer tijdig op de plaats van bestemming komen. Hieronder licht ik mijn belangrijkste zorgen toe, stel ik enkele vragen en presenteer ik enkele alternatieven. 1. Evaluatie Er zijn en waren de afgelopen tijd diverse projecten die een negatief effect hebben op de bereikbaarheid, veiligheid en het milieu. Ik verzoek u deze projecten te evalueren en de resultaten daarvan mee te nemen in het Integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp (verder: IPVE/FO). Daarbij verzoek ik u ten minste de volgende projecten mee te nemen: – Lessinglaan – Joseph Haydnlaan: sinds hier enkele jaren geleden de wegbreedte is teruggebracht tot 2 X 1 baan staan hier in de spits lange files; – Werkzaamheden op de Lessinglaan – Joseph Haydnlaan hebben in 2016 regelmatig tot chaotische verkeerssituaties geleid (zie ook § 2); – Tijdelijke 2 X 1 baan situatie ten gevolge van de bouw van het spoorviaduct over de Thomas à Kempisweg. Hierdoor ontstaan op dit moment dagelijks in de spits lange files tot ver op de Joseph Haydnlaan; – Werkzaamheden op de kruising Amsterdamsestraatweg – Marnixlaan in 2016 waarbij er slechts één gecombineerde opstelstrook voor rechtdoor en rechtsaf beschikbaar was. Dit leidde tot chaotische verkeerssituaties omdat rechtdoorgaand fietsverkeer rechtsafslaand motorverkeer kruiste en als gevolg daarvan ook rechtdoorgaand motorverkeer blokkeerde (zie ook § 3); – 't Goylaan: hoofdstuk 4.1 van het IPVE/FO staan slechts selectieve voorbeelden. De aspecten bereikbaarheid, veiligheid en het milieu zijn niet opgenomen.	ontwerp op het uitrusten van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. Op de Amsterdamsestraatweg vindt geen capaciteitsreductie plaats maar liggen plannen om de weg opnieuw in te richten met meer ruimte voor verblijven. Juist omdat het project WSB niet uitgaat van het knippen van verkeer, blijft het huidige wegennet beschikbaar. In het geval van calamiteiten zijn dezelfde alternatieven wegen beschikbaar die nu aanwezig zijn. Op dit front verandert de situatie dus niet. 3. Opstelruimte en DVM De opstelcapaciteit voor autoverkeer is doorgerekend in het simulatiemodel. Volgens het model leidt de nieuwe inrichting niet tot problemen. Dit komt onder andere door een andere afstelling van verkeerslichten. DVM (intelligente en communicerende verkeerslichten) dient als ondersteuning van de fysieke herinrichting en mobiliteitsmanagement. Enerzijds om de doorstroming van het autoverkeer op de WSB zelf te bevorderen (geen

2. Redundant verkeerssysteem De wegbreedte op het grootste deel van de Westelijke Stadsboulevard wordt teruggebracht tot 2 X 1 baan en er komt een middenberm. Hierdoor is er geen redundantie meer. Dit leidt tot een directe versperring van (een deel van) de Westelijke Stadsboulevard in het geval van een incident of werkzaamheden. (Op de Lessinglaan en Joseph Haydnlaan zijn nu (naast de dagelijkse files) al regelmatig chaotische situaties door een enkel stilstaand voertuig dat de weg verspert.) Hoe lost de gemeente dit op? Naast de plannen voor de Westelijke Stadsboulevard vinden er ook verkeersbeperkende maatregelen plaats op de Amsterdamsestraatweg en rond het Westplein. Ook op deze plaatsen wordt de capaciteit van de wegen sterk gereduceerd en/of worden verbindingen verbroken. Hoe waarborgt de gemeente de bereikbaarheid indien er op de een van de betrokken wegen (Westelijke Stadsboulevard, Amsterdamse Straatweg, Vleutenseweg, Verlengde Vleutenseweg, etc.) een incident, werkzaamheden of evenement plaats vindt? Welke alternatieve routes zijn er voor verschillende scenario's? Meer in detail: hoe zijn incidenten, werkzaamheden en evenementen betrokken in de capaciteitsberekeningen van de Westelijke Stadsboulevard en andere wegen aan de westkant van Utrecht? 3. Opstelruimte en dynamisch verkeersmanagement Uit de tekeningen van de Westelijke Stadsboulevard blijkt voor de meeste kruisingen slechts één opstelstrook beschikbaar is en op enkele kruisingen twee opstelstroken. In de huidige situatie zijn er meestal twee respectievelijk drie opstelstroken. In de gevallen waar er twee opstelstroken gepland zijn, zijn deze zeer kort. Door het gebrek aan opstelruimte wordt de capaciteit van de kruising sterk gereduceerd ten opzichte van de huidige situatie. Hoe voorkomt de gemeente dat dit leidt tot een slechtere bereikbaarheid, meer geluidsoverlast en grotere milieubelasting? Uit het IPVE/FO blijkt dat de gemeente dynamisch verkeersmanagement wil toepassen. Dit lijkt echter uitsluitend te worden ingezet als middel om de hoeveelheid motorverkeer te reguleren. Aangezien dit motorverkeer uiteindelijk toch naar z'n bestemming zal moeten leid deze maatregel	wachtrijen waar mensen wonen en winkelen), anderzijds om de hoeveelheid verkeer te verminderen: auto's zullen meer via de RING gaan rijden. Op die manier komt er minder doorgaand verkeer op de WSB. De instelling van de verkeerslichten maakt onderdeel uit van DVM. Hiermee bedoelen we dat de verkeerslichten van de verschillende kruispunten met elkaar communiceren en elkaar beïnvloeden. We bekijken of het mogelijk is om een groene golf in te stellen. Het toepassen van de maatregel "alle fietsers tegelijkertijd groen" is overwogen, maar uiteindelijk is besloten om hier vanaf te zien. De maatregel heeft voor- en nadelen. Voordelen zijn: – er komt meestal meer capaciteit voor het autoverkeer beschikbaar – er zijn geen deelconflicten tussen auto's en fietsers Nadelen zijn: – fietsers ondervinden in de meeste gevallen meer verliestijden, omdat ze niet tegelijkertijd met het autoverkeer doorgang kunnen krijgen. – er is sprake van een deelconflict tussen fietsers en voetgangers onderling, wat als verkeersonveilig ervaren kan worden. – gewinning: fietsers in Utrecht zijn gewend aan deelconflicten tussen autoverkeer en fietsers. Door het introduceren van een nieuwe maatregel

uitsluitend tot slechtere bereikbaarheid, meer geluidsoverlast en meer milieuvervuiling. Dynamisch verkeersmanagement zou de beperkte fysieke wegcapaciteit wel gedeeltelijk kunnen compenseren als gestuurd wordt op het realiseren van een constante snelheid van het motorverkeer op de Westelijke Stadsboulevard (groene zones). Kunt u toelichten hoe dit in de plannen is meegenomen? Omdat rechtdoor gaande fietsers rechtsaf slaande automobilisten kruisen is de rechter opstelstrook altijd in capaciteit beperkt indien motorverkeer en fietsverkeer (vrijwel) tegelijk groen krijgen (zie ook § 1). Heeft de gemeente bij de kruisingen (naast het aantal opstelstroken) overwogen de VRI's zo in te richten dat het motorverkeer en fietsverkeer worden gescheiden door fietsers uit alle richtingen tegelijk groen te geven? Zo ja, wat waren de bevindingen? Zo nee, waarom niet? Zowel voor de doorstroming van het motorverkeer als voor de doorstroming en de veiligheid van het fietsverkeer is dit positief. De stad Groningen heeft hier al ruim 25 jaar goede ervaringen mee. In het ontwerp is er op de St. Josephlaan onvoldoende opstelruimte voor motorvoertuigen in de middenberm. De gemeente kiest er daarom voor om op deze locatie links afslaand verkeer niet toe te staan. Dit verkeer zal volgens de plannen van de gemeente op een volgende kruising moeten keren. Kerend verkeer heeft een sterk beperkende invloed op de doorstroming. Is dit kerend verkeer meegenomen in de capaciteitsberekeningen? Hoe is dit kerend verkeer meegenomen in het wegontwerp (opstelruimte) en de VRI's? 4. Terugvalsscenario's Het IPVE is opgesteld op basis van een aantal theoretische uitgangspunten. Belangrijke uitgangspunten betreffen: – 350 spitsmijdingen (document: Vraagbeïnvloeding Westelijke Stadsboulevard, 06-03-2017) ; – Het woon- en werkgebied Cartesiusdriehoek zorgt voor een verkeersgeneratie van 370 motorvoertuigen in de spits. Daarnaast is in het IPVE/FO geen rekening gehouden met de ontwikkeling van een toename van	(alle fietsers tegelijkertijd groen) op een aantal kruispunten neemt de onduidelijkheid voor zowel automobilisten als fietsers toe. Daarmee neemt ook de onveiligheid toe. – "alle fietsers tegelijkertijd groen" vraagt om aanpassingen in de vormgeving en de verkeerslichten op bestaande kruispunten die hier nog niet op zijn ingericht. Linksafslaan bij het kruispunt Amsterdamsestraatweg–St. Josephlaan (vanuit de St. Josephlaan) is inderdaad niet toegestaan, net zoals in de huidige situatie. In de simulaties is rekening gehouden met kerend verkeer, de doorgang van het overige verkeer wordt niet belemmerd. De regeling van de verkeerslichten is – mede door het grote aantal fietsers – dermate complex dat het noodzakelijk is om de linksafstrook weg te halen. 4. Terugvalsscenario's In de Verkeerskundige Analyse is rekening gehouden met de woningbouw op de 2^e Daalsedijk. Daarnaast zijn ook andere geplande (woningbouw)ontwikkelingen meegenomen, evenals de verwachte groei van de stad. 5. Uitvoering Voor wat betreft de uitvoering van het project zal de gemeente in de vervolgfase zeker aandacht besteden aan de afstemming met andere projecten, ontwikkelingen en evenementen. Een

	motorvoertuigen als gevolg van de ontwikkeling van woningbouw in het project 2e Daalsedijk. Hoe waarborgt de gemeente de bereikbaarheid, veiligheid en milieubelasting als bovenstaande uitgangspunten in praktijk niet realistisch blijken te zijn? Welke scenario's zijn ontwikkeld, welke "hold points" zijn er in de projectfasering, welke maatregelen zijn er in het ontwerp en welke terugvalniveau's zijn er? 5. Uitvoering Hoe waarborgt de gemeente dat tijdens uitvoering van het project Westelijke Stadsboulevard de stad Utrecht en met name Utrecht west bereikbaar blijft? Ik verzoek u daarbij ook in te gaan op: – Interferentie met andere projecten (zowel infrastructureel, (woning)bouw, als projecten van derden waarvoor de gemeente vergunning verstrekt); – Evenementen; – Afwijkingen in de planning (die in elk project voorkomen) van dit en van andere projecten; – Omleidingsroutes en de capaciteit daarvan; – Tijdelijke aanpassing van VRI's op opleidingsroutes om de gewijzigde verkeersstromen te faciliteren. Uitvoering van de renovatie van de Marnixbrug is gepland in 2018 terwijl de uitvoering van de Westelijke Stadsboulevard gepland is voor 2019 en 2020. Hierdoor wordt de bereikbaarheid twee maal beperkt als het gevolg van werkzaamheden. Ik verzoek u de werkzaamheden zodanig te clusteren zodat de bereikbaarheid wordt geoptimaliseerd en de overlast wordt beperkt. Hetzelfde geldt voor uitvoering van de quick wins en eventuele andere projecten die ik niet ken. Bij voorbaat dank voor een serieuze en gedegen beantwoording van mijn vragen. Ik wens u veel succes bij uw project.	goede fasering van het vier kilometer lange traject maakt onderdeel uit van de planvoorbereiding. In een zogeheten BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) regelt de gemeente de uitvoering van het project zodanig dat hinder en overlast voor de omgeving zo veel mogelijk wordt beperkt.
276	Bij deze wil ik graag mijn zienswijze m.b.t. de westelijke stadsboulevard met u delen. Allereerst wil ik zeggen dat ik het planten van meer groen langs deze route verwelkom. Maar ik zie alleen ruimte hiervoor langs het bestaande trottoir en de ontwikkeling van meer groene gevels en	De plannen voor de WSB zijn onderbouwd met het geldende verkeersmodel van de gemeente Utrecht. Dit is het standaardinstrument om het effect van verkeersmaatregelen te berekenen.

daken. De aanleg van een groenstrook tussen de rijbanen naar het voorbeeld van Lessinglaan zie ik niet zitten. Ja, het ziet er mooi uit, maar mijn ervaring is dat de Lessinglaan de verkeersstroom niet aankan. De voorlichting van de gemeente zelf geeft ook aan dat de verkeersmodellen laten zien dat de voorgenomen inrichting en slecht een enkele rijbaan in elke richting de bestaande verkeersstroom niet zou aankunnen. De plannen voor verminderen van deze verkeersstroom acht ik op korte termijn onrealistisch. De Thomas á Kempislaan/ Cartesiusweg is een belangrijke route voor het wegbrengen van spullen de opslagboxen die langs de route liggen, afval naar de milieustraat, aan en afvoer van Bouwmateriaal van de Gamma die langs de route zit: puin en grote planken vervoeren op de fiets of met de bus is geen alternatief (of wil de gemeente het wegbrengen van afval naar de milieustraat ontmoedigen?). De idee om auto's om te leiden via de snelweg is wat vreemd: men moet immers eerst die snelweg zien te bereiken en dat kan het verkeer uit omliggende wijken alleen via deze wegen. Of de afslag vanaf de Vleutenseweg die jaren geleden verwijderd is, moet weer terugkomen. Aangezien Utrecht een van de snelst groeiende steden van dit land is met een grote verdichtingsopgave is vermindering van het verkeer onwaarschijnlijk. Dat betekent dat dezelfde weg over 10 jaar wellicht weer verbreed moet worden. Dat lijkt me geldverspilling. Ik vrees ook voor de geluidsoverlast van de werkzaamheden aangezien de gemeente bij de herinrichting van de Kanaalstraat ook dacht dat het aanvaardbaar was om 's nachts te werken door overlast normen die bedoeld zijn voor verplaatsing van geluid via de lucht te gebruiken voor contactgeluid. Dit heeft me een week nachtrust gekost. Mijn advies als bewoner van Utrecht en planoloog: schuif het plan voor versmalling van de rijbaan op de lange baan. Plant groen waar daar nu ruimte voor is en zorg eerst voor vermindering van de verkeersstroom, alvorens aan versmalling te denken. Over 10 jaar heeft zelfrijdend vervoer en de elektrische fiets zich verder ontwikkeld en ontstaan er wellicht nieuwe mogelijkheden. Maar zover zijn we nog niet. Dit plan komt te vroeg. Denk ook bijv. aan de ontwikkeling van een ondergronds	Hierin zijn toekomstige (groei)ontwikkelingen van de stad meegenomen. Uit de berekeningen blijkt dat er concrete maatregelen nodig zijn om het beoogde verkeerseffect (minder autoverkeer) te bereiken. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Uit de evaluatie van de herinrichting van 't Goylaan blijkt dat de berekeningen met het gemeentelijk verkeersmodel een goede voorspellende waarde hebben gehad voor de capaciteit en doorstroming van de weg.

	systeem voor de verplaatsing van goederen en afval d.m.v. minicontainers. Dat scheelt wellicht verkeer en ook frustraties over overvolle afvalcontainers.	Wij zullen de doorstroming van het verkeer op de WSB zorgvuldig monitoren voorafgaand, tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier zorgen we ervoor dat het project daadwerkelijk bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Over de route Thomas à Kempisweg–Cartesiusweg constateert u terecht dat dit een belangrijke ontsluitingsroute is voor bestemmingsverkeer naar de Cartesiusdriehoek en de Nijverheidsweg en omgeving. Om die reden heeft de WSB ter hoogte van de Schepenbuurt 2x2 rijstroken. Dit is nodig om de grote hoeveelheden bestemmingsverkeer in het gebied op een soepele manier te kunnen verwerken. Aanvullend: zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. Bij de uitvoering van de werkzaamheden proberen we de overlast voor aanwonenden en verkeersgebruikers uiteraard zo veel mogelijk te beperken. Wij zullen bewoners t.z.t. actief betrekken bij de uitvoeringsplannen. De verkeersberekeningen laten zien dat in de autonome (niets doen) situatie de hoeveelheid verkeer toeneemt, met nadelige effecten voor de luchtkwaliteit en geluidsbelasting tot gevolg. Door de WSB wordt deze groei een halt toe geroepen. Het doorgaande verkeer wordt immers met de herinrichting, DVM en

		mobilitéitsmanagement verleid om via de RING te rijden.
278	Onlangs heeft u het concept-ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard (WSB) openbaar gemaakt. U biedt ons de mogelijkheid erop te reageren, waarvan we bij deze gebruik willen maken. We zijn blij met het doel van de reconstructie van de WSB, waarmee u streeft naar een veilige weg met groen en bomen, die je makkelijk en snel kunt oversteken. We richten onze reactie specifiek op de routes die leerlingen van de 2e Marnixschool dagelijks te voet of op de fiets afleggen naar en van school. Een groot deel van de 230 leerlingen van de school woont in Oog in Al; andere leerlingen wonen in de wijken Halve Maan, Lombok, Schepenbuurt en in Leidsche Rijn. Oversteek Lessinglaan van Racinelaan naar Herderplein: wijzigen wegmeubilair en parkeerplaatsen Leerlingen die in Halve Maan wonen, steken naar en vanuit school de Lessinglaan dagelijks ten minste 2 maal over. De oversteek van de Racinelaan naar het Herderplein is gevaarlijk, omdat de kinderen hier onvoldoende zicht hebben op het autoverkeer vanuit zuidelijke richting, door de bocht in de weg en de afdekking door de geparkeerde auto's op de hoek. We hebben u eerder, In onze brief van februari, een aantal maatregelen voorgesteld om de veiligheid van deze oversteek te verbeteren: vervangen van de zwarte paaltjes door rode en gele paaltjes, verplaatsen van het bord '30 km/u' en 'spelende kinderen' en het opheffen van twee parkeerplaatsen op de hoek. Tijdens de schouw van de WSB, eind maart, heeft u ons toegezegd dat de twee eerstgenoemde maatregelen op korte termijn gerealiseerd kunnen worden. Tot op heden is dat echter nog niet gebeurd. We willen u vragen om uw woorden om te zetten in daden en op korte termijn de maatregelen te willen realiseren. We zijn blij dat in het plan voor de WSB is opgenomen dat de twee parkeerplaatsen op de hoek van de Lessinglaan en Racinelaan verwijderd zullen worden, waarmee het zicht voor de leerlingen en daarmee de veiligheid van de oversteek sterk zal verbeteren. Op de fiets van Majellapark naar school: tweerichtingsfietspad op de Spinozabrug De officiële fietsroute voor leerlingen vanuit de omgeving van het Majellapark in Lombok naar school is rijden naar de Majellaknoop, de Thomas à Kempisweg oversteken, aan de overkant linksaf slaan en de Vleutenseweg oversteken, dan aan de westzijde van de Spinozaweg rijden tot	Allereerst laat u weten blij te zijn met de aanpak van de wegen van de Westelijke Stadsboulevard, omdat de doelstellingen van dit project aansluiten bij uw wensen ten aanzien van leefbaarheid en verkeersveiligheid. In uw reactie gaat u specifiek in op de routes die uw leerlingen te voet of met de fiets afleggen. Als het gaat om de oversteek van de Racinelaan naar het Herderplein refereert u aan de maatregelen uit uw eerdere brief. In het ontwerp van de WSB hebben wij op basis van uw suggestie twee parkeerplaatsen voor de kruising verwijderd. U geeft aan blij te zijn met deze aanpassing. Over de termijn waar binnen de maatregelen kunnen worden uitgevoerd, kunnen wij nu nog geen uitspraken doen. Hiervoor is namelijk eerst een definitief besluit van de gemeenteraad nodig over de het ontwerp van de WSB. U vraagt om een tweerichtingen fietspad op de Spinozabrug. De gemeente realiseert zich dat een tweerichtingenfietspad wenselijk is op deze locatie. Het college weet dat fietsers soms tegen de richting in fietsen op de brug. Een oplossing is echter lastig omdat de breedte en de indeling van de brug (harde fysieke grenzen tussen fiets- en voetpad) een gegeven is en daarmee een beperkende factor. Aanpassing van het wegprofiel heeft consequenties voor de stalen

over de Spinozabrug en daar de Lessinglaan oversteken naar de Kanaalweg of Racinelaan. In de figuur is deze route rood gekleurd. Zie bijlage. Bij de Majellaknoop moet 2x voor de verkeerslichten worden gewacht, dit zorgt voor lange wachttijden. In de spits is het gevaarlijk om de Lessinglaan over te steken. De meeste leerlingen rijden de blauwe route en vermijden daarmee de Majellaknoop en de oversteek van de Lessinglaan. Zij fietsen op de Spinozabrug tegen de richting in over het trottoir. In het plan voor de WSB is ingetekend dat het fietspad aan de oostzijde van de Spinozaweg tussen de Majellaknoop en de Minahassastraat een tweerichtingsfietspad wordt. Daar zijn we blij mee, omdat dit op de route naar school één oversteek van de Majellaknoop scheelt. Maar het is voor onze leerlingen niet voldoende, omdat ze vóór de Spinozabrug alsnog de Spinozaweg zullen moeten oversteken en na de brug nogmaals moeten oversteken over de Lessinglaan. We vragen u om het tweerichtingsfietspad aan de oostzijde van de Spinozaweg dóór te trekken, over de Spinozabrug heen, en te laten doorlopen tot de Kanaalweg. Dat helpt de kinderen echt aan een veilige fietsroute naar school: de leerlingen hoeven de drukke Spinozaweg en Lessinglaan dan niet meer over te steken. Majellaknoop: voorkeur voor de FRIS-variant Voor de Majellaknoop hebben we een voorkeur voor de FRIS-variant, waarbij de Thomas à Kempisweg autovrij wordt. De Majellaknoop wordt dan een drietakskruispunt, waarvan de afstelling van de verkeerslichten eenvoudiger is dan bij een viertakskruispunt. We verwachten dat leerlingen bij de oversteek van de Vleutenseweg op de Majellaknoop minder vertraging oplopen dan in de huidige situatie. Nu wordt de Vleutenseweg niet bij de Majellaknoop overgestoken, maar ter hoogte van het Majellapark, bij de bushalte. Ouders hebben zich over deze onveilige oversteek bij ons beklagd en gevraagd om maatregelen. Een korte wachttijd bij het verkeerslicht om de Vleutenseweg over te steken op de Majellaknoop kan bijdragen aan een veiliger woon-schoolroute. Oversteek Lessinglaan bij Meijsterlaan: doseerlicht Onderweg naar en van de gymzaal in de Montessorischool steken de leerlingen klassikaal de Lessinglaan over ter hoogte van de Meijsterlaan. We zijn blij dat hier een doseerlicht wordt geplaatst, dat in geval van drukte op de Lessinglaan de groepen helpt om veilig over te steken.	brugconstructie. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of het inpassen van een tweerichtingen fietspad haalbaar is. Ook vraagt u om niet alleen op de brug maar ook aan de oostzijde van de Spinozaweg het tweerichtingenfietspad door te trekken en door te laten lopen tot de Kanaalweg. Als twee richtingenfietspaden op de brug mogelijk blijken te zijn, dan wordt de route aan de oostzijde van de Spinozaweg hierop aangesloten. Over de termijn waar binnen de maatregelen kunnen worden uitgevoerd, kunnen wij nu nog geen uitspraken doen. Hiervoor is namelijk eerst een definitief besluit van de gemeenteraad nodig over de het ontwerp van de WSB. Daarnaast is de verwachting dat een aantal procedures moet worden doorlopen. Verder laat u het college weten een voorkeur te hebben voor variant 1 van de Majellaknoop, omdat u verwacht dat de oversteek van de Vleutenseweg bij de Majellaknoop in deze variant eenvoudiger wordt. Dit hangt af van de precieze fietsrichting. De verliestijden bij de oversteek vanaf de Thomas à Kempisweg richting Spinozaweg (fietspad langs de Thomas à Kempisweg langs de westzijde van de weg) zijn bij variant 1 en 2 gelijk. De verliestijden bij de oversteek vanaf de Spinozaweg richting Thomas à Kempisweg richting Spinozaweg (fietspad langs de Thomas à Kempisweg langs de oostzijde van

	Als daaraan behoefte bestaat zijn we graag bereid om onze reactie mondeling aan u toe te lichten. We zien uit naar een constructieve samenwerking om de veiligheid van de woon-schoolroutes te verbeteren. In afwachting van uw reactie, verblijven we,	de weg) zijn bij variant 1 gunstiger dan bij variant 2. Tenslotte laat u weten blij te zijn met de komst van een doseerlicht bij de oversteek met de Everard Meijsterlaan.
279	Graag wil ik reageren inzake het concept-ontwerp westelijke stadsboulevard. In het wijkbericht wordt aangegeven dat er is gekozen voor de gemeentelijke variant zodat alle bewoners erop vooruitgaan. Dit begrijp ik echt helemaal niet. Dit betekent 2 extra onlogische verkeersstromen en stilstaand verkeer met vele nadelen en gemiste kansen op verbetering voor buurt, stad en weggebruikers. 2 jaar geleden waren de belangrijke uitgangspunten steeds verbetering van o.a. luchtkwaliteit, leefbaarheid, voor fietsers en voetgangers en doorstroming. In het dikke rapport MUW van voorjaar 2015, bleek dat voor de Th. A. Kempisweg/ Majella – als je het heel goed las en combineerde– : er drie verkeersstromen inclusief vrachtverkeer bij zouden komen. Ik wil graag met mijn gezin in de stad blijven wonen en in gezondheid oud worden en dat gun ik ook mijn kinderen. Ik wil juist niet hun levensverwachting verkorten. Zeker niet mijn dochter die gevoelig is voor longontsteking. Ik heb er slapeloze nachten van gehad. Nadat wij dit met de buurt destijds hebben ingebracht bij de projectleider en wethouder, werd aangegeven dat dit nog niet goed was doordacht en nog diende te worden uitgewerkt en ideeën welkom waren. Nu 2 jaar verder, met heel veel middelen, (maatschappelijke) kosten en in spanning vanuit de kant van de gemeente en buurt, liggen er 2 varianten waarbij de keuze voor de variant van de gemeente voor dit traject niet met duidelijke argumenten wordt omlijst. Het fris alternatief en de gemeente. De gemeente stelt 2 extra verkeersstromen voor met aan beide zijden vele bewoners waaronder	1. en 2. In de Quick scan lucht en geluid d.d. 8 maart 2017 is op bladzijde 31 een tabel opgenomen, waaruit een verbetering van de luchtkwaliteit blijkt op de Thomas à Kempisweg t.o.v. de autonome situatie, voor zowel variant 1 (sterke verbetering) als voor variant 2 (lichte verbetering), beide als gevolg van lagere verkeersintensiteiten t.o.v. de autonome situatie. In de Quick scan milieu-effecten WSB d.d. 8 mei 2017, waarbij de gehele WSB is doorgerekend wordt dit bevestigd. De keuze voor een bepaalde variant wordt niet alleen van het oogpunt van luchtkwaliteit gemaakt, maar ook op basis van andere criteria (zie Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de WSB). 3. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: Variant 1 alinea Bereikbaarheid fiets/voetganger. 4. Het kruispunt bij de Majellakerk is erg druk met lange wachttijden tot gevolg. Belangrijke oorzaak is dat er veel richtingen met elkaar conflicteren. Door autoverkeer richting Hogeweidebrug in de toekomst via de Thomas à

veel kinderen en stelt dat dit voor alle bewoners. Het Fris alternatief scoort op vrijwel alle uitgangspunten veel beter met veel grotere positieve impact op een groot aantal bewoners en daarnaast voetgangers en fietsers, doorstroming en perspectief voor de toekomst van het plantsoen. Passend bij de uitgangspunten voor het verkeersbeleid, mobiliteitsplan en de ambities van college en stad. De kwantitatieve uitwerking zorgvuldige afweging op belangrijke punten van de varianten, lijkt te zijn vergeten door de projectgroep. Daarom heb ik de volgende vragen 1. De luchtkwaliteit verbeterd als er gekozen wordt voor Fris Alternatief ten opzichte van voorgestelde plan (5% op NO2 en 1% op fijnstof). Waarom kiest de gemeente dan voor een variant met 2 extra verkeerstromen waarbij auto's ook nog eens veel stil zullen staan, optrekken etc? We wonen hier in een zeer kinderrijke buurt en je schrikt nu al telkens van het roet op je ruiten en de waarden die worden gemeten. 2. Qua gezondheidsaspecten scoort Fris Alternatief 33% beter aldus het onderzoek en gaan de meeste bewoners er op vooruit. Hoe kun je aan de burger en buurt uitleggen dat je dan niet kiest voor een oplossing (Fris alternatief) waarbij de gezondheidsaspecten 33% beter scoren dan de variant? 3. Fiets en voetgangers gaan bij het fris alternatief er sterk op vooruit, 29% winst. Nu moet je echt 5–10 minuten wachten bij de Majella knoop. Met de groei van Leidsche Rijn en Cartesius driehoek komen en opkomst elektrische fiets komen er nog veel meer fietsers bij. Belangrijke punten als oversteek bij het spoor en Majellaknoop worden veel eenvoudiger, bespaart tijd en waarschijnlijk veiliger. Waarom kiest de gemeente daar niet voor? 4. Het autoverkeer, de 2 stromen in de gemeentelijke variant, richting de RING/Hogeweidebrug wordt onnodig langs de Thomas à Kempisweg gestuurd. Behalve vanuit de buurt en dit is dat ook onlogisch voor die weggebruikers vanuit de Vleutenseweg en Lessinglaan gezien of als je naar de Gamma/ Spinoza plantsoen wilt. Niemand ziet die logica. Dus waarom?	Kempisweg en het Thomas à Kempisplantsoen te leiden, kan het kruispunt bij de Majellakerk worden vereenvoudigd. Dit geeft kortere wachttijden voor voetgangers en fietsers en vraagt om een kleiner ruimtebeslag voor wachtend autoverkeer. Voor de verkeerskundige analyse is gebruik gemaakt van verkeerstellingen in de huidige situatie. Ten tijde van deze tellingen was de Sligro al aan de Cartesiusweg gevestigd. De aan- en afvoer van auto- en vrachtverkeer naar dit bedrijf is dus meegenomen in de analyses. De filevorming in Oog in Al is een bekend probleem. Om die reden heeft het college bij vrijgave van de plannen voor de WSB voor inspraak de bestuurlijke opdracht mee gegeven om op korte termijn al maatregelen te nemen met als doel de fileproblematiek op de Pijperlaan– Joseph Haydnlaan en Lessinglaan te verminderen. Dit op verzoek van een aantal bewoners. Hier wordt op dit moment aan gewerkt. 5,6 en 7. Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1. Ter aanvulling voor wat betreft voorkeur variant 2: Onze voorkeur is mede bepaald door de in onze ogen onevenredige verdeling van de lusten en lasten voor de bewoners in het hele gebied rondom de Majellaknoop met name op het gebied

	5. Fris alternatief biedt mogelijkheden om de buurt Majella, Thomas a Kempisplantsoen mooier, groener en leefbaar te maken ook direct voor de bewoners van het plantsoen. Daarnaast krijgt de Majella kerk die zeer actief is – ook in de buurt – het aanzien wat het verdient. Daarbij is er in de toekomst nieuwbouw mogelijk zonder extra investeringen nu. Dit alles is winst voor de stad in verschillende opzichten. Dus waarom wordt er gekozen voor een variant dat lijkt op de bestaande situatie en worden deze kansen niet benut? 6. Waarom kiezen jullie zonder duidelijke argumenten voor de gemeentelijke variant in plaats van een fris alternatief wat gedragen wordt door bewoners, Wijkraad, schepenbuurt, Ronduit Oog in al en gezien voor o.a. bovenstaande varianten? 7. Kortom, willen jullie – als je blijft – een goede analyse en afweging per belangrijke punt naar omvang bewoners en andere gebruikers maken? Uiteraard zullen er nog aandachtspunten zijn bij de uitwerking van beide varianten, maar bovenstaande is de enige weg om tot een zorgvuldige keuze te komen en een gezond, leefbaar, aantrekkelijk Utrecht West en stad te realiseren en dat ook blijft.	van lucht en geluid. Voor wat betreft de impact van inrichtingskeuzes voor omgeving Majellaknoop: aan de hand van dit criterium hebben we de effecten van beide varianten voor de Majellaknoop én het omliggend gebied bekeken. Het gaat hier dus ook om de gevolgen voor aanwonenden en belanghebbenden in het aangrenzende gebied van de Majellaknoop (bijv. bewoners van de Spinozaweg, Majellapark etc.).
280	1. Een autoluw Lombokplein en beperken doorgaand autoverkeer op Westelijke Stadsboulevard is 2 x slim De Ontwikkelgroep Lombok Centraal zet zich in voor het ontwikkelen van het Westplein e.o. tot een mooi onderdeel van het nieuwe centrum, een plein met Lombokse identiteit langs de bevaarbare Leidsche Rijn, met als belangrijkste functies ontmoeten en verbinden voor langzame/actieve mobiliteit. Om de gewenste kwaliteiten van het Lombokplein e.o. te realiseren is het nodig dat dit gebied niet belast wordt door te veel automobilititeit. De gemeente heeft als norm vastgesteld maximaal 15.000 autobewegingen per etmaal. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal streeft naar een autodruk van 6.000 tot 8.000 autobewegingen per etmaal. Dit is voldoende om de noodzakelijke autobereikbaarheid van de oude en nieuwe binnenstad te faciliteren, maar dit betekent wel dat doorgaand autoverkeer drastisch geweerd moet worden, dat meer gekozen wordt voor fiets of OV, dat andere routes gebruikt worden voor doorgaand verkeer en dat op andere plekken geparkeerd wordt. De Ontwikkelgroep Lombok Centraal wil niet dat maatregelen die nodig zijn de kwaliteit van de oude en nieuwe binnenstad te verbeteren (zoals een 2x1 30 km weg vanaf het Merwedekanaal, ontkoppeling Westplein/Lombokplein ⇔ Vleutenseweg, knijp Daalsetunnel ⇔	1. Dit wordt ter kennisgeving aangenomen. 2. De functie van de WSB in het volledige netwerk van wegen in Utrecht is vastgelegd in het door de gemeenteraad vastgestelde Mobiliteitsplan SRSRSB: De WSB is bedoeld voor bestemmingsverkeer. Dat is verkeer met een herkomst of bestemming binnen het gebied tussen het 24 Oktoberplein, de Hogeweidebrug en de Marnixbrug. Met behulp van tellingen en kentekenonderzoek is vastgesteld om hoeveel verkeer dit gaat. De weg is zo ontworpen dat bestemmingsverkeer er met een acceptabele doorstroming gebruik van kan maken. Dat betekent inderdaad dat er op een aantal plekken meer rijstroken nodig zijn dan de ambitie van

Amsterdamsestraatweg) tot gevolg hebben dat de situatie op andere plekken in de stad, bijvoorbeeld de Westelijke Stadsboulevard verslechteren. De doelen van de Westelijke stadsboulevard, verbeteren van de leef kwaliteit van de aanliggende woonbuurten, wegnemen van de barrièrewerking en verbeteren van de oversteekbaarheid, veiligstellen van de bereikbaarheid van de aanliggende buurten, maar weren van het doorgaande verkeer sluiten juist aan op onze doelen voor het Lombokplein e.o.. In het verleden (ALU, Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, Maatregelpakket Utrecht West) is steeds al ambitie geformuleerd dat de autodruk op de Westelijke stadsboulevard teruggebracht zou worden naar maximaal 15.000 autobewegingen per dag op de PHL en maximaal 20.000 op de Cartesiusweg. Velen vinden die 20.000 al veel te veel, en zien liever voor de Cartesiusweg en Josephlaan ook een maximum van 15.000. Net als veel bewoners van de buurten langs de Westelijke Stadsboulevard kijken we al veel te lang uit naar het realiseren van de Westelijke Stadsboulevard. 2. Houdt vast aan oorspronkelijke ambities/ beperk doorgaand verkeer Maar we zien dat de gemeente nu zowel voor het Lombokplein e.o. als voor de Westelijke Stadsboulevard plannen heeft uitgewerkt waarin de oorspronkelijke ambities weer losgelaten worden. In het conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard wordt nog veel te veel doorgaand autoverkeer gefaciliteerd. Deels omdat 'bestemmingsverkeer' volgens ons nog te ruim gedefinieerd wordt. Anderzijds zijn op basis van analyses van de doorstroming op verschillende plekken toch weer meer in- en uitvoegstroken worden gerealiseerd en 'omdat kruispunten in elkaar overlopen' over hele stukken in plaats van 2x1, 2x2 rijstroken voorgesteld. Dit is volgens de Ontwikkelgroep Lombok Centraal niet alleen in strijd met ontwerpprincipes van de stadsboulevard maar bovendien contraproductief. Maatregelen om de doorstroming te vergroten is dweilen met de kraan open, ze zetten zelfs de kraan nog verder open, terwijl het nodig is om de kraan verder dicht te draaien, om volumemaatregelen te nemen. Ontwerp de Westelijke Stadsboulevard op basis van de oorspronkelijke maximale capaciteiten (max 15.000PHL, max 20.000 Cartesiusweg). Dan zijn extra uitvoegstroken niet nodig en is 2x1 over de hele route voldoende. Het is zeer misleidend dat in de stukken over de Westelijke Stadsboulevard bijna overal alleen over percentages autoverkeer wordt gesproken en bijna nergens over absolute aantallen. Alleen in een	2x1 rijstroken. Om ervoor te zorgen dat de hoeveelheid en het type verkeer (voornamelijk bestemmingsverkeer) past bij de toekomstige inrichting van de weg, wordt ingezet op drie componenten. De drie componenten zorgen juist in samenhang voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven 3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. Zoals in de Quick Scan milieueffecten WSB d.d. 8 mei 2017 is te zien (figuur 3.1 pagina 17), verbetert de luchtkwaliteit langs vrijwel de gehele WSB, met uitzondering van twee wegvakken bij de Majellaknoop en het wegvak De Omloop. 3. Het doorgaand verkeer wordt geweerd door dosering aan de randen bijv. bij het 24

bijlage over de milieueffecten worden absolute aantallen genoemd en die zijn veel hoger: 26.000 op de PHLen 30.000 op de Cartesiusweg bij de Schepenbuurt en 22.000 op de Josephlaan. Overigens staan in de Milieu Effect Rapportage voor het Beurskwartier en het Lombokplein e.o. nog veel hogere aantallen, zeker als je rekening houdt met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone: PHL28.000; Cartesiusweg 43.000; zowat een verdubbeling t.o.v. de oorspronkelijke ambitie. 3. Beperk doorstroming / kies voor Fris alternatief Deze volumes zijn veel te hoog om de doelstellingen te realiseren. In plaats van de doorstroming te vergroten is het juist nodig om de snelheid te beperken en om de aantrekkelijkheid van de stadsboulevard als doorgaande route te verminderen. Oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is belangrijker dan (snelle) doorstroming van doorgaand verkeer. Als doorgaand verkeer echt geweerd wordt, zijn de buurten direct langs de Westelijke Stadsboulevard beter autobereikbaar. Dit is één van de argumenten waarom de Ontwikkelgroep Lombok Centraal pleit voor een OV-plein bij Station Zuilen en het Fris Alternatief. Het Fris Alternatief bij het Thomas à Kempisplantsoen heeft volgens de Ontwikkelgroep Lombok Centraal de voorkeur boven het omsingelen van het Thomas à Kempisplantsoen door in- en uitgaand verkeer. Het Fris Alternatief bevordert de toeleiding naar de snelweg en vermindert de uitstraling van de Westelijke Stadsboulevard als doorgangsroute. Anders dan de verkeersdeskundigen van de gemeente denken wij dat dit helpt om ongewenst doorgaand verkeer te ontmoedigen. Het Fris Alternatief zorgt dat het Thomas à Kempisplantsoen niet geïsoleerd wordt, maar betrokken bij Majella. Het is waar dat de overlast van autoverkeer geconcentreerd wordt op de Vleutenseweg ten westen van het Thomas à Kempisplantsoen, maar dit betekent ook dat bij de herontwikkeling van het Thomas à Kempisplantsoen ook gerichte maatregelen getroffen kunnen worden tegen deze overlast. Dat is een echte verbetering in plaats van het slechts verspreiden van de ellende zodat iedereen er last van heeft en het ook niet aan te pakken is. We zijn geen voorstander van aanpassing van de kruising PHL–Meijsterlaan gericht op verbetering van de doorstroming van het autoverkeer op de PHL, wel voor zover het de oversteekbaarheid voor voetgangers en fiets bevordert. 4. Beperk het volume door dosering / betrek bewoners hierbij Laat niet meer verkeer toe op de westelijke stadsboulevard dan we willen (15.000 – 20.000) en de	Oktoberplein. Het is juist de bedoeling dat doorgaand verkeer op deze plekken – waar automobilisten nog een keuze kan maken – een alternatieve route zoekt. In de verkeerskundige analyse is in hoofdstuk 5, p. 29 meer informatie te vinden over het doseren aan de rand en het effect hiervan op de hoeveelheid verkeer. Voor wat betreft uw voorkeur voor variant 1 Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: Variant 1. De herinrichting van het kruispunt Everard Meijsterlaan–Lessinglaan is bedoeld om het auto- en busverkeer beter te laten doorstromen en tegelijkertijd de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Met de komst van de Dafne Schippersbrug kruist er meer fietsverkeer de Lessinglaan. Het autoverkeer kan naast de Everard Meijsterlaan ook via een aantal andere aansluitingen de Lessinglaan oprijden en de wijk verlaten. Doordat de doorstroming van het verkeer op de Lessinglaan naar verwachting verbetert, is het voor autoverkeer niet meer aantrekkelijk om te sluipen door de wijk. 4. De WSB is ontworpen op de hoeveelheid bestemmingsverkeer, zie punt 1. DVM is hierbij een hulpmiddel, zie punt 3. De alternatieve routes voor het doorgaand verkeer zijn via de RING.

2x1 wegen kunnen verwerken. Dit kan onder meer door dosering aan de buitenkant en dynamisch verkeersmanagement. Beperk aan de 'ingang' bij het 24 oktoberplein, zowel het verkeer vanaf de snelweg als vanuit Kanaleneiland. Wij maken ons zorgen over de ruime verkeersinrichting aan de kop en staart van de Westelijke Stadsboulevard. Wij constateren dat het reëel is dat er hier files gaan ontstaan en dat door het verkeer gezocht gaat worden naar alternatieve routes. In het plan is hierover geen toelichting te vinden. Wij vinden dat voor ingebruikname plannen voorhanden moeten zijn om sluipverkeer c.q. gebruik van ongewenste routes door de wijk tegen te gaan. Dynamisch verkeersmanagement is niet alleen een technisch onderwerp, maar ook politiek. Formuleer heldere doelstellingen en betrek bewoners, verkeersgroepen en wijkraden bij het uitwerken, monitoren en bijstellen van het dynamisch verkeersmanagement. 5. Verbeter aansluiting Hogeweidebrug op snelwegennet Het doorgaand autoverkeer over de PHL is sterk toegenomen door het verslechteren van de aansluiting op de snelweg bij de Hogeweidebrug. Het is wenselijk dat bestemmingsverkeer voor de buurten Majella, Nieuw Engeland, Laan van Nieuw Guinea en Lombok noord kiest voor een route over de Hogeweidebrug in plaats van door Oog in Al. Verbeteringen zijn mogelijk door (in noordelijke richting) de lus in de NOUW2 af te snijden en (in zuidelijke richting) de bewegwijzering/leesbaarheid van de bestaande route te verbeteren of een aansluiting van de Hogeweidebrug op de Stadsbaan Leidsche Rijn te maken. 6. Aanvullend onderzoek verkeersscenario's De Ontwikkelgroep Lombok Centraal heeft de afgelopen periode diverse discussies gevoerd met bewoners, verkeersgroepen en wijkraden over de samenhangende verkeersproblematiek. Ondanks verschillen in belangen en gezichtspunten zijn velen het erover eens dat het van belang is om diverse verkeersmaatregelen in onderlinge samenhang en wisselwerking te bekijken. De eerste analyses en voorstellen hebben hun neerslag gevonden in 't Wiel De Ontwikkelgroep Lombok Centraal adviseert om samen met bewoners, verkeersgroepen en wijkraden een aanvullend onderzoek te doen. Het onderzoek omvat een analyse van herkomst en bestemmingsverkeer (om een scherper beeld te krijgen van de problematiek van het doorgaand verkeer) en het doorrekenen en analyseren van enkele scenario's met oplossingsrichtingen die door de bewoners, verkeersgroepen en wijkraden zijn aangedragen.	We proberen op drie manieren mensen te motiveren tot ander, meer gewenst gedrag, namelijk: 1^e: mensen verleiden niet te reizen 2^e: mensen verleiden met andere vervoermiddelen te reizen door de fiets en het OV aantrekkelijker te maken (door inzet van mobiliteitsmanagement en DVM) 3^e: mensen informeren over de gewenste rijroute bijvoorbeeld via NRU (Amsterdam) of via de oostelijke Ring (Den Bosch) via routeinformatie. 5. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. V.w.b. de bewegwijzering, zie punt 4. 6. Wij zijn verheugd dat een aantal bewonersorganisaties zich heeft verenigd in Het Wiel. Inmiddels hebben enkele bijeenkomsten plaatsgevonden met de door de gemeente aangestelde omgevingsmanager; de samenwerking krijgt verder vorm dankzij de inzet van inhoudelijk deskundigen. Wij hopen dat deze constructieve bijeenkomsten goed inzicht gaan geven in de problematiek en de mogelijke oplossing. De in dat kader besproken onderwerpen en thema's overstijgen het project WSB. 7. In de volgende fase wordt de fasering van de werkzaamheden uitgewerkt. Welk deel als eerste wordt opgepakt weten we nog niet. Dat hangt van

	7. Geen uitstel, maar naar voren trekken maatregelen De Ontwikkelgroep Lombok Centraal is weliswaar kritisch over de nu voorliggende plannen voor zowel het Lombokplein e.o. als voor de Westelijke Stadsboulevard. We pleiten voor het vasthouden van oude ambities en extra maatregelen die volgens ons in lijn zijn met het stedelijk beleid zoals 3 x slim. Dat betekent niet dat we pleiten voor uitstel van het nemen van maatregelen, integendeel. Het duurt allemaal al veel te lang. We pleiten er juist voor dat in overleg met diverse betrokkenen al versneld maatregelen getroffen worden die passen in de gewenste richting.	veel factoren af, waaronder procedures en de kabels en leidingen die in de grond liggen. We moeten ook zorgen dat de stad bereikbaar blijft. Bij vrijgave van de plannen voor inspraak hebben wij de bestuurlijke opdracht meegegeven om te onderzoeken of er op korte termijn al maatregelen mogelijk zijn in Oog in Al. Dit op verzoek van een aantal bewoners. Hier wordt op dit moment aan gewerkt.
281	We hebben zelf geen auto, maar fietsen elke dag met onze kinderen tussen Broerestraat en de Montessori School in Oog in Al. We vragen dus dat het advies van de Fietzersbond serieus wordt genomen – op dit moment is het kruispunt heel gevaarlijk voor fietsende kinderen. Lange wachttijden betekenen dat kinderen door een grote groep ongeduldige fietsers moeten rijden. Een goede en veilige doorstroming voor fietsers is voor ons heel belangrijk!	Een goede verkeersveiligheid is ook een belangrijk uitgangspunt voor de stadsboulevard. Wij vermoeden dat u doelt op de wachttijden voor fietsers bij het kruispunt Vleutenseweg–Thomas à Kempisweg. De gemeente heeft bij het ontwerpen van het nieuwe kruispunt rekening gehouden met de criteria voor de maximale cyclustijd voor auto- en langzaam verkeer.
282	Met dank namens Koninklijke Douwe Egberts BV (JDE) voor de mogelijkheid die u biedt, beantwoordt JDE hierbij aan uw verzoek om het conceptontwerp van de Westelijke Stadsboulevard van een reactie te voorzien. Mede door ervaringen met eerdere reconstructies, maakt JDE zich ernstig zorgen over verdere verslechtering van de bereikbaarheid van JDE tijdens en na realisering van de voorgestelde conceptontwerpen. In tegenstelling tot wat prognoses voorspelden, is de bereikbaarheid van JDE substantieel slechter geworden door de verwijdering van de directe aansluiting op de A2 (2007), de ontwikkelingen van de NOUW 1 en 2, en recentelijk de sluiting van de Stadsbaan aan de westzijde van de A2. In de bijlage onderbouwt JDE de problemen, die JDE voorziet bij de nieuwe conceptontwerpen. JDE is het op een na grootste koffie- en theebedrijf ter wereld. In Utrecht zijn er 1.500 medewerkers met verschillende nationaliteiten werkzaam voor nationale en internationale afdelingen. Als grote internationale werkgever is JDE van belang voor de Gemeente Utrecht, zeker	In uw brief spreekt u uw zorgen uit over de bereikbaarheid van JDE tijdens en na realisering van de voorgestelde ontwerpen. Wij gaan het ervan uit dat u hiermee de beide varianten voor de Majellaknoop bedoelt. Voor de goede orde: het college heeft een voorkeur uitgesproken voor variant 2 en zal de gemeenteraad conform adviseren. Na besluitvorming zal naar verwachting één van de twee varianten in uitvoering worden genomen. U stelt dat de bereikbaarheid van JDE substantieel slechter is geworden als gevolg van een aantal wijzigingen in het verleden: afrit A2, ontwikkelingen NOUW 1 en 2 en de sluiting van de Stadsbaan.

gezien de ambitie van de Gemeente Utrecht als internationale stad. Het gemeenschappelijk belang van goede bereikbaarheid voor vrachtverkeer, personenauto's, fiets en openbaar vervoer is evident. Dit wederzijds belang is in de overeenkomst van 7 februari 2006 tussen de Gemeente Utrecht en Koninklijke Douwe Egberts BV vastgelegd. Daarin is overeengekomen dat Gemeente Utrecht zich ertoe zal inspannen om maatregelen te treffen die de verkeersafwikkeling voor JDE verbeteren. JDE ziet in de nieuwe conceptplannen voor de Westelijke Stadsboulevard een aanleiding om met u in gesprek te gaan om hieraan invulling te geven. De directie van JDE wil graag op zo korte mogelijke termijn met u overleggen over effectieve en integrale verbetering van de bereikbaarheid van JDE. In het vertrouwen dat dat overleg kan plaatsvinden vóór u de conceptontwerpen behandelt, neemt JDE het initiatief om dit met uw heer Wim Greijn te plannen. Bijlage Kantttekeningen bij de ontwikkelplannen van de gemeente Utrecht met betrekking tot de westelijke stadsboulevard 1. Inleiding De gemeente Utrecht heeft het voornemen kenbaar gemaakt de westelijke stadsboulevard qua vormgeving en inpassing aan te pakken. Dit is aanleiding voor Jacobs Douwe Egberts om met Royal HaskoningDHV de voorgenomen aanpak op de bereikbaarheid te beoordelen. Daarbij hebben wij de volgende nota's betrokken: Westelijke stadsboulevard , integraal programma van eisen en functioneel ontwerp, 19 mei 2017; Westelijke stadsboulevard, verkeerskundige rapportage, mei 2017; Westelijke stadsboulevard, beoordeling varianten Majellaknoop,	Het besluit om de afrit A2 Oog in Al te verwijderen is in 1996 door Gemeente in overleg met Rijkswaterstaat genomen om de aanleg van de A2-landtunnel en de ontwikkeling van Leidsche Rijn mogelijk te maken. We begrijpen dat u het verdwijnen van deze afrit als niet wenselijk ervaart. Dit is echter een gegeven. Het terugbrengen van een aansluiting op deze plek is fysiek niet meer mogelijk. Hetzelfde geldt voor de tijdelijke aansluiting van de Hogeweide brug op de A2 richting Den Bosch. Deze tijdelijke verbinding is, conform de planvorming en besluitvorming in het kader van de ontwikkeling Leidsche Rijn, vervallen. In de gesprekken die recent gevoerd zijn tussen medewerkers van uw organisatie en vertegenwoordigers van de projectorganisatie Westelijke Stadsboulevard en de projectleider Leidsche Rijn is uitgebreid ingegaan op de achtergrond en historie van genoemde wijzigingen die samenhangen met de bouw van Leidsche Rijn maar ook met de groei van Utrecht. De gemeenteraad heeft met het vaststellen van het mobiliteitsplan SRSRSB (mei 2016) er (opnieuw) voor gekozen om de bestaande infrastructuur zo goed mogelijk te benutten (geen nieuwe verkeerscorridors bouwen). Gezien de capaciteitsuitbreidingen van het doorgaande hoofdwegennet rond de stad acht de gemeente het niet verstandig meer poorten naar de stad te openen en daarmee nog meer autoverkeer de

ongedateerd; Vraagbeïnvloeding westelijke stadsboulevard, Rebel Groep, 6 maart 2017; Quick scan milieueffecten westelijke stadsboulevard, 8 mei 2017; Quick scan lucht en geluid Majellaknoop. 2. Ontsluiting van JOE ten tijde van de aansluiting Lage Weide op de A2 Tot voor enige jaren terug –vóór de reconstructie en verbreding van de A2 inclusief de aanleg van de landtunnel– bestond er een aansluiting Lage Weide op de A2. Vanaf deze aansluiting kon Jacobs Douwe Egberts direct worden bereikt via de Vleutenseweg en de Vleutensevaart. Zie bijlage: <i>Figuur 1: voormalige ontsluiting Lage Weide op de A2</i> Deze ontsluiting kende het grote voordeel dat zij op zeer korte afstand (ca. 1,5 km) van de locatie van Jacobs Douwe Egberts lag. Vanaf de aansluiting trof men slechts drie verkeerslichten tot aan de toegang van Jacobs Douwe Egberts. De bereikbaarheid was optimaal. 3. Verkeerssituatie en de huidige ontsluiting van JOE De vestiging van JDE in Utrecht is direct ontsloten via de Vleutensevaart. Deze weg op zijn beurt sluit aan op de Vleutenseweg, waarna vervolgens in westelijk richting via de Vleutensebaan en de Wolfgang Pauliweg (NOUW 2)– Lageweideviaduct de A2 kan worden bereikt. In oostelijke richting kunnen via de westelijke stadsboulevard verschillende delen van de stad Utrecht en de regio worden bereikt. Ook kan via de westelijke stadsboulevard en de Dominee Martin Luther Kinglaan de A2 worden bereikt. Waar in het nabije verleden de A2 via de aansluiting Lage Weide vanuit JDE direct kon worden aangereden, moet hier thans gebruik gemaakt worden van het lokale wegennet. De afstand tussen de noordelijke ontsluiting via de NOUW2 en JDE is aanzienlijk langer dan de oorspronkelijke aansluiting (nu ca. 4,5 km lang). De afstand tussen de zuidelijke ontsluiting via de PHL–laan en de Dominee Martin Luther Kinglaan is ook aanzienlijk	stad binnen te laten. In uw brief gaat u in op de overeenkomst tussen JDE en Gemeente Utrecht van 7 februari 2006. U refereert daarbij aan de inspanningsverplichting van de gemeente om de verkeersafwikkeling te verbeteren. De gemeente heeft de infrastructurele maatregelen zoals vastgelegd in de overeenkomst uitgevoerd. De gemeente is zich zeer bewust van de benodigde inspanning om de stad bereikbaar en leefbaar te houden. Door projecten zoals de westelijke stadsboulevard werkt de gemeente aan uitvoering van de ambities uit het mobiliteitsplan <i>Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen</i>. Daarbij wordt het doorgaand verkeer zoveel mogelijk buiten de stad om geleid waardoor de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer verbetert. U vraagt de gemeente om het gesprek aan te gaan over de vraag in hoeverre de Westelijke Stadsboulevard invulling geeft aan deze opgave. Het college is ervan op de hoogte gebracht dat op ambtelijk en bestuurlijk niveau het overleg met JDE over genoemde zorgpunten inmiddels loopt. Hieronder gaan wij puntsgewijs in op de bijlage “verkeerskundige advisering westelijke stadsboulevard” behorend bij uw brief van 7 juli jl. In verband met de leesbaarheid is de gemeentelijke reactie cursief weergegeven.

langer en daarnaast minder toegankelijk voor goederenvervoer. Gezien het huidige verkeersaanbod op de betreffende wegen, staat de bereikbaarheid van JDE zowel in de ochtendspits als in de avondspits aanzienlijk onder druk. Een globaal beeld hiervan geven onderstaande figuren in de omgeving van de Majellaknoop, zie bijlagen Naarmate de stromen donkerder rood kleuren, is de afwikkeling problematischer. Het is duidelijk dat zich nu al, en dagelijks congestie op de wegen in en om de Majellaknoop voordoet. Naast de genoemde route via de westelijke stadsboulevard en via de NOUW2 is er nog een route via de Stadsbaan tussen Hooggelegen en de Vleutensebaan, maar ook deze route vertoont ook nu al congestie op een aantal delen van de route. Bovendien wordt JDE bereikt via de Vleutense-baan en het beoogde doseerpunt ter hoogte van de Gele brug. Deze route is dan ook geen reëel alternatief voor de bereikbaarheid van JDE. 4. Toekomstige verkeersstromen in de autonome situatie en de plansituatie in 2030 In de nota 'Quick scan milieueffecten westelijke stadsboulevard' is een overzicht opgenomen van de intensiteiten in de huidige situatie (2019 i.v.m. milieuberekeningen) volgens de autonome ontwikkelingen in 2030 en volgens de varianten 1 en 2 voor de Majellaknoop in de plansituatie. Onderstaand is een selectie van die intensiteiten opgenomen, waarbij wij ons beperken tot de variant 2. De cijfers corresponderen met die op pagina 5 uit de genoemde nota.	BIJLAGE Kanttekeningen bij de ontwikkelplannen van de gemeente Utrecht met betrekking tot de WSB. 5. Inleiding U benoemt de nota's die u betrokken hebt bij uw reactie. • Westelijke Stadsboulevard, integraal programma van eisen en functioneel ontwerp, 19 mei 2017; • Westelijke Stadsboulevard, verkeerskundige rapportage, mei 2017; • Westelijke Stadsboulevard, beoordeling varianten Majellaknoop ongedateerd; • Vraagbeïnvloeding Westelijke Stadsboulevard, Rebel Groep, 6 maart 2017; • Quick scan milieueffecten Westelijke Stadsboulevard, 8 mei 2017; • Quick scan lucht en geluid Majellaknoop. <i>Bovenstaande neemt de gemeente ter kennisgeving aan.</i> 6. Ontsluiting van JDE ten tijde van de aansluiting Lage Weide op de A2 U beschrijft de situatie voor de reconstructie en verbreding van de A2 en licht die toe met figuur 1: ontsluiting Lage Weide op de A2.

		U stelt dat deze ontsluiting het grote voordeel kende dat zij op zeer korte afstand (ca. 1,5 km) van de locatie van Jacobs Douwe Egberts lag. Vanaf de aansluiting trof men slechts drie verkeerslichten tot aan de toegang van Jacobs Douwe Egberts. De bereikbaarheid was optimaal. <i>Het besluit om de afrit A2 Oog in Al te verwijderen is in 1996 door de Gemeente in overleg met Rijkswaterstaat genomen om aanleg van A2-landtunnel en de ontwikkeling van Leidsche Rijn mogelijk te maken. We begrijpen dat u het verdwijnen van deze afrit als niet wenselijk ervaart, dit is echter een gegeven.</i> 7. Verkeerssituatie en de huidige ontsluiting van JDE U beschrijft de huidige verkeerssituatie en ontsluiting voor JDE. De afstand tot de noordelijke ontsluiting via de NOUW2 is aanzienlijk langer dan in het verleden stelt u. Ook de afstand tussen de zuidelijke ontsluiting via de Pijperlaan-Joseph Haydnlaan-Lessinglaan en de Dominee Martin Luther Kinglaan is aanzienlijk langer en naar uw mening minder toegankelijk voor goederenvervoer. U beschrijft de drukte op deze routes. Ook de route via de Stadsbaan tussen Hooggelegen en de Vleutensebaan vertoont congestie op een aantal delen van de route. Vervolgens noemt u het beoogde doseerpunt ter hoogte van de Hogeweide brug. <i>Zoals aangegeven is de route via de Pijperlaan-</i>

		<i>Joseph Haydnlaan–Lessinglaan minder geschikt voor vrachtverkeer. De verkeersverbinding NOUW2 is de beoogde invalsroute naar de omgeving Jacobs Douwe Egberts. De verkeerscapaciteit van het weggedeelte NOUW2 is inmiddels op orde. Aan de noordelijke zijde van de NOUW2 is de gemeente in overleg met de wegbeheerder van de A2-aansluiting Lage Weide om te zorgen dat ook dit weggedeelte (tussen NOUW2 en de A2) voldoende capaciteit biedt. Aan de zuidelijke zijde zal het autoverkeer gedurende de spitsperioden mogelijk te maken krijgen met een wachtrij. Dan gaat het gedurende de spitsperioden en afhankelijk van de drukte op dat moment om een vertraging van circa 1–2 minuten, waarbij met dynamisch verkeersmanagement wordt gezorgd voor de bereikbaarheid. Dit is een gevolg van de wens van de gemeente om een goede balans te vinden tussen doorstroming van het auto- en vrachtverkeer, openbaar vervoer, fietsverkeer en voetgangers. De gemeente wil graag in nader gezamenlijk overleg onderzoeken welke aanvullende maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van Jacobs Douwe Egberts te optimaliseren.</i> <i>In eerder overleg heeft u de suggestie gedaan om onderzoek te doen naar optimalisatie van de locatie van de bushalte Vleutenseweg. Wij zullen over deze mogelijkheid in gesprek gaan met de Provincie Utrecht.</i>

		<i>Ook op het gebied van mobiliteitsmanagement zullen wij samen met u kijken naar kansen voor uw organisatie. Waar mogelijk sluiten we daarbij aan bij lopende gemeentelijke of regionale initiatieven zoals 'Goed op weg'.</i> 8. Toekomstige verkeersstromen in de autonome situatie en de plansituatie in 2030 U constateert dat de cijfers in tabel 2 afwijken van die uit tabel 1 van de Quick Scan. Inmiddels is aan u toegelicht hoe dit verklaard dient te worden. Wij verwijzen naar het telefonisch contact hierover, de mail van C. Kwantes aan de heer J. van Dijk (RHDV), o.a. van 5 juli 2017, en het overleg van C. Kwantes met de heer J. van Dijk op 29 augustus 2017 in Amersfoort. Ook ten aanzien van de berekening van de gemiddelde werkdag is inmiddels aanvullende informatie verstrekt tijdens bovenstaande contactmomenten. Ook merkt u op dat de intensiteiten op de Marnixlaan, St. Josephlaan en Cartesiusweg fors lager liggen dan in de autonome situatie 2030. Ook vindt u het opmerkelijk dat er hogere intensiteiten worden berekend op de wegen in Oog in Al dan in de huidige situatie. Deze vragen zijn inmiddels uitgebreid besproken in overleg met de heer J. van Dijk.

		<i>Kern van de zaak is dat de maatregelen van de Westelijke Stadsboulevard verhoudingsgewijs meer effect sorteren in het gedeelte buiten Oog in Al, omdat de fysieke aanpassingen buiten Oog in Al verder gaan dan in Oog in Al zelf. De wegen in Oog in Al hebben namelijk reeds een inrichting als stadsboulevard.</i> 9. Verkeersafwikkeling in de plansituatie 2030 schiet te kort U concludeert dat er zich op de PHL-laan met de vormgeving van de Westelijke Stadsboulevard grote afwikkelingsproblemen in de spitsen zullen voordoen omdat de intensiteiten in 2030 hoger uitkomen dan in de huidige situatie. Daarin is immers ook al sprake van afwikkelingsproblemen. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van JDE voor auto- en vrachtverkeer. <i>In Oog in Al zullen de fysieke aanpassingen zich met name richten op de kruispunten. Hier zal een aantal optimalisaties worden gerealiseerd die bijdragen aan een betere oversteekbaarheid, maar ook aan een soepelere doorstroming van autoverkeer (zogenoemde 'langzaam rijden gaat sneller'-kruispunten die tot minder filevorming leiden). De toekomstige inrichting en de toekomstige verkeersdrukte zijn getoetst met het simulatiemodel VISSIM. Hieruit blijkt een goede verkeersafwikkeling.</i>

		10. Commentaar JDE en visie ten aanzien van de alternatieven <i>Hier gaat u in op de varianten Majellaknoop, als onderdeel van de westelijke stadsboulevard.</i> <u>Algemeen</u> Wat is de verkeerskundige reden om het huidige ontwerp van de Majelleknoop te wijzigen? <i>Op dit moment werken de verschillende kruispuntstromen ongunstig op elkaar in, omdat veel van deze stromen elkaar kruisen en hierdoor elkaar hinderen. Doordat de stromen in tijd achter elkaar over het kruispunt worden geleid, ontstaan er lange wachttijden voor voetgangers, fietsers, OV en autoverkeer. Een versimpeling van de kruispuntstromen leidt tot een meer ontspannen situatie, waardoor de wachttijden afnemen.</i> <u>Alternatief 1</u> U ziet als nadeel voor JDE dat al het verkeer over de Vleutenseweg wordt geleid waardoor meer en langere wachttijden van en naar de Keulsekade/JDE ontstaan. In variant 1 zal het kruispunt Keulsekade-Vleutenseweg intensiever gebruikt worden, waardoor hier langere wachttijden zullen ontstaan.

		<u>Alternatief 2</u> De linksaffer van de Spinozaweg naar de Keulsekade verdwijnt. Bestemmingsverkeer richting JDE moet om het Thomas à Kempisplantsoen heenrijden. U voorziet een langere reistijd. Ook ziet u de voordelen niet van de overall verkeersafwikkeling op de Majellaknoop. <i>Een deel van de verkeersstromen (de relatie vanuit Spinozaweg naar JDE) zal iets om moeten rijden. Andere verkeersstromen (bijv. vanaf de Hogeweidebrug van en naar JDE of vanaf JDE naar de Spinozaweg) blijven hetzelfde als nu. Het uiteindelijke voordeel is dat dat omrijden van de genoemde relatie gebeurt via routes met simpelere kruispunten dan nu (minder wachttijden op kruispunten). Naar verwachting komt dit ten goede aan de overall verkeersafwikkeling op en rond de Majellaknoop.</i> 11. Conclusie Om de leefbaarheid in het gebied te vergroten zal de capaciteit van de weg worden beperkt. U stelt dat op het gedeelte van de PHL-laan de verkeersintensiteiten hoger uitkomen dan in de huidige situatie. Ook ziet u in de huidige situatie al problemen op het genoemde tracé. Uw zorg is dat de verkeersafwikkeling nog verder verslechtert en dat dit ten koste gaat

		van de bereikbaarheid van JDE. U vraagt het college daarom de plannen zodanig bij te stellen dat een goede verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van JDE is gegarandeerd. <i>Wij hechten als stad veel waarde aan een goede afstemming met JDE. Wij stellen voor om nader met u in overleg te treden over de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van JDE.</i>
283	Hierbij willen wij graag reageren op het conceptontwerp van de Westelijke Stadsboulevard. Ons bedrijf is gelegen aan de Keulse kade, ter hoogte van de Douwe Egberts. Sinds de afslag op de Hogeweidebrug (aan de zijde van Leidsche Rijn) en de korte afslag vanaf de Hogeweidebrug naar de Cartesiusweg is afgesloten, is het bezoek van onze klanten zeker met 30% afgenomen. Van onze klanten uit Leidsche Rijn en van onze klanten die uit zuidelijke richting komen, horen wij ook dat wij nu zo moeilijk bereikbaar zijn. De verkeersdeskundigen van weleer hebben ooit een prachtige tweebaansweg ontworpen vanaf Kanaleneiland tot aan Overvecht met (helaas) een knijp op de Lessinglaan/Joseph Haydnlaan. Je hoeft er niet voor geleerd te hebben, om te begrijpen dat elke versmalling voorbij de Lessinglaan het verkeer op deze laan verder zal gaan opstoppen. Het wordt stapvoets rijdend en vooral stilstaand verkeer met draaiende motoren wat ook nog extra luchtverontreiniging zal gaan veroorzaken. Dit laatste is kennelijk ineens helemaal niet meer belangrijk voor de gemeente, want door de huidige situatie waarbij de afslag naar de Hogeweidebrug weg is, moet het verkeer nu ook nog kilometers omrijden. Met de groei van de stad Utrecht kun je toch geen rijbanen weg gaan halen en dan te bedenken dat de gemeente ook nog woningen aan de Cartesiusweg wil gaan bouwen. Deze nieuwe bewoners zullen ook in auto's gaan rijden en visite gaan ontvangen, dus wederom een toename van het	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2.

	autoverkeer. Tevens zullen hierdoor de stadsbussen ook verder vastlopen op deze route, terwijl de opzet is meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Het doel van mevrouw Lot van Hooijdonk om 5 tot 10% minder auto's over de rondweg te laten rijden is heel eenvoudig: 1. Afslag Hogeweidebrug naar de A2 moet direct weer aangesloten worden; 2. Afslag Hogeweidebrug naar de Cartesiusweg moet ook direct weer opengesteld worden, deze ontlast het kruispunt Majellaknoop. Maar om het plan van de stadsboulevard met eenbaanswegen te bereiken zijn kennelijk bewust de bovenstaande afslagen gesloten en dan heeft mevrouw van Hooijdonk ook nog gezegd dat bij de knijp bij de Monicabrug het autoverkeer “dan naar Kanaleneiland maar over de Cartesiusweg moeten rijden”, en daardoor komt er dan nog meer verkeer over de Cartesiusweg. Wij hopen daarom dat de 30 miljoen euro die hiervoor uitgetrokken is, besteed zal worden om een goede afslag te realiseren van de Hogeweidebrug naar de stadsbaan Leidsche Rijn	
284	De plannen voor de stadsboulevard liggen ter consultatie en daarbij ontvangt u ons advies. Wijkraad West spant zich al jarenlang in om te komen tot een binnenring waarbij de buurten aan kanaalzijde bij de rest van West worden ontsloten. Er is veel samenwerking geweest met bewoners in West. Men stoort zich ongelooflijk aan de onophoudelijke stroom Zuid-Noord verkeer en vice versa, en de moeilijke doorstroming uiteraard. Belangrijke doelen die het College stelt aan de stadsboulevard zijn: betere Oversteekbaarheid (1), meer groen, een gezonder woonklimaat (2) en het drukken van doorgaand verkeer naar de buitenring (3). Een bijpassende inrichting om dit mogelijk zou een 2x1 weg zijn. Hier hoort een effectieve afwikkeling naar de snelweg bij. Het College stelde het bewonersplan Fris Alternatief als nevenschikt. In de praktijk constateerde Wijkraad West, als partner in de klankbord, dat er criteria werden bedacht die het plan van de ambtenaren bedienden. We zien nu een plan liggen, dat behoorlijk afwijkt van deze opdracht en bestaande knelpunten in de kern niet weet te adresseren. Het voorstel van de ambtenaren houdt de stroom Zuid-Noord en Noord-Zuid juist in tact. Nu al stevent het verkeer komende van de Spinozaweg af op Zuilen,	U geeft aan dat de Wijkraad West zich al lange tijd inspant om de verkeerssituatie te verbeteren. Ook somt u de doelstellingen op. Het college sluit zich bij deze doelstellingen aan. Het plan voor de WSB is immers bedoeld om de leefbaarheid in de wijken te verbeteren en het doorgaand verkeer zoveel mogelijk buiten de stad om te laten rijden. Een goede en veilige oversteekbaarheid van de wegen hoort daar bij. Deze doelstelling is voor de hele WSB, dus ook de Thomas à Kempisweg, van toepassing. U adviseert de uitgangspunten uit de tijd van ambitiedocument Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar en Maatregelen Utrecht West vast te houden en het aantal autobewegingen te

Overvecht en verder. Auto's gaan er nauwelijks linksaf. Men laat de Hogeweidebrug en dus de afrit naar de snelweg links liggen. Het toekomstige plan is vergelijkbaar, want de voorstellen faciliteren te veel doorgaand verkeer. In feite heeft de Wijkraad West hier al veel mee gezegd. Wijkraad West vindt dat moet worden vastgehouden aan de planprincipes als dit kan. Wat hier voor nodig is, is een combinatie van zaken: 1. Een belangrijk deel van de oplossing ligt in de implementatie van de ideeën van Fris Alternatief. Leidt verkeer richting Hogeweidebrug, maak van Thomas a Kempis een psychologische hulp. 2. Houdt vast aan de uitgangspunten van UAB en MUW: maximaal 15.000 bewegingen op de PHL en 20.000 op de Cartesiusweg en Josephlaan. 3. Maatregelen die het volume beïnvloeden: - Dosering - betere bebording; in West wordt al naar de ring in Oost gewezen! - Richt de buurten als 30 km zone in; zo voorkom je sluijverkeer - Stel betaald parkeren in (!). 4. Maatregelen die de afwikkeling naar de snelweg verbeteren; - verkort de NOUW . - Minimaliseer de rechtsafoptie vanaf de Vleutensweg (centrum) En leidt toe naar snelweg. Het projectteam vergroot deze juist. 5. Verleid de fietser; bredere fietspaden en faciliteer doorstroom fietser. 6. Maak rondom station Zuilen een pleinachtig ontwerp. Het is heel onwenselijk dat het projectteam het kruispunt Thomas a Kempis–Cremerstraat fors wil verzwaken. Ten eerste is het strijdig met het principe om auto's via de kortste route naar de snelweg de stad uit te leiden: langs de Gamma. Verder zullen fietsers langer moeten wachten terwijl er nu juist een hoofdfietsroute ligt. Ook moet worden bedacht dat het Majellastation daar een keer verrijzen zal. Waardeer de Thomas a Kempisweg juist af, in evenwicht met deze factoren. Tot slot dient dat juist de oversteekbaarheid voor bewoners! Kijken we naar de voorstellen van bewonersplan Fris Alternatief, dan zien we wel krachtige keuzes.	maximeren. Het is geen doel op zich om het volume tot een specifiek aantal auto's terug te brengen. Absolute aantallen auto's zijn dus geen onderdeel van het beleid van de gemeente. Het doel is het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid, een betere oversteekbaarheid met als middel het terugdringen van doorgaand autoverkeer. Dit alles met behoud van de bereikbaarheid van bestemmingsverkeer. Wat betreft uw advies om vast te houden aan de planprincipes kan het college het volgende zeggen. Vanuit het mobiliteitsbeleid faciliteren we bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer wordt zoveel mogelijk via de RING geleid. Om het bestemmingsverkeer te kunnen faciliteren is het niet mogelijk om op alle weggedeeltes van het tracé het aantal rijstroken terug te brengen naar twee keer een rijstrook per richting. Behoud van twee keer twee rijstroken daar waar dat noodzakelijk is, is dus bedoeld voor bestemmingsverkeer en niet om het doorgaand verkeer te faciliteren. Als het gaat om de keuze tussen de varianten voor de Majellaknoop dan is er geen onderscheid tussen het aantal benodigde rijstroken op het zuidelijk deel van de Cartesiusweg. In beide varianten zijn 2x2 rijbanen ten zuiden van het kruispunt met de Nijverheidsweg/Perronlaan noodzakelijk.

	In stedenbouwkundig opzicht biedt het kansen, en ook voor schone lucht. Ambtenaren hebben op hun beurt dit hele stedenbouwkundige aspect niet meegewogen in hun beoordeling van beide plannen. Sterker nog, door een criterium van <i>social equity</i> uit de hoge hoed te toveren en dit dan verkeerd toe te passen, slaat het projectteam mis; juist F.A. levert gezondheidswinst op. Tot slot voorziet het voorstel van de projectgroep ambtenaren niet in: 1. een oplossing voor het fietsgedrag op de Spinozabrug. De klankbordgroep, w.o. fietsersbond, noemde vaak dat de brug voldoende breed is om hier twee rijrichtingen te maken. Waarom dan niet doen? 3. Een verbetering van de oversteek ter hoogte van de kinderrijke Schepenbuurt. Een gezamenlijk inrit voor BP en Carwash daargelaten (en dus niet meer twee aparte), blijft de situatie er gewoonweg beroerd. 4 Het laten halteren van de bus op Cartesiusweg. Een extra strook voor de bushalte conflicteert met de plek waar bewoners zouden moeten oversteken om naar school, werk en winkels te gaan. Zeker nu de projectgroep voorstelt om het kruispunt iets verderop te verzwaren, is zo'n lokale oversteek des te meer nodig. Concluderend, stelt Wijkraad West dat het voorstel waartoe de projectgroep is gekomen, geen antwoord is op de taakstelling noch de behoefte van inwoners in West. Het is te veel een product van binnen de eigen kaders denken, zowel ruimtelijk als in proces (te weinig opgehaald in de klankbordgroep). De taakstelling vraagt om echte keuzes waar we jarenlang van profiteren. Dat stelt ook Het WIEL. In deze brief heeft de wijkraad een aantal mogelijkheden geschetst om te komen tot een krachtiger ontwerp. Wij vertrouwen erop dat het College deze meeneemt in haar besluitvorming.	Uit het variantenonderzoek voor de Majellaknoop blijkt wel dat het effect van variant 1 op het criterium <i>aansluiten op het principe: stimuleren van autoverkeer richting de RING</i> beter is dan variant 2. Ook variant 2 draagt daaraan bij, maar variant 1 iets meer omdat de route naar de RING wat korter is. U vindt het onwenselijk om het kruispunt Thomas à Kempisweg– Cremerstraat te verzwaren. Dit is voorgesteld om de huidige complexe kruispuntstromen op het kruispunt bij de Majellakerk te versimpelen. Hierdoor wordt het mogelijk om meer groentijd te geven aan voetgangers en fietsers waarmee de oversteekbaarheid verbetert. Er ontstaat daarmee geen significant nadelig effect op de leefbaarheid rondom de Thomas à Kempisweg. Deze onderzoeksresultaten zijn terug te lezen in de Quick scan lucht en geluid Majellaknoop. Wat betreft uw opmerking over de komst van Randstadspoorstation Majella, verwijs ik u naar de brief van het college aan de raadscommissie stad & ruimte van 12 april 2016 met als onderwerp '<i>Projectovereenkomst ProRail</i>'. Deze brief kunt u vinden in Ibabs online. In uw advies gaat u verder in op de voordelen van variant 1 ten opzichte van variant 2. Het college heeft op basis van toetsing aan 12 criteria een voorkeur uitgesproken voor variant 2. Dit neemt niet weg dat op een aantal afzonderlijke criteria variant 1 inderdaad beter scoort.

		Wat betreft het stedenbouwkundig aspect kunnen wij u meedelen dat dit wel degelijk in de variantenstudie is meegenomen. Wij verwijzen u graag naar de <i>Notitie keuze Majellaknoop als onderdeel van de WSB</i>. Het gaat daarbij om de volgende drie criteria die verband houden met de stedenbouwkundige aspecten: 1. <i>ruimtelijke potenties voor de buurt</i> 2. <i>logica en begrijpelijkheid van de stadsboulevard als geheel</i> 3. <i>afhankelijkheid derden</i> U pleit voor variant 1 omdat de problemen met geluid zich concentreren op de Vleutenseweg en omdat bij vernieuwing van het Thomas à Kempisplantsoen gerichte maatregelen te nemen zijn. Uit het onderzoek blijkt dat variant 1 een toename van 3,3 tot 3,8 dB langs de Vleutenseweg–west en het Thomas à Kempisplantsoen betekent, bovenop de reeds hoge bestaande geluidsbelasting. De toenames zijn juridisch significant met verplichting tot geluidsmaatregelen. Er bestaat een reëel risico dat deze variant in de uitwerking niet haalbaar blijkt, omdat op een aantal delen reeds geluidsarm asfalt ligt. Ook het schuiven van de weg is niet mogelijk vanwege de beperkte ruimte. Wat betreft uw opmerking over het toevoegen van een nieuw 13^e criterium, equity, kunnen wij het volgende zeggen. Equity is niet een 13^e criterium. Variant 1 heeft overall een beter resultaat als het gaat om luchtkwaliteit, maar variant 2 verdeelt de

		positieve effecten voor de luchtkwaliteit over meer aanwonenden. Dat laatste heeft het college met het begrip <i>equity</i> aangeduid. Wij verwijzen u voor een toelichting op dit principe naar bijlage 6 van de <i>Quick scan lucht en geluid Majallaknoop</i>. In uw advies gaat u ook in op Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). U adviseert het volume te beperken bij de ingangen van de WSB. De inzet van DVM zal er inderdaad op gericht zijn om het doorgaand autoverkeer zo veel mogelijk te ontmoedigen gebruik te maken van de WSB. Daarbij geldt de doelstelling dat niet meer verkeer wordt toegelaten op de WSB dan kan worden verwerkt. U vindt het kwalijk dat in de stukken alleen percentages worden genoemd en geen absolute aantallen. In de publieke stukken hanteert de gemeente bewust percentages van toenames en afnames van aantallen. Hierdoor worden de stukken ook toegankelijker en begrijpelijker voor het brede publiek. Wanneer alleen in absolute cijfers wordt gesproken (motorvoertuigen per etmaal, per uur of bijvoorbeeld absolute verliesseconden) dan valt voor niet-specialisten de context weg. Daarnaast kan het gebruik van absolute aantallen een zekerheid suggereren die in sommige gevallen niet verantwoord is vanwege de onzekerheidsmarges van de gebruikte verkeersmodellen.

		U adviseert om met de groei van de stad een verdere toename van het autoverkeer te beperken. Dit sluit goed aan op het gemeentelijke mobiliteitsbeleid zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. In dit document kiest de gemeente voor meer ruimte voor voetganger, fietser en openbaar vervoer. De auto is alleen welkom in de stad zelf als het gaat om bestemmingsverkeer (blz. 12). Het Mobiliteitsplan geldt als uitgangspunt voor het project WSB. Vervolgens noemt u een zestal verbeteringen waarin het plan volgens u niet voorziet. 1. De fietsinrichting op de Spinozabrug. U geeft een duidelijk signaal af over de wenselijkheid van tweerichtingen fietspaden op de brug. Het ruimtebeslag op de Spinozabrug is echter beperkt en inpassing van tweerichtings fietspaden is niet mogelijk omdat hiervoor ingrijpende constructieve aanpassingen aan de Spinozabrug noodzakelijk zijn. Hiervoor is binnen het project WSB geen budget beschikbaar. 2. De oversteek ter hoogte van de Schepenbuurt verbetert niet. Dit klopt. De bestaande oversteek gaat over 2x2 rijstroken met een opstelplek in de middenberm. Dit blijft hetzelfde in het

		nieuwe ontwerp. Op verzoek van de wijkraad is aanvullend een nieuwe oversteek bij de Schoenerstraat in het ontwerp opgenomen en krijgt de voetganger aan de zijde van de BP meer ruimte door verbreding van het voetpad. De nadere vormgeving van deze en alle andere oversteken is in deze fase nog niet bepaald. Om de attentiewaarde – en dus de veiligheid – van de oversteken verder te verbeteren zullen we in een vervolgfase onderzoeken op welke manier we de oversteken nader kunnen vormgeven. Hierbij valt te denken aan het toepassen van opvallende markering, attentieborden of maatregelen om plaatselijk het autoverkeer af te remmen. 3. Halteren van de bus op de rijbaan is wenselijk. Deze suggestie zien wij als kansrijk en nemen we mee bij de uitwerking van het ontwerp. Een eerste verkennende gesprek met Qbuzz en Provincie heeft plaatsgevonden. Zij hebben hierop positief gereageerd. 4. Ontwikkel bij station Zuilen een OV-plein: de ontwikkeling rond station Zuilen raakt niet alleen de WSB, maar ook het aangrenzende gebied. Wij wijzen u in dit verband op het programma knooppuntenontwikkeling dat samen met regionale partners en de provincie wordt

		ontwikkeld. 5. Verbeter de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers in Oog in Al, bij de kruising Pijperlaan–Everard Meijsterlaan. Het college heeft opdracht gegeven om onderzoek te doen naar versnelde maatregelen op genoemde locatie. Uitkomsten van dit onderzoek worden dit jaar verwacht. 6. U adviseert de aansluiting op de snelweg in beide richtingen te verbeteren. Het college kent uw wensen op dit punt. De raad heeft met het mobiliteitsplan SRSRSB er echter (opnieuw) voor gekozen om geen nieuwe aansluitingen op de Ring te creëren. Gezien de groei van de stad kunnen we het ons niet veroorloven meer poorten naar de stad te openen en daarmee nog meer auto verkeer de stad binnen te laten. Bovendien zou een nieuwe aansluiting geen oplossing bieden voor verkeer richting Den Bosch. Verkeer dient immers nog steeds eerst in noordelijke richting te rijden alvorens het op de A2 richting het zuiden kan rijden. U adviseert de gemeente om met betrokkenen een projectoverstijgende probleemanalyse uit te voeren. Het overleg over knelpunten die buiten de reikwijdte van het project WSB liggen is, onder andere met uw wijkraad, inmiddels gestart.

286	Hierbij ontvangt u de zienswijze van het bestuur van ondernemersvereniging Hart voor de Straatweg (HvdS), namens alle winkeliers/ondernemers aan de Amsterdamsestraatweg. <i>Weren doorgaand verkeer goede ambitie</i> Het besluit voor een stadsboulevard is genomen door een vorig college. De intentie om doorgaand verkeer te weren dat niets in de stad te zoeken heeft, is een goede ambitie. In de tussentijd is er echter binnen Utrecht veel veranderd. Utrecht groeit en het inwonersgetal neemt in hoog tempo toe. Het doorgaande verkeer op de toekomstige Westelijke Stadsboulevard bedraagt op dit moment zo'n twintig procent. Het is de verwachting dat dit verkeer een andere route kiest en dat de verkeersdruk afneemt. Of dat echt zo zal zijn, is onbekend. Wij hebben de medewerkers van de gemeente bij de inloopbijeenkomst meerdere malen "koffiedik kijken" horen zeggen. Het definitief terugbrengen van twee verkeersstroken naar één lijkt ons een nogal kostbare oplossing voor een situatie die we blijkbaar niet kunnen voorspellen en slechts veronderstellen. <i>Halvering rijbanen verstandig?</i> Door de verdichting binnen Utrecht zal het lokale en bestemmingsverkeer de komende jaren toenemen en zal het uiteindelijk in totaal meer worden dan de totale verkeersstroom op dit moment. Dat gaven staafdiagrammen aan die gepresenteerd werden 20 en 21 juni jl. Is dan een halvering van de rijbanen een verstandig idee? Korting en presentjes voor bewoners om alternatief vervoer aan te schaffen of buiten de spits te reizen kan motiverend werken, maar zullen ze daadwerkelijk de auto laten staan, of worden de gesubsidieerde fietsen gebruikt voor fijne tochtjes op vakantie? <i>'t Goylaan als voorbeeld</i> De Goylaan is reeds heringericht. Het verkeer is daar niet afgenomen maar verblijft wel langer op de weg. Onze verwachting is dat dit op de Westelijke Stadsboulevard ook zal gebeuren. Het verbeteren van de luchtkwaliteit zal daarom dan niet significant zijn. <i>Weren verkeer van buiten naar binnen beter</i> Het bestuur van HvdS is verbaasd dat doorgaand verkeer van binnen naar buiten geweerd wordt, terwijl iedereen wil dat deze stroom in het geheel niet in de stad komt. Kan er niet beter andersom gedacht worden?	In uw brief gaat u allereerst in op het weren van doorgaand verkeer. U vindt dit een goede ambitie. U vraagt zich echter af of er voldoende zicht is op ontwikkelingen in de toekomst en of het effect van het verminderen van het aantal rijstroken goed te voorspellen is. Wij hebben een verkeerskundige analyse uitgevoerd, gebaseerd op actuele verkeerstellingen, kentekenonderzoek en het gemeentelijk verkeersmodel. Hierbij is rekening gehouden met nieuwe ontwikkelingen en een verdere groei van de stad. Daarnaast is bij de analyse gebruik gemaakt van een zogenaamde microscopisch dynamisch verkeersmodel, waarin het gedrag van individuele auto's, fietsers en voetgangers nauwkeurig is nagebootst om het werkelijke verkeersbeeld te controleren. De werkmethode met inzet van een verkeersmodel wijkt niet af van wat elders in Nederland gebruikelijk is bij aanpassingen aan wegen en het doen van voorspellingen. De analyse beschouwen wij als robuust. Ook vraagt u zich af of het halveren van het aantal rijbanen verstandig is. U geeft terecht aan dat het verkeer zonder verdere ingrepen de komende jaren verder zal toenemen en u betwijfelt of maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement wel het gewenste effect zullen geven.

	<i>Van twee naar één naar twee</i> De Westelijke Stadsboulevard betekent dat de huidige twee rijstroken geknepen worden tot één strook om verderop weer over te gaan in twee stroken. Deze laatste ‘ontknieping’ lijkt ons de verkeersveiligheid niet vergroten, omdat het uitnodigt tot ‘huftergedrag’ van verkeersgebruikers die vinden dat ze sneller moeten zijn dan degene naast hen. De huidige ervaringen aan de Amsterdamsestraatweg leren ons dagelijks dat dit gedrag hier nu al eerder regel dan uitzondering is. <i>Tips</i> Met bovenstaande in gedachten voelen we ons vrij om wat aanbevelingen te doen: 1. Kunnen de plannen voor de Westelijke Stadsboulevard in de ijskast, zodat het geld gebruikt kan worden voor bebording langs de snelwegen rondom Utrecht met bijvoorbeeld teksten zoals: “binnendoor een half uur vertraging”, “alternatieve route ernstig gestremd”; 2. De vrijgekomen gelden zouden ook gebruikt kunnen worden voor de aanleg van de NRU, zeker nu bekend is dat de Provincie Utrecht ook er werk van maakt. (AD, 05-07-2017); 3. Gemeente Haarlem heeft grote plantenbakken geplaatst op een tweebaansweg om het te versmallen. Een goedkoper alternatief om de effecten van versmalling daadwerkelijk te toetsen. Eigen onderzoek heeft aangetoond dat veel ondernemers op de Amsterdamsestraatweg de bereikbaarheid nu nog goed genoeg vinden. Wij willen dat als bestuur graag kunnen garanderen naar de winkeliers.	Uit de analyses blijkt inderdaad dat het autoverkeer in het avondspitsuur in 2025 zonder WSB toeneemt met gemiddeld 20% tot 25%. Hierdoor zou de milieuhinder (lucht en geluid) binnen het gebied toenemen en de leefbaarheid onder druk komen te staan. Daarnaast zijn de kruispunten op en rond het traject in de huidige vormgeving niet geschikt voor een dergelijke groei, waardoor de filevorming langs woningen en winkels aan de WSB verergert. Als gevolg van de herinrichting neemt de autoverkeersdruk in het avondspitsuur af ten opzichte van de ‘niets doen’ situatie, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. De te verwachten autoverkeersdruk in het avondspitsuur in 2025 in de omgeving st. Josephlaan wordt gemiddeld 5% tot 10% lager dan het huidige avondspitsuur. De verkeersbelasting is goed te verwerken op de toekomstige WSB. Hierbij is rekening gehouden met het effect van mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding. De herinrichting van de WSB is nodig om de leefbaarheid te verbeteren en om nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de stad mogelijk te maken. Dankzij de herinrichting en bijbehorende maatregelen zal er minder doorgaand autoverkeer gaan rijden. <i>’t Goylaan als voorbeeld</i> Uit de metingen op ’t Goylaan blijkt dat de rijtijden van het gemotoriseerd verkeer op ’t Goylaan (de tijd die nodig is om een route af te leggen van A naar B) tijdens de spits zijn

		afgenomen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de betere doorstroming op het voorrangsp plein en het verdwijnen van de verkeerslichten op 't Goylaan ter hoogte van het winkelcentrum. De opgave voor de WSB is wel groter dan op 't Goylaan, een groot deel van het doorgaand verkeer dient een route via de RING te gaan rijden. Lessen vanuit 't Goylaan worden meegenomen bij het project. <i>Weren verkeer van buiten naar binnen beter</i> Het doorgaand verkeer wat nu op de WSB rijdt wil de gemeente graag naar de RING sturen. Dit wordt bedoeld met 'van binnen naar buiten sturen'. Dit is ook in lijn met het Mobiliteitsplan SRSR. Van twee naar één naar twee. Het deel wat 2x2 rijstroken blijft is het zuidelijk deel van de Cartesiusweg, dat wil zeggen vanaf de kruising met de Perronlaan. Hier is zoveel bestemmingsverkeer dat er twee rijstroken per rijrichting noodzakelijk zijn volgens het verkeerskundig onderzoek. Op deze plek is extra aandacht voor veilige oversteekvoorzieningen. Het door u gesignaleerd gevaarlijk verkeersgedrag nemen wij mee in het overleg met de politie als het gaat om handhaving. Ook onderzoeken wij de inpassingsmogelijkheden van verkeersdrempels om de snelheid van het autoverkeer te remmen.

		Tenslotte geeft u de gemeente het volgende ter overweging mee: 1. Stilleggen van de plannen voor de westelijke stadboulevard: De herinrichting van verbindingswegen tot de WSB is één van de projecten uit het mobiliteitsplan "Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen". Zonder uitvoeringsprojecten als deze neemt de verkeersdruk verder toe. Dit draagt niet bij aan een leefbare en gezonde stad, ook niet in economisch opzicht. Actuele reisinformatie langs snelwegen zou onderdeel kunnen zijn van het mobiliteitsmanagement dat onderdeel is van dit project. Dit wordt nog verder uitgewerkt. 2. De reservering voor de WSB is bestemd voor dit project. De NRU kent een eigen financiering waaraan ook Provincie en Rijk bedragen. 3. Wat betreft u verzoek om, net als in Haarlem, plantenbakken te gebruiken om de wegen te versmallen kunnen wij het volgende meedelen: Met de herinrichting naar de WSB worden niet alleen het aantal rijstroken teruggebracht, maar ook de kruispunten zo optimaal mogelijk vormgegeven voor een goede verkeersveiligheid en doorstroming. Zo worden in het plan ook twee

		voorrangspleinen geïntroduceerd. Met alleen een tijdelijke rijwegafzetting wordt niet hetzelfde effect bereikt als met alle maatregelen die onderdeel uit maken van de aanpak van de WSB.
288	Graag reageer ik op het aan ons voorgelegde concept ontwerp Westelijke Stadsboulevard. Ik waardeer het dat dit document aan ons wordt voorgelegd, deze communicatie is zeer welkom na de soms bagatelliserende uitlatingen van de verantwoordelijke wethouder in de afgelopen maanden. Ik prijs derhalve de poging de bereikbaarheid en leefbaarheid van Utrecht West te verbeteren maar heb echter wel mijn twijfels of dat op deze manier lukt. Ik ben van mening dat het beperken van het autoverkeer juist de burgers van Utrecht West benadeelt. De voorstellen beperken de capaciteit van de wegen waardoor de bewoners er niet alleen tijdens de spits maar altijd de nadelen van ondervinden, het beperken van de instroom zorgt dat iedereen in de file staat, de vrachtwagen die eigenlijk in Overvecht moet zijn én de bewoners van West. Puntsgewijs som ik graag onze bemerkingen op: Met betrekking tot de boulevard algemeen 1. Het vereenvoudigen van de Majellaknoop juich ik van harte toe, de complexiteit van de huidige situatie zorgt voor te lange wachttijden voor alle soorten verkeer; 2. het versmallen van de boulevard is in lijn met het knippen van het verkeer van het 24 oktoberplein tot de Weerdsingel, verkeer dat wordt weggemasseed uit het centrum wijkt nu al uit tot het niet verder kan, de snelweg is voor veel buurten in Utrecht west geen alternatief dus hoopt het verkeer op in o.a. Oog in Al, daarmee schiet de stad haar doel voorbij namelijk zich in te zetten voor del leefbaarheid en woongenot van haar burgers; 3. de gevolgen van versmalling zijn al maanden zichtbaar op de PHL-route door Oog in Al; de halvering van de capaciteit bij het Cartesiusviaduct zorgt voor files tot aan de Leidseweg; 4. doorgaand verkeer moet niet over de westelijke boulevard maar bijvoorbeeld over de ring is het credo, maar wat als de ring vol staat door het regelmatige tunnel doseren of storingen aan de A2-tunnel? alternatieven zijn er nauwelijks sinds het knippen bij het Westplein en Weerdsingel waardoor het verkeer in West al enkele malen stevig vastliep; 5. er wordt gesproken over het creëren van wachtrijen op plekken waar geen woningen zijn,	Met betrekking tot de boulevard algemeen het volgende: 1. Dit wordt ter kennisgeving aangenomen 2. In het verlengde van het gemeentelijk Mobiliteitsplan SRSRSB dat de gemeenteraad heeft vastgesteld, is één van de doelen dat het doorgaand autoverkeer meer via de RING gaat rijden en minder door de woonwijken/centrum en door de stad in het algemeen. Het project WSB staat in het Mobiliteitsplan aangemerkt als project en is één van de uitwerkingen om hier invulling aan te geven. De verkeersberekeningen laten zien dat het verkeer door de stad afneemt, als gevolg van het project WSB. De gemeente zal het verkeer op de WSB en de omliggende straten bovendien monitoren, voorafgaand, tijdens en na afloop van de werkzaamheden aan de WSB. Op basis van deze resultaten zullen we kijken of er (geluidsreducerende) maatregelen nodig zijn. 3. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen C: Verkeerssituatie Pijperlaan–JosephHaydaan–Lessinglaan (PHL). 4. De verschillende delen van het regionale wegennet (rijkswegen, provinciale wegen en gemeentelijke wegen) functioneren in

zonder dit concreet te maken, waar is dat dan? op het 24 oktoberplein, bij de afrit? Wat vindt Rijkswaterstaat hiervan? 6. ik stel voor de opstelstrook vanaf het 24 oktoberplein naar de Leidseweg te handhaven, afslaand verkeer op dezelfde strook is slecht voor de doorstroming en gevaarlijk voor fietsers wanneer auto's gehaast afslaan; 7. hulpdiensten en bussen staan in dezelfde file en kunnen nauwelijks inhalen waardoor hulpdiensten uitwijken naar het fietspad, dit is uiteraard levensgevaarlijk maar wel een direct gevolg van structurele files, ik zou er niet voor verantwoordelijk willen zijn als daardoor andere ongelukken ontstaan; 8. De stadsbaan LR zou een functie als noodzakelijke tussenschaal tussen snelweg en stadsboulevard/woonstraat alsmede een route van de A2 naar Cartesius kunnen vervullen maar hier ontbreekt het aan een logische route en goede bewegwijzering (oa. U-route); 9. sinds de verlengde Vleutenseweg is vervallen, ontbreekt het aan een logische verbinding tussen deze alternatieve route naar de Vleutense weg. de spaghetti van wegen en het omrijden zorgen ervoor dat men deze route niet kiest. een vervangende vorm van de verlengde Vleutenseweg zou ik zeer toejuichen; 10. sinds de aanpassing aan de verlengde Vleutenseweg is het verkeer in oog in al behoorlijk toegenomen. Niet aannemelijk wordt gemaakt hoe het verkeer wordt verminderd hetgeen noodzakelijk is om het voorliggende plan te laten slagen. De met getekende animaties onderbouwde ideeën zijn echt niet bij de start van de uitvoering van de stadsboulevard werkelijkheid maar wel noodzakelijk om het te laten slagen. 11. in plaats van minder verkeer zal de ontwikkeling van de Cartesius-driehoek en de omgeving van Douwe Egberts eerder voor meer verkeersbewegingen dan voor minder zorgen. 12. er is sprake van doel redeneren. doel is versmallen, de redenatie onderbouwd met vermoedens en vage aannames. Waar wordt onderbouwd dat het verkeer met 10 tot 15% afneemt? De afgelopen maanden is het verkeer juist toegenomen, alle goede bedoelingen ten spijt. Wel worden versmallingen al ingezet, wat is het terugvalscenario als het niet werkt zoals gewenst wordt? 13. het vele knippen van verkeer wekt irritatie bij automobilisten, dat zien wij dagelijks. Het uit zich in het tegen de richting in rijden en hard door de wijk in rijden. Dit is asociaal maar niet geheel onbegrijpelijk als de soms absurde reistijd van het 24 Oktoberplein naar de Majellaknoop wordt beschouwd.	onderlinge samenhang. Uitgangspunt is dat de verschillende wegbeheerders in de regio er voor zorgen dat de wegen die in hun beheer zijn (Rijkswaterstaat, provincie, gemeente) goed functioneren en verkeersveilig zijn. Alle wegbeheerders werken hier op hun eigen wijze aan. Het kan niet zo zijn dat door gebrekkig functioneren van een aantal wegen van het wegennet andere wegen van het wegennet overmatig worden belast. Het gemeentelijke wegennet wordt daarom bewust er niet op ingericht om autoverkeer dat op de RING thuis hoort, dwars door de stad te laten rijden. Doorgaand autoverkeer hoort op de rijkswegen thuis (RING), bestemmingsverkeer op de wegen in de stad (gemeentelijke wegen). Daarom is de gemeente in overleg met Rijkswaterstaat over het functioneren van de A2 (o.a. dosering/ A2-Leidsche Rijntunnel). 5. De wachtrijen worden in de toekomst neergezet op plaatsen waar geen mensen wonen, werken en winkelen. Dat is op de Hogeweidebrug, op het 24 Oktoberplein en bij de Einsteindreef/Brilledreef, dus aan de randen van de WSB. Dit zorgt ervoor dat op de WSB het verkeer beter doorstroomt. De wachtrijen zijn niet langer dan de opstelstroken bij de genoemde kruispunten aankunnen. Rijkswaterstaat is bij de planvorming betrokken.

Met betrekking tot het onmogelijk maken van linksaf slaan van Meijsterlaan naar Joseph Haydnlaan: 1. De onderbouwing van het onmogelijk maken linksaf te slaan is mij niet helder, wie wordt hier nu geholpen? 2. De Everard Meijsterlaan is een belangrijke ontsluitingsweg van de wijk, de belangrijkste en breedste oost-west verbinding met de PHL-route; voor de vindbaarheid, leesbaarheid en logica zou het raar zijn als automobilisten vanuit deze route maar beperkt hun weg kunnen vervolgen terwijl ze vanuit smalle zijstraten wel kunnen. Gevolg kan zijn dat men zich hier niet aan houdt en dat er ongewenste uitwijkeffecten gaan ontstaan zoals spookrijden. 3. vrachtwagens uit de wijk o.a. van Handelstraat kunnen niet meer naar A2 omdat ze de bocht bij de keerlus niet kunnen maken 4. verkeer naar rechts kruist juist het doorgaande fietsverkeer 5. korte bocht naar rechts is voor sommige vrachtwagens niet te maken 6. juist het recht afslaand verkeer hindert het doorgaande fietsverkeer 7. vanuit de Dantelaan heb ik geen andere optie dan via een enorme lus te rijden, hoe moet een vrachtwagen vanuit onze straat dat doen? 8. het asfalt van de kruising is na de zoveelste aanpassing net droog en de volgende aanpassing wordt alweer voorgesteld, dat geeft niet veel vertrouwen over de houdbaarheid 9. gesteld wordt dat de middenberm voldoende opstelruimte heeft om te keren, daar kan toch maar één auto staan, de tweede auto blokkeert al het doorgaande verkeer. 10. Komende vanaf de Handelstraat, rijdend naar de A2 staat men twee keer voor dezelfde kruising te wachten, dat lokt creatief gedrag uit. 11. Doet men dat niet dan wordt men eigenlijk de kant op gedirigeerd waar juist minder verkeer wenselijk is. Ik wens u veel succes en wijsheid met de afronding van het ontwerp en blijf graag op de hoogte van het verloop.	6. De berekeningen met het gemeentelijk verkeersmodel en verkeerssimulaties laten zien dat het weghalen van de opstelstrook op de Pijperlaan richting de Leidseweg in combinatie met een andere vormgeving van het kruispunt met doseerlichten, voor voldoende doorstroming zorgt. Bovendien is er opstelruimte voor één auto tussen de doorgaande weg en het fietspad, zodat het verkeer voldoende kan doorstromen en de auto zich niet gedwongen voelt direct de Leidseweg op te rijden zonder goed te kijken. Aan fietsers wordt op deze manier juist een veiligere situatie geboden. Het handhaven van de rechtsafstrook leidt juist tot verkeersonveiligheid voor o.a. overstekende fietsers en voetgangers, omdat deze rechtsafstrook onveilig rijgedrag en illegaal inhalen van rechtdoorgaand verkeer via de rechtsafstrook mogelijk maakt. 7. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. 8. De Stadsbaan Leidsche Rijn is bedoeld als ontsluitingsweg voor het verkeer tussen

		Leidsche Rijn en de A2 en niet voor het verkeer tussen A2 en Cartesius/Oog in Al. De route naar laatstgenoemde wijken wordt (daarom) niet vanaf de Stadsbaan bewegwijzerd. De route van/naar de A2 loopt voor deze wijken via de Wolfgang Pauliweg door Lage Weide of de Martin Luther Kinglaan/Hooggelegen. 9. Voor antwoord zie inleiding “Veel voorkomende onderwerpen” A: Aansluiting A2 10. De opstelruimte in de middenberm in de omgeving van de Everard Meijsterlaan is voldoende om 2 auto's te kunnen laten opstellen. Dit biedt volgens de verkeerssimulaties voldoende capaciteit in de toekomstige situatie waarbij autoverkeer druppelsgewijs passeert (dus anders dan in de huidige situatie waarbij het autoverkeer wordt geclusterd in groepjes). Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: 1. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. 2. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven

		3. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt DVM. ingezet: dit zijn intelligente en communicerende verkeerslichten die ervoor zorgen dat er geen wachtrijen staan waar mensen wonen Juist de herinrichting is een goed moment om te starten met DVM en Mobiliteitsmanagement. 11. Voor de omgeving DE zijn geen concrete plannen m.b.t. woningbouw. Bij het uitvoeren van de berekening van de verkeersbewegingen in de toekomstige situatie is rekening gehouden met nieuwbouwwontwikkelingen zoals de Cartesiusdriehoek. 12. Wij zullen de doorstroming van het verkeer zorgvuldig monitoren voorafgaand, tijdens en na uitvoering van de werkzaamheden. Op deze manier zorgen we ervoor dat het project daadwerkelijk bijdraagt aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. 13. Het is helaas niet mogelijk om infrastructuur zó te ontwerpen dat verkeerd weggebruik wordt voorkomen. Bij de totstandkoming van het ontwerp zijn psychologische aspecten wel zo veel mogelijk meegenomen. Kruispunt Everard Meijsterlaan–Lessinglaan: 1. De herinrichting van het kruispunt Everard Meijsterlaan–Lessinglaan is bedoeld om het auto- en busverkeer beter te laten doorstromen en tegelijkertijd de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Met de komst

		van de Dafne Schippersbrug kruist er meer fietsverkeer de Lessinglaan. Het autoverkeer kan naast de Everard Meijsterlaan ook via een aantal andere aansluitingen de Lessinglaan oprijden en de wijk verlaten. Doordat de doorstroming van het verkeer op de Lessinglaan naar verwachting verbetert, is het voor autoverkeer niet meer aantrekkelijk om te sluipen door de wijk. 2. Alle auto's van de zijrichting slaan rechtsaf (voegen in op de doorgaande stroom auto's) en maken vervolgens een U-bocht bij de eerstkomende mogelijkheid. Deze oplossing is getoetst met het verkeerssimulatiemodel. Hieruit blijkt dat de doorstroming van het autoverkeer en de oversteekbaarheid van fietsers/voetgangers verbetert. De verwachting is dat er ook minder file ontstaan. 3. Het kruispunt en de doorsteken zullen zodanig worden ontworpen dat de rijbewegingen mogelijk zijn voor alle vervoerswijzen, dus ook voor vrachtverkeer. 4. zie punt 2. 5. zie punt 3. 6. zie punt 2. 7. zie punt 3. 8. De aanpassing van de kruising Everard Meijsterlaan–Lessinglaan leidt tot een betere doorstroming van het doorgaande autoverkeer. Om te voorkomen dat de route hierdoor te aantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer, zullen we verkeer bij grote drukte even doseren bij het 24 Oktoberplein. De samenhang van de

		drie componenten van het project (fysieke herinrichting, Mobiliteitsmanagement en DVM) maakt het dus mogelijk om het kruispunt van de verder te optimaliseren. 9. In de huidige situatie is voldoende ruimte in de middenberm aanwezig voor 2 personenauto's achter elkaar. 10. zie punt 2. 11. zie punt 2.
291	Namens de ondernemers verenigd in de Bedrijvenkring Cartesius verzoeken wij u om onderstaande te (her)overwegen: Het geplande traject, gelegen tussen Nijverheidsweg en Amsterdamsestraatweg, in twee richtingen in 2 banen uit te voeren, zoals nu het geval is. Dit in aansluiting op het geplande tweebaans/2 richtingen traject van en naar de afslag bij de Majellaknoop richting Nijverheidsweg. Reden hiervoor is tweeledig: Het realiseren van een groot aantal woningen is gepland in de Cartesiusdriehoek, weliswaar met een gewenste parkeernorm, maar de haalbaarheid daarvan betwijfelen wij. Aanzienlijke uitbreiding van het gebruik van bedrijventerrein Werkspoorkwartier, met uitdijende functies voor alle bewoners op het gebied van leisure, events, creatieve- en andere werkplekken, met de daarbij de verwachte toenemende verkeersstromen van bezoekers en toeleveranciers. Daarnaast heeft een transportbedrijf aldaar zojuist haar vrachtwagenpark verdubbeld. Door de tweebaans/twee-richtingen ontsluiting tot en met de Amsterdamsestraatweg te continueren blijft de bereikbaarheid van beide gebieden ook en met name tijdens de piekuren enigszins gewaarborgd. Wij verwachten anders veel filevorming, zoals de afgelopen tien jaar tijdens piekuren altijd het geval was bij versmalling naar een eenbaansweg op dit traject.	In de verkeerskundige analyses naar de afwikkeling van het verkeer (met behulp van een verkeerssimulatie) is rekening gehouden met extra verkeer als gevolg van nieuwbouw in de Cartesiusdriehoek. Uit de analyses naar de verkeerssituatie met nieuwbouwontwikkeling in de Cartesiusdriehoek blijkt dat één rijstrook per richting op het gedeelte Nijverheidsweg–Amsterdamsestraatweg niet leidt tot bereikbaarheidsproblemen. Wij verwijzen u voor meer toelichting naar het verkeerskundig rapport dat te vinden is op de website: www.utrecht.nl/westelijkkestadsboulevard
300	Op de valreep een reactie op de twee varianten die op dit moment voorliggen voor de herinrichting van de Majellaknoop en de Thomas a Kempisweg. Wij zijn zeer bezorgd over de variant die de gemeente voorstelt. Een bizar plan om al het verkeer stad uitwaarts vanuit de Vleutenseweg over de Thomas a Kempisweg te leiden. Een toename van	Voor antwoord zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: variant 1 Ter aanvulling voor wat betreft voorkeur variant 2: Onze voorkeur is mede bepaald door de in

de verkeersdruk daar zal veel overlast veroorzaken en niet alleen bij de direct aanwonenden. Gedurende de werkzaamheden aan het spoor hebben wij als bewoners van Utrecht west kunnen zien wat een chaotische verkeers toestanden ontstaan als de doorstroming op de Thomas a Kempisweg enigszins hapert. Tot ver in Oog in Al staat het verkeer vast en de gevaarlijke verkeersmanoeuvres van automobilisten wiens geduld op is, maken o.a. het kruispunt van de Spinozaweg met de Laan van Nieuw Guinea tot een soms levensgevaarlijke plek. Ook voor fietsers en voetgangers die over willen steken. In de spits staat de kruising voortdurend geblokkeerd, wat leidt tot nog meer frustratie bij automobilisten. Wij hebben de hoop dat de verkeerssituatie weer verbetert als de werkzaamheden aan het spoor afgelopen zijn. Op het moment dat al het verkeer vanuit de Vleutenseweg via de Thomas a Kempisweg naar de Hogeweidebrug moet, vrezen wij toestanden zoals de afgelopen maanden. Het stukje Thomas a Kempisweg tot aan de stoplichten voor het spoorviaduct voor het verkeer in noordelijke richting is te klein voor een goede doorstroming van al het extra verkeer. Met als gevolg opstoppen tot aan de Lessinglaan (en verder) net als nu. Het plan zoals het is voorgesteld door het bewonersinitiatief Fris Alternatief lijkt ons een stuk sympathieker. Toch zijn we ook zeer bezorgd over de consequenties die dit plan met zich meebrengt voor de wijk rondom het Majellapark. Een groot deel van de wijk gebruikt de oprit bij de kerk om de wijk in te rijden. Als deze ingang komt te vervallen zal dat behoorlijke gevolgen hebben voor de verkeersstromen rondom het park en langs de twee scholen. Er is in het verleden met de komst van de busbaan al een toegang tot de wijk verdwenen (voor de basisschool die nu de Catharijnepoort heet). Nog een toegang schrappen geeft met name in de ochtend als veel mensen hun kinderen met de auto naar school brengen grote gevolgen voor de doorstroming. Ook dit gaat leiden tot onveilige situaties. Voor de ontsluiting van de wijk is de ingang via de kruising met de Groeneweg alleen niet voldoende. Deze ingang is zeer smal. Twee auto's kunnen net langs elkaar heen (meestal), maar zodra een iets breder voertuig het Majellapark in of uit wil, is er geen ruimte voor de beweging van een tweede voertuig. M.a.w. als er een busje voor het stoplicht staat om het park uit te rijden, kan er geen auto het Majellapark in. Ik voorzie chaotische toestanden op de kruising Vleutenseweg /	onze ogen onevenredige verdeling van de lusten en lasten voor de bewoners in het hele gebied rondom de Majellaknoop met name op het gebied van lucht en geluid. Voor wat betreft de impact van inrichtingskeuzes voor omgeving Majellaknoop: aan de hand van dit criterium hebben we de effecten van beide varianten voor de Majellaknoop én het omliggend gebied bekeken. Het gaat hier dus ook om de gevolgen voor aanwonenden en belanghebbenden in het aangrenzende gebied van de Majellaknoop (bijv. bewoners van de Spinozaweg, Majellapark etc.).

	Groeneweg / Majellapark. Wij vrezen ook een verminderde bereikbaarheid door hulpdiensten. Wij zijn dan ook van mening dat beide varianten nog beter uitgewerkt zouden moeten worden voordat een weloverwogen goede keuze gemaakt zou kunnen worden. De variant van Fris Alternatief heeft onze voorkeur, mits een oplossing gevonden kan worden om de westelijke toegang tot de wijk (de inrit bij de kerk) te behouden. Dit is voor ons een absolute voorwaarde.	
301	Hierbij sturen wij u onze reactie op het concept-ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard. Het betreft met name het gedeelte van de Cartesiusweg. <u>Algemene indruk:</u> Wij zouden graag voor het huidige ontwerp van en de gedachtegang achter de Westelijke Stadsboulevard zijn. Echter onze bewoners zitten niet te wachten op lange perioden overdag met langzaam voorbijrijdend verkeer voor de deur. Deze zorg leeft en wordt met het huidige ontwerp nog niet weggelaten. Er is geen overtuigende onderbouwing geleverd dat met de verwachte hoeveelheid verkeer de doorstroming gewaarborgd is en blijft (de op de inloopavonden getoonde simulatie behelsde slechts een visualisatie van (de werking van) het systeem). Geen alternatieven, geen integrale aanpak De zorgen van de bewoners worden versterkt door de huidige verkeersproblematiek in Oog in Al, waar feitelijk al een concept van een stadsboulevard ligt. Ook bij 't Goylaan is het concept van een stadsboulevard nog geen uitgesproken succes. De verkeershinder in Oog in Al treedt nu geruime tijd op en toont aan dat er voor veel verkeer geen alternatief is om van/naar hun bestemming te komen. Het argument dat verkeer vanzelf naar alternatieven op zoek gaat, gaat hier duidelijk niet op. Er moet simpelweg teveel verkeer zonder alternatief door deze wijk. Naar de toekomst toe, met de afwaardering van het Westplein en van andere routes door/langs het centrum, zal de druk op de Westelijke Stadsboulevard alleen maar toenemen. Onduidelijk blijft of hier afdoende rekening mee gehouden is. Wat wel duidelijk naar voren komt is dat voor het functioneren van de Westelijke Stadsboulevard het essentieel is dat er goede, extra ontsluitingen komen naar de A2 in zuidelijke richting, zeker nu via de Hogeweidebrug de Stadsbaan niet meer eenvoudig te bereiken is. <i>In onze ogen zijn er twee ontsluitingen nodig: één ontsluiting voor de wijken in West, ten noorden van Oog In en Al, en één ontsluiting voor de wijken van Noordwest.</i> <i>In het verlengde hiervan is het ook noodzakelijk dat de Ring Utrecht goed gaat functioneren, in dit</i>	<u>Algemene indruk</u> U uit uw zorg over langzaam voorbijrijdend verkeer. U vindt de onderbouwing van het project niet overtuigend als het gaat om borging van de doorstroming. U refereert aan de visualisatie die op een inloopbijeenkomst hebt gezien. Wij hebben 2 simulatiemodellen opgesteld: de huidige en toekomstige situatie. De hoeveelheid autoverkeer getoond in de simulatie van de toekomstsituatie is gebaseerd op recente tellingen (in de avondspits, op een drukke werkdag) en kentekenonderzoek, in combinatie met de verwachte groei uit het verkeersmodel Door het verkeersmodel te gebruiken wordt rekening gehouden met de groei van Utrecht (groei inwoners, bezoekers en arbeidsplaatsen). De provincie Utrecht heeft de toekomstige lijnvoering en frequenties van het openbaar vervoer geleverd. De simulatie biedt mogelijkheden om zeer nauwkeurig te simuleren hoe het verkeer doorstroomt in zowel de huidige als beoogde vormgeving. We hebben het functioneren onderzocht op doorstroming van het openbaar vervoer, filevorming, reistijden, wachttijden, oversteekbaarheid enzovoorts. Op basis daarvan zijn veranderingen in het ontwerp

<i>specifieke geval de doorstroming in de Leidsche Rijntunnel.</i> Wij missen in dit verhaal uiteindelijk een ware integrale blik en aanpak. De gemeente benadert de Westelijke Stadsboulevard als een separaat project. Er vindt wel afstemming plaats met omliggende projecten maar er wordt niet (voldoende) gekeken naar het Utrechtse wegennet in zijn geheel, de uitwerking van dit en andere projecten op elkaar en ontbrekende schakels. <u>Veiligheid</u> De zorgen van onze bewoners betreffen niet alleen zorgen over de doorstroming maar ook over veiligheid, zoals de bereikbaarheid van onze straat voor hulpdiensten. Het is onduidelijk hoe deze bereikbaarheid in het ontwerp gewaarborgd wordt. <u>Parkeervoorzieningen</u> In het huidige ontwerp blijft het aantal parkeerplaatsen gelijk aan de huidige situatie, echter direct langs de huizen neemt het aantal af. De parkeerdruk voor de bewoners (en de hoeveelheid verkeer op de stadsboulevard) neemt daarmee toe want als er aan de ventweg geen ruimte is moet men een rondje rijden om met geluk gebruik te kunnen maken van de parkeerplaatsen langs de doorgaande weg. In relatie tot de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en de toekomstige functies in het CAB-gebouw, evenals de huidige functies aan het begin van de straat (Fantaziehuis, Oase en station Zuilen) zal de druk op de beschikbare parkeerplaatsen sterk toenemen en zal het aantal niet toereikend zijn (het recent uitgevoerde parkeeronderzoek geeft niet een goed beeld omdat bepaalde piekperioden in onze straat niet zijn beschouwd; ook toekomstige ontwikkelingen zijn niet meegenomen). <i>Wat betreft het ontwerp verwachten wij dan ook de volgende aanpassingen:</i> – <i>Parkeervakken aan beide zijden van de ventweg conform de huidige situatie, in combinatie met de nieuwe vakken langs de doorgaande weg.</i> – <i>Parkeervakken langs de doorgaande weg in noordelijke richting (aan de overzijde van de huizen).</i> <u>Resumé</u> De gedachtegang achter de Westelijke Stadsboulevard is in de basis prima en zouden we graag gerealiseerd zien. Echter hebben wij op dit moment twijfels dat het plan bij zal dragen aan de doorstroming, leefbaarheid en veiligheid in onze straat en in Utrecht-West. Uw verdere berichtgeving wachten wij af. Graag ontvangen wij van u een ontvangstbevestiging.	doorgevoerd. Het voorgestelde ontwerp voldoet aan de criteria van de gemeente voor wat betreft doorstroming. Het filmpje is een visualisatie van een drukke avondspits, niet de analyse zelf. <u>Geen alternatieven, geen integrale aanpak</u> De huidige situatie in Oog in Al voldoet nog niet aan het ideaalbeeld van de WSB. Daarom zijn ook de Lessinglaan, Pijperlaan en Haydnlaan opgenomen in het project en zullen zij op onderdelen aanpassingen ondergaan. Het project WSB bestaat uit drie componenten die juist in samenhang zorgen voor minder autoverkeer: a. Fysieke herinrichting van de weg; er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en verblijven. De ruimte voor autoverkeer wordt ingericht voor het bestemmingsverkeer; doorgaand autoverkeer krijgt minder ruimte. wegvakken en kruispunten b. Mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding om onnodige mobiliteit te voorkomen, door het stimuleren van alternatieven c. Ter ondersteuning van de herinrichting en mobiliteitsmanagement wordt (DVM ingezet: dit is een intelligent verkeerssysteem die de wegvakken van de WSB monitort en indien nodig de lokale verkeerslichten bijstuurt zodat er geen wachtrijen ontstaan op plaatsen waar mensen wonen.

		Wat betreft de samenhang en integraliteit van het project: Het project WSB staat niet op zich zelf, maar is een uitwerking van het gemeentelijk Mobiliteitsplan Slimme Routes Slim Regelen Slim Bestemmen. Dit mobiliteitsplan is door de gemeenteraad aangenomen als het nieuwe gemeentelijke beleid voor verkeer en vervoer. In het Mobiliteitsplan is het project Westelijke Stadsboulevard opgenomen als uit te voeren project. Dit Mobiliteitsplan vormt het samenhangende kader en de integrale blik op de mobiliteitsnetwerken van de gehele stad. Uitvoering van alle projecten kan echter niet tegelijkertijd maar dient gefaseerd plaats te vinden. Het project WSB is zo ontworpen dat het past binnen deze kaders. <u>Veiligheid</u> Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. Zij hebben een toetsende rol op het ontwerp. <u>Parkeervoorzieningen</u> Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de

		parkeerplaatsen op geen enkel moment volledig bezet zijn. Hierbij is op verschillende momenten op de dag gemeten. Dit houdt in dat er nog groeicapaciteit aanwezig is, als het huidige aantal parkeerplaatsen in stand wordt gehouden. Het wensprofiel van de stadsboulevard gaat uit van één rijbaan met daaraan parkeren. Om overal hetzelfde beeld te creëren is dat ook op de Cartesiusweg zo ontworpen. De ventweg wordt vormgegeven als fietsstaat, waarbij fietsers in twee richtingen van de weg gebruik kunnen maken. Daarbij is het wenselijk dat er zo min mogelijk autoverkeer op de ventweg komt. In het ontwerp is tevens geprobeerd meer parkeervakken ter hoogte van het fantasiehuis te creëren, om hier de pieken bij het halen en brengen beter op te kunnen vangen. Er komt wat meer ruimte voor groen, de bestaande bomen krijgen daardoor meer doorwortelbare ruimte. Ten opzichte van de huidige situatie is het verschil voor bewoners minimaal: de auto's zijn nog steeds zichtbaar vanuit de woningen en bevinden zich op loopafstand. Het is in principe mogelijk parkeerplekken aan de CABzijde toe te voegen, als de gemeente daartoe besluit. Het voorliggende ontwerp maakt dit niet onmogelijk.
304	Buurtbelangen Welgelegen (BBW) heeft met interesse kennis genomen van het Conceptontwerp Westelijke Stadsboulevard. Het doel van het plan om het verkeer over het traject over Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan (PHL) beter door te laten stromen, spreekt BBW in grote lijnen aan. In deze brief richt Buurtbelangen Welgelegen zich in het bijzonder op het deel rond Pijperlaan en	Het college is verheugd te horen dat u over een aantal punten zeer te spreken bent. U noemt onder andere de kruising met de Leidse weg, het toevoegen van een middenberm, het fietspad dat aan de kant van Welgelegen over een langer

Joseph Haydnlaan, het deel dat (deels) grenst aan Welgelegen. Wij zijn over een aantal punten zeer te spreken: Ten eerste de kruising bij de Leidseweg. Er komen hier doseerlichten. Fietzers en voetgangers krijgen daarmee de kans om ook zonder groen licht over te steken. Het plan voorziet in een middenberm, zodat verkeersdeelnemers in twee fasen naar de overkant kunnen. Verkeersdeelnemers kunnen kiezen voor een verkeerslicht, zodat ook minder mobiele verkeersdeelnemers kunnen oversteken. Evenzo zal het in drukke tijden mogelijk zijn om over te steken. Ten tweede het fietspad dat aan de kant van Welgelegen ligt. Dat wordt over een langer traject (ook op de brug bij de bloemenstal) dubbele rijrichting. Thans wordt er al veelvuldig van beide kanten gereden. In het bijzonder op de brug over de Leidserijn levert dat regelmatig gevaarlijke situaties op. Ten derde de huidige voetgangersoversteek vanaf de Pijperlaan over de Leidseweg naar de Joseph Haydnlaan. Deze is sinds de laatste herinrichting onoverzichtelijk en onlogisch. Voetgangers moeten immers dwars over de opstelstrook voor fietsers vanaf het centrum richting Hogeweidebrug. Het nieuwe plan voorziet in een betere scheiding tussen beide verkeersstromen. Ten vierde komt er meer ruimte op diezelfde kruising, automobilisten die vanaf het 24-oktoberplein komen en willen afslaan naar Welgelegen raken de strook kwijt, maar krijgen voldoende ruimte om fietsers/voetgangers voorrang te verlenen. Tot slot, de groenstrook (ook op de Pijperlaan) wordt overzichtelijker ingericht. Het vervangen van stoplichten door doseerlichten. Wij zien de voordelen voor doorstroming op de PHL. Automobilisten hoeven immers niet nodeloos te stoppen en stil te staan omdat de stoplichten op rood springen. Bij kruisend verkeer dat langdurig moet wachten tot het kan oversteken, treedt het doseerlicht in werking. Dit is in het bijzonder van belang vanwege het feit dat dit op twee belangrijke fietsroutes wordt gedaan. Er kruisen immers twee fietsstraten de PHL: Leidseweg en Everard Meijsterlaan. En het helpt kwetsbare verkeersdeelnemers bij het kruisen van de PHL. In het verleden heeft BBW meermaals met de gemeente om tafel gezeten om te spreken over het vele niet bestemmingsgerichte autoverkeer dat door onze buurt rijdt. Als de gemeente met het	traject tweerichtingen krijgt en de extra mogelijkheden voor minder mobiele verkeersdeelnemers om veilig over te steken. U ziet ook de voordelen van het vervangen van stoplichten door doseerlichten en het effect daarvan op de doorstroming op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan. Het college is blij dat deze maatregelen positief door u worden ontvangen. Verder geeft u aan dat u in het verleden met de gemeente gesproken heeft over het vele verkeer dat door uw wijk rijdt en geen bestemming heeft in de wijk. U hoopt dat het plan voor de westelijke stadboulevard een betere doorstroming op de Pijperlaan, Joseph Haydnlaan en Lessinglaan oplevert, waardoor een gunstig effect optreedt op de verkeerdrukke in de buurt. Wel laat u weten zorgen te hebben over het risico op sluipverkeer. U vraagt het college om inzicht in de uitkomsten van het onderzoek naar verdringingseffecten naar wegen in de wijk. Ook vraagt u om eventuele maatregelen die dit verdringingseffect tegen gaan en om voor en na realisatie van het project een kentekenonderzoek uit te voeren naar sluiproutes door de buurt. Uit het onderzoek naar doorgaand autoverkeer blijkt, dat circa 5 tot 10% doorgaand verkeer is. Met doorgaand verkeer bedoelen we hier verkeer dat geen bestemming heeft in de driehoek van

nieuwe plan bereikt dat het verkeer een betere doorstroming over de PHLkrijgt, dan heeft dat wellicht ook gunstig effect op de verkeersdruk in onze buurt. Daarvan zijn wij nog niet direct overtuigd, maar dat zal moeten blijken als het plan is gerealiseerd. Tijdens de inloop hebben wij onze zorgen hierover ook geuit. Nadrukkelijk is toen vanuit de gemeente gezegd dat het zeker niet de bedoeling is dat verkeer een andere route gaat zoeken om van de ene kant naar de andere kant van de stad te komen. Een zogenoemde sluiproute zoeken. Tijdens de inloop werd ons duidelijk dat door de gemeente al voor deze verkeersplannen ook onderzoek heeft laten uitvoeren naar deze verdringingseffecten naar wijkwegen. Graag zouden wij als bewoners inzage willen hebben in de uitkomsten daarvan en eventuele maatregelen om die effecten tegen te gaan. Wij vragen de gemeente daarom om zowel voordat de plannen tot uitvoering komen, alsook enige tijd na de realisatie een kentekenonderzoek naar sluiproutes door de buurt Welgelegen en Oog in Al te verrichten. Zo krijgen we objectieve cijfers over verkeersbewegingen in onze buurt. Afsluitend zijn wij positief over het nieuwe plan. Zoals in het plan staat, is het doel dat er minder verkeer over de route gaat rijden die niet in de buurt moet zijn. Ten tweede moet het verkeer beter gaan doorstromen. Wij zijn nog niet helemaal zeker of het eerste doel behaald kan worden met dit plan. Wat betreft het tweede doel, wij hebben begrepen dat het verkeer op 't Goylaan beter doorstroomt sinds de laatste herinrichting. Dat kan een indicatie zijn voor het behalen van dit doel op de PHL. BBW zal de ontwikkelingen rond het verkeer in Utrecht West nauwlettend in de gaten blijven houden en blijven graag in gesprek met de gemeente, zodat voor alle bewoners in Welgelegen een prettige woonomgeving en goede bereikbaarheid wordt gerealiseerd.	het 24 oktoberplein, Hogeweidebrug en Marnixbrug. Het principe van de WSB (een combinatie van herinrichting, mobiliteitsmanagement en dynamisch verkeersmanagement) zorgt ervoor dat minder sluipverkeer gebruikt maakt van de stedelijke verbindingswegen. Voor Oog in Al is in het verkeersrapport een grafiek opgenomen, waaruit blijkt dat met name mobiliteitsmanagement (vraagbeïnvloeding) en DVM (andere instelling van verkeerslichten) de grootste bijdrage leveren aan het verminderen van sluipverkeer. In het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen is opgenomen dat monitoring van verkeersstromen een vast onderdeel moet zijn van verkeersprojecten. Op dit moment wordt een systeem van DVM voorbereid, waarmee het autoverkeer wordt gemonitord. Op pagina 39 in de verkeerskundige rapportage is een afbeelding opgenomen met de verwachte geluidsbelasting op de wegen van WSB en in de directe omgeving. Hieruit is af te lezen op welke wegen een toename van sluipverkeer wordt verwacht en waar juist een afname. U rondt uw brief af met een positieve houding over het plan voor de WSB waarbij u nog een keer aangeeft niet zeker te zijn van de doelstelling dat er minder (doorgaand) verkeer over de route zal

		gaan rijden. U geeft aan de ontwikkelingen te zullen blijven volgen. Ook de gemeente hecht er veel waarde aan om, via de verschillende communicatielijnen van het project, met u in contact te blijven.
305	Voor Pijlsweerd en Ondiep staat de ontwikkeling van de westelijke stadsboulevard niet boven aan de te ontwikkelenlijst. Eerst willen wij een plan weten dat verder uitgewerkt is dan 3x Slim. Het zou een 4x Slim moeten worden; + slim verbinden. Waarbij een onderliggend plan ten grondslag ligt hoe het verkeer geleid wordt in, door en om de stad tijdens de realisatie. Naast de verandering aan de wegen en het hoeveelheid verkeer dat de stad uitgedrukt wordt naar buiten, zien we ook een grotere verdichting aan woningen en kantoren. Die ondanks vaak autoluwe insteek, ook verkeer aantrekt. Een plan ter geruststelling voor de huidige bewoners hoe dit gerealiseerd wordt zonder dat zoals nu het gevoel heerst dat de bewoners aan hun lot worden overgelaten en zelf maar moeten uitzoeken hoe ze van huis naar elders en terug komen. De gestelde (3x slim) en door bewoners uitgesproken doelstelling voor de ASW en WSB kunnen alleen gehaald worden als op andere plekken iets gebeurt. Maar daar zien we nog te weinig aansluiting, geld en ontwikkeling. Terwijl er aan de ASW al begonnen wordt en de WSB staat te beginnen. Met als te verwachten resultaat een compromis aan ontwerp dat gerealiseerd wordt waarbij iedere bewoners zich straks afvraagt wat t nou geholpen heeft. Niets, t heeft alleen geld gekocht, tijd en nog n nog slechtere bereikbaarheid. Kom met 'n plan, duidelijke communicatie over hoe, wat, waar en wanneer gerealiseerd wordt om welk doel te halen in tijd. Creëer draagvlak en bewustwording bij omwonende, stakeholders en geïnteresseerde. Voor nu zit Pijlsweerd en Ondiep alleen vast op De Oudenoord – Weerdsingel en hebben we de vorige kanten op geen probleem om weg te komen richting en van de snelweg A2 en A27. Maar straks als ook Daalse tunnel (2x1), Votulast as, WSB, versmald zijn dan verwachten we nog meer druk richting Oud Zuilen. Via west is dan al geen aansluiting op de A2 en moet alles richting de A27. Het is alleen nu al druk en staat vaak vast. En de Waterlinie dat een tijdelijke oplossing zou	Bij de berekeningen van WSB voor de toekomstsituatie is rekening gehouden met nieuwe woningbouwontwikkelingen (zoals de Cartesiusdriehoek) en de autonome groei van de stad. Bestemmingsverkeer (verkeer met een herkomst of bestemming in de omgeving van de WSB) moet ook na de herinrichting gewoon gebruik kunnen maken van de WSB. De doorstroming blijft volgens de verkeerskundige analyse ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Met de herinrichting van de WSB wordt doorgaand autoverkeer verleid om te verschuiven vanuit zone B (de 'oude stad' binnen de Ring en de oude kernen Vleuten–De Meern) naar de RING. Dit schept in zone B meer ruimte voor oversteekbaarheid en verkeerscapaciteit voor wijkverkeer dat nu nog veel via zone A (binnenstad, Leidsche Rijn Centrum en centrum van Utrecht Science Park) rijdt. Zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen A: Aansluiting A2. Aanvullend: De verwachting is dat de stad doorgroeit naar

kunnen zijn tot dat de A27 verbreed is, is ipv 2x3 baan 50km alleen maar heringericht, zonder echte wijzigingen!!! De gemeente laat kansen liggen voor tijdelijke oplossingen, alternatieven om de bewoners tegemoet te komen voor de vaak onmogelijk en ongewenste situaties nu. Elk traject staat op zich zelf, elk stukje wordt alleen bekeken op micro niveau. Verbeter communicatie, en bekijk de volgorde van urgentie nog eens nu de NRU eindelijk groen licht heeft! Dan hebben we nog de toekomst visie. Naast het weg drukken van het verkeer naar de ring wordt er aan de rand van Pijlsweerd en Ondiep een gehele nieuwe wijk gerealiseerd (Cartesius driehoek) zonder eigen aansluiting op de ring. Ook het Werkspoorkwartier dat behalve wijken eromheen ook regionale aantrekkingskracht moet hebben met zijn recreatieve setting trekt verkeer aan en dat moet over het huidige wegen die al overvol zijn. Wij, Pijlsweerd en Ondiep zouden gebaat zijn bij een extra aansluiting op de A2 vanaf het nog grotendeels vrij ingerichte gebied Werkspoorkwartier, zodat deze wijken zoals Zuilen, Ondiep en Pijlsweerd een extra aansluiting hebben op de A2 en dat het verkeer dat erbij komt niet via deze wijken hoeft. Uiteraard moeten hier verkeerswegen anders voor gaan lopen en moet dit verder uitgewerkt worden. Maar daar ergens liggen mogelijkheden. In overleg met Ronduit west blijkt dat de WSB nu al denkt baat te hebben bij een extra aansluiting daar. Zij denken dat een deel van het verkeer dat over de WSB gaat bestemming Zuilen en Overvecht heeft. En eigenlijk over de ring moet. WSB zou voor hen en ook in de andere richting ontmoedigd worden in de toekomst, zodat niet via de wijken insloten wordt, maar dat elke wijk zijn eigen aansluiting heeft op een ring. Wij steunen Fris Alternatief en zien het ontstane groen omsloten met aan de kopse kanten appartementen. Deze ontwikkeling zou de woningcorporaties extra geld kunnen opleveren en weer ingezet kunnen worden op de wijk dat meer overlast krijgt van het verkeer. Naast deze knik in de WSB zien wij ook een om de onderdoorgang bij station Zuilen. Het verkeer zou van de Cremerweg het Werkspoorkwartier op moeten worden geleid en dan via het water en de Juliana weg weer aan moeten sluiten op de Amsterdamsestraatweg. Dit past in het plan 3x slim. Het gebied tussen het oude en nieuwe centrum moet ook autoluw worden net als de twee centra. Ipv tussen de centra door over de WSB.	400.000 inwoners in 2030. Dit leidt tot extra verkeersbewegingen in de autonome (niets doen) situatie. Volgens de berekeningen met het verkeersmodel wil er in de toekomstige situatie meer verkeer gaan rijden. Door herinrichting naar een stadsboulevard, mobiliteitsmanagement en DVM neemt de groei van het verkeer af. Voor wat betreft de ruimtelijke potentie bij de Thomas à Kempisweg zie inleiding. Veel voorkomende onderwerpen B: Variant alinea 'Ruimtelijke Ontwikkeling'. In het mobiliteitsplan SRSRSB heeft de gemeente het gewenste verkeersbeleid vastgesteld. Hierin staat dat er op de stadsboulevard voldoende capaciteit beschikbaar moet blijven voor bestemmingsverkeer en dat de wegen het netwerk vormen van de meest logische kortste routes naar bestemmingen in de stad. De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Een knik bij station Zuilen ondersteunt dit principe bestemmingsverkeer onvoldoende. Bovendien is de Julianaweg een woonstraat en daarmee niet geschikt voor grotere hoeveelheden autoverkeer. De gemeente onderzoekt, in overleg met belanghebbenden uit de wijk, de nadere uitwerking van de autobereikbaarheid van de

	Deze kniks hebben consequenties op het overige wegen netwerk. Dat nader bekeken moet worden. Voorstellen zouden kunnen zijn 1 richtingsverkeer op: – rode brug – acacia straat naar ASW. Rechts afwegen uitsluiten komende vanaf: – Oudenoord de Kaatstraat op – Joseflaan de ASW op. Deze laatste zorgen ervoor dat het verkeer gedwongen wordt naar een straat te rijden die gewenst is: v d Hamkade en Talmalaan om vanaf daar verdeeld een zijstraat straat te kiezen. Maar om nu de WSB aan te pakken en dan pas de NRU, lijkt ons de verkeerde volgorde. Zorg dat de WSB het alternatief is voor bewoners in de stad om de komende tijd de NRU te kunnen mijden via de WSB en als de NRU klaar is ga dan terug naar 2x1 op de WSB busbaan. Tot die tijd de WSB inrichten als goede 2x2 of 2x3 baans bij de kruispunten, waarbij de midden stroken in de toekomst de busbaan wordt.	omgeving Ondiep/Zuilen. Uw suggesties voor de aanpassingen bij de Rode brug, Acaciastraat, Oudenoord en st. Josephlaan zullen we hierin meenemen. Uit berekeningen voor de toekomstige situatie met als uitgangspunt het nieuwe ontwerp voor de WSB en de huidige vormgeving van de Noordelijke Randweg Utrecht blijken geen knelpunten op te treden in de verkeersafwikkeling. We zijn wel in gesprek met o.a. Rijkswaterstaat over de verkeersafwikkeling t.z.t. tijdens de uitvoering van WSB en de NRU.
306	Met grote bezorgdheid volg ik de ontwikkelingen en met name het voorgestelde plan om tot een Westelijke stadboulevard Utrecht (WSB) te komen. U heeft als raad ‘ingestemd’ met binnenstedelijke nieuwbouwwijken Cartesiusdriehoek (CDH) en 2de Daalsedijk (2DD) (gevolg 2600 woningen en 4500 mvt/etmaal er extra bij). Dit blijkt de echte reden om aan de slag te gaan met de WSB. Deze keuze wordt gebracht in de stukken als groei van de stad en autonome groei van het autoverkeer. Volgens uw eigen verkeerskundige rapport WSB (VR) en het Integrale Programma van Eisen/ Functioneel ontwerp (IPvE) hebben de twee extra woonwijken CDH en 2DD een enorme groei van het autoverkeer tot gevolg. Hiermee neemt bijvoorbeeld het autoverkeer op de Hommelbrug met de maatregelen van de WSB tot met circa 20% tot 30% toe (zie VR blz 35 laatste zin). Het enige dat u doet om deze woonwijken aan te kunnen laten leggen is het huidige verkeerssysteemruimte vullen tot over de maximale ontwerp capaciteit van de WSB-wegen. Na doornemen van de stukken kan ik niet anders constateren dat de maatregelen uit het WSB niet voldoende zijn op het traject Haydnlaan–Lessinglaan (HL) waardoor dit traject verslechterd. Ik ken de reactie van Ronduitweg en deze steun ik. Maar om te voorkomen dat over de korte maar juiste	Hartelijk dank voor uw suggesties. Een groot deel daarvan is geen onderdeel van het project WSB of niet inpasbaar binnen het mobiliteitsplan SRSRSB. Uiteraard willen wij in gesprek blijven met bewoners over de uitwerking van het voorliggende ontwerp nadat de gemeenteraad een besluit heeft genomen. Ook merken wij op dat verkeersveiligheid uiteraard een belangrijke randvoorwaarde is voor het totale project. Voor de inspraakmogelijkheid bij de gemeenteraad verwijzen wij u naar de griffie. In onderstaande reactie geven wij antwoord op de door uw gestelde vragen. In mei 2016 heeft de gemeenteraad met grote meerderheid het mobiliteitsplan voor de komende jaren vastgesteld, Slimme Routes, Slim Regelen,

punten wordt heen gestapt, leg ik u hieronder uitgebreid dat de het WSB in haar huidige vorm niet volhoudbaar is voor het traject Joseph Haydnlaan–Lessinglaan. . Ik heb het gevoel dat de gemeente minder asfalt als doel belangrijker vindt dan de gezondheid en leefbaarheid van uw eigen bewoners van deHL. Er zijn extra plussen nodig inhet WSB. Al jaren wordt de druk op de traject Pijperlaan–Haydnlaan–Lessinglaan (PHL) hoger en hoger. De ontwerpcapaciteit wordt nu al overschreden. Wij hebben in West al de nodige ervaringen met grote nadelige beslissingen van de gemeente en bijhorende gevolgen voor Oog in Al. Zo zijn er de afsluiting afrit A2 Douwe Egberts en recentelijk verdwijnen van de ‘tijdelijke’ verbinding tussen Leidscherijn en Hogeweidebrug geweest. De laatste actie had in december 2016 een toename van 6 % (VR blz. 37) tot gevolg met als resultaat dat er op het traject Pijperlaan–Haydnlaan–Lessinglaan (PHL) al maanden op 6 van de 7 dagen files staan (2 keer 3 uur in elke richting). De ervaring leert dus dat een toename van enkele procenten al genoeg is om het hele verkeerssysteem wat ontworpen is op de maximale verkeerscapaciteit ernstig te ontregelen. In de toekomst neemt u als gemeente nog meer beslissingen (naast de extra woonwijken CDH en 2DD) die zorgen van verschuiven van verkeer van het centrum en Leidsche rijen naar de WSB. Voor de bewoners van de Haydnlaan en Lessinglaan (HL) komt er na jaren van ellende met de WSB geen verbetering. De gemeente negeert daarmee haar eigen beleid uit het gemeentelijk Mobiliteitsplan (Slim regelen, Slim bestemmen en Slim Bestemmen). Doelstellingen in het mobiliteitsplan zoals verwoord in het VR blz 5, worden op de Haydnlaan en Lessinglaan niet nagekomen. Structurele verbeteringen hadden gekund als er was geluisterd naar de bewoners. De gemeente geeft daarnaast geen enkele garantie dat de voorgenomen maatregelen van de fysieke herinrichting, Mobiliteitsmanagement en Dynamische Verkeerssysteem gaan werken! Beide punten, geen verbeteringen maar verslechtingen op de HL én geen garanties op het werken van de 3 oplossingssporen, werden voor het HL –traject mondeling door uw eigen gemeenteambtenaren bevestigd op de bewonersbijeenkomst van 21 juni 2017. Bij zulke grote veranderingen als grootschalige nieuwbouwwoningen moet de gemeente haar huidige bewoners garanderen dat de voorgenomen maatregelen werken en anders alternatieve opties voorbereiden. Ik kom daar hieronder puntsgewijs op terug.	Slim Bestemmen. Dit mobiliteitsplan heeft als doel de mobiliteitsgroei op te vangen, in combinatie met een betere leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in de stad. Een goede bereikbaarheid voor het bestemmingsverkeer is daar aan gekoppeld. De WSB is een uitvloeisel van dit mobiliteitsplan en houdt rekening met de groei van de stad. De WSB heeft al doel door een combinatie van maatregelen (herinrichting, DVM en mobiliteitsmanagement) de filedruk te verminderen. De plannen voor de WSB worden in een vroeg stadium, dat van het IPvE/FO besproken met belanghebbenden. Dit is een bewuste keuze van het bestuur die aansluit bij het coalitieakkoord: “Utrecht maken we samen”. Op meerdere momenten zijn bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om input te leveren voor het ontwerp van de WSB. Ook konden zij in de consultatieperiode hun visie op het project kenbaar maken. De omgevingswet waar u aan refereert is echter nog niet van kracht. Naar verwachting van de rijksoverheid gebeurt dit in 2019. Het plan voor de WSB sluit aan bij het mobiliteitsplan van de gemeente, SRSRSB. Dit is met brede meerderheid vastgesteld in de gemeenteraad in mei 2016.

Punt 1: Projectproces niet volgens komende omgevingswet Het projectproces WSB voldoet niet aan de nieuwe omgevingswet. Het ministerie communiceert het volgende “In de nieuwe Omgevingswet is brede participatie een belangrijke voorwaarde voor snellere en betere plan- en besluitvorming. Door eerst gezamenlijk naar kansrijke oplossingen te zoeken en pas dan gedetailleerd onderzoek naar het gekozen alternatief te doen. Participatie is verplicht bij een projectbesluit.” De infographic in de bijlage laat dit zien. Het huidige planproces voldoet hier niet aan en is daarmee strijdig met de komende bedoelingen van de wetgever. Werken in de geest van de nieuwe wet vraagt dat u de extra radiaalontsluitingen- in meedenkend verband met de bewoners- serieus onderzoekt voordat u een keuze maakt voor een alternatief. Navraag bij u ambtenaren op 21 juni 2017 leert dat het bewonersalternatief (een extra radiaal ontsluitingen Hogeweidebrug-Stadsbaan of CDH-Lage Weide A2) nooit is doorgerekend op de verbeteringen die deze radialen zou kunnen betekenen voor de verkeerssituatie in Utrecht West. U doet met dit rapport voorkomen dat er geluisterd is naar de bewoners van de wijk West. Maar ingebrachte alternatieven van inwoners van de buurt Oog in Al worden categorisch ter zijde geschoven en niet behandeld of onderzocht. Het Verkeerskundige rapport stuurt richting één vooringenomen oplossing en behandelt geen verbeterende oplossingen die door de bewoners van Oog in Al al jaren worden aangedragen. Het hele proces gaat op de ouderwetse en gekokerde R.O. manier en heeft niets te maken met de uitnodigingsplanologie en brede participatie uit de nieuwe omgevingswet. Dit moet gewoon anders omdat u de bewoners van de HL ernstig benadeeld in hun leefbaarheid. Terwijl de leefbaarheid aan het HL traject kan verbeteren als u in werkelijke participatie gaat met de bewoners en hun alternatieven serieus onderzoekt. <i>U dient alternatieven immers toch te onderzoeken in het kader van het MER-plichtig zijn van een nieuwe woonwijk CDH met meer dan 2000 woningen.</i> Punt 2: verkeerd gebruikte definities geven een verkeerd én oneerlijke beeldvorming Ik heb het over de definities ‘Bestemmingsverkeer’ en ‘doorgaand verkeer’ vanuit het perspectief	In het kader van de planontwikkeling van de Cartesiusdriehoek zullen de benodigde planologische procedures voor deze woningbouwontwikkeling worden doorlopen. De situatie die u schetst betreft de huidige situatie. In de verkeerskundige onderbouwing van de WSB kijken we naar de toekomst. Wij hebben uiterst zorgvuldig onderzoek gedaan en daarvan is een rapportage opgesteld. Hierbij is gebruik gemaakt van bestaande modellen en analysemethodieken. Het is jammer om te moeten constateren dat u de uitkomsten en conclusies daarvan in twijfel trekt. Het volledige DVM systeem dat integraal onderdeel uit maakt van het plan voor de WSB loopt in uitvoering samen op met de werkzaamheden aan de infrastructuur. Wij onderzoeken echter welke maatregelen in Oog in Al versneld kunnen worden uitgevoerd. De aanpak voor mobiliteitsmanagement vraagt inderdaad nog om verdere uitwerking. Net zoals het ontwerp van de WSB dat in de vervolgfase verder uitgewerkt zal worden, zal ook een gerichte aanpak voor mobiliteitsmanagement worden uitgewerkt. Een goede kennis van de doelgroepen is daarbij een eerste vereiste. In de aanpak wordt daarbij zowel bewoners en

van de inwoners van Oog in Al/Halve Maan. De onjuiste definities zorgt voor een oneerlijke beïnvloeding van de publieke opinie over het beeld van het bestemmingsverkeer. Daarmee verdoezeld de gemeente bewust/onbewust de belangen van de bewoners én de overlast op het HL –traject. Uit het IPvE WSB blz 23 blijkt dat het doorgaande verkeer gebaseerd wordt op maar drie telpunten “Het aandeel doorgaand verkeer is gemeten door middel van kentekenonderzoek. Op drie punten (het 24 Oktoberplein, Marnixbrug en de Hogeweidebrug) zijn kentekens waargenomen en vergeleken.” Door het tellen op alleen deze 3 punten wordt het bestemmingsverkeer te hoog voorgesteld. Zo wordt al het afslaan verkeer van de Vleutense weg, Zuilen, Ondiep en Amsterdamse straatweg op de WSBals bestemmingsverkeer meegerekend. Hierdoor is het niet verwonderlijk dat het doorgaande verkeer zo laag is en het bestemmingsverkeer zo hoog. De definitie doorgaand verkeer op blz 6 is zeker niet kloppend voor de bewoners van Oog in Al/Halve maan. Feitelijk wordt over de PHL het autoverkeer van bijna heel Utrecht West (zeker in zuidelijke richting) ontsloten. Wij vinden verkeer dat over de Hommelburg de buurt inrijdt en vervolgens over de Spinozaburg weer uitrijdt en visa versa doorgaand verkeer. Ik schat dit doorgaand verkeer voor de wijk Oog in Al op meer dan 80% van het totaal. De bewering dat al het bestemmingsverkeer dus grotendeels aan de bewoners van Oog in Al zelf licht, klopt dus niet! De oneerlijkheid in de verkeersafwikkeling van de Utrecht West door Oog in Al wordt de foutieve definities verbloemd en schaadt de belangen van de bewoners. <i>Naar mijn mening is hier sprake van misleidende informatiebeeldvorming aan de Raad en aan de bewoners (zeker richting de bewoners van Oog in Al/Halve maan).</i> Kern van het probleem Op bladzijde 6 geeft u zelf de kern van het probleem als volgt weer: “De getoonde grenzen zijn gehanteerd, omdat autoverkeer naar bestemmingen buiten het getekende gebied goede alternatieven heeft via andere routes.” Hiermee geeft u ook aan dat er binnen het gebied géén alternatieven voorhanden zijn om de enorme groei in autoverkeer op te vangen. <i>Een eenvoudige routecheck op google maps leert het volgende Route Winkelcentrum Overvecht naar Pijperlaan over de PHL 12 minuten vergt en 5,1 km lang is.</i> <i>Route Winkelcentrum Overvecht naar Pijperlaan over de NRU-A2 14 minuten vergt en 14,7 km lang is.</i>	bedrijven in de directe omgeving, als ook doorgaand verkeer betrokken. Beide vragen om een specifieke aanpak. Financiering van alle maatregelen die onderdeel uit maken van de Westelijke Stadboulevard zullen uit het projectbudget gedekt moeten worden. Ook is het denkbaar dat daarnaast aanvullende financiering mogelijk is vanuit de rijksoverheid. Bewoners uit Oog in Al zijn betrokken bij het ontwerpproces en hebben de mogelijkheid gekregen om hun visie op het project te geven in de consultatiefase. Uitgangspunt voor WSB is het vastgestelde mobiliteitsplan. Dat gaat niet uit van een extra ontsluiting zoals u die benoemt. Wij zijn ons bewust van de ideeën en wensen die er leven. Sinds enige tijd is de gemeente hierover in gesprek met vertegenwoordigers uit uw wijk. Hartelijk dank voor uw suggesties. Een groot deel daarvan is geen onderdeel van het project WSB of niet inpasbaar binnen het mobiliteitsplan SRSRSB. Uiteraard willen wij in gesprek blijven met bewoners over de uitwerking van het voorliggende ontwerp nadat de gemeenteraad een besluit heeft genomen. Ook merken wij op dat verkeersveiligheid uiteraard een belangrijke randvoorwaarde is voor het totale project. Voor de inspraakmogelijkheid bij de gemeenteraad verwijzen wij u naar de griffie.

Hiermee is aangetoond dat rijden over de NRU en A2 geen volwaardig en zeker geen duurzaam alternatief is!

Punt 3: WSB is een lapmiddelproject zonder garanties

Allereerst heb ik zorgen over de beperkte scope van het IPvE en verkeerskundig rapport WSB uit mei 2017 zelf. Het is puur geschreven om het ontwerp erdoor te krijgen en daarmee de extra woonwijken CDH en 2DD mogelijk te maken. Het rapport maar staat vol met aannames, wishfull thinking, onwaarheden, verkeerde argumentatie, financieel niet gedekte MoMA-oplossingen en voorbehouden waardoor de bewoners aan de PHL /WSB enorme risico's lopen op jarenlange en onthoudbare overlast. Het VR (en het IPvE) spreekt zich ook diverse punten tegen waardoor de verwachte effecten wellicht minder effectief zullen zijn. Hieronder onderbouw ik vanuit het traject HL de gebruikte bewoordingen.

Onwaarheden:

VR blz 8: Ongewijzigd beleid leidt tot stagnatie. De tekst in dit informatieblok is niet waar.

Als de gemeente haar beleid ongewijzigd laat, komen er geen extra woonwijken en stijgt de mobiliteit zeker niet tot 25-30%!

VR blz 17 'Dit leidt tot een veiligere en gemakkelijkere oversteekbaarheid op de HL' Deze bewering is mijns inziens aantoonbaar onjuist.

Als eerste argument worden er geen fysieke maatregelen getroffen op de HL die dit waarmaken. Daarbij blijft het aantal auto's blijft het gunstige geval even hoog als nu, maar vrijwel zeker wordt het aantal auto's hoger.

Een tweede en nog belangrijker argument is dat het de doorstroming van het autoverkeer op de HL door het DVMop 50 km/uur is berekend (terwijl de huidige snelheid overdag nu lager is met een gemiddelde snelheid van 40 km/uur zie IPvE blz 23). De gemeente biedt de auto nu voorrang door de capaciteit optimaal te benutten en de doorstroming te verbeteren. De snelheid gaat omhoog van gemiddeld 40 km/uur naar 50 km/uur.

Opmerkelijk: De gemeente geeft zelf een adviessnelheid aan op de PHL van 30 km/uur voor plaatsen met overstekende kinderen. Maatregelen worden nagelaten om de groter wordende risico's op fatale ongelukken met kwetsbare groepen als mindervaliden en kinderen. De bewering dat de leefbaarheid en oversteekbaarheid verbeterd is voor de HL uiterst dubieus en welbeschouwd een leugen.

	Dat de oversteekbaarheid wordt verbeterd betwist ik ook op basis van eigen ervaringen (zie ook het IPvE blz 46) bij de dagelijkse overstek Kanaalweg/Spinozabrug. Het overgrote deel van de autobestuurders geeft je geen voorrang (ook niet na oogcontact!) en rijdt te hard en wordt daar in de toekomst in gefaciliteerd. Als ik met mijn eigen auto wel overstekers voorrang verleen, beginnen ze achter mij al te toeteren en wordt er opgefokt gereageerd. Voor de kinderen wordt oversteken op de PHLhelemaal gevaarlijk, want niemand houdt zich aan de door u geplaatste adviessnelheid van 30 km/uur bij de oversteekplaatsen voor kinderen. <u>Aannames, Wishful thinking en voorbehouden</u> De 3 oplossingssporen, fysieke herinrichting, Mobiliteitsmanagement (MoMA) en Dynamisch verkeersmanagement (DVM) zijn niet bewezen en/of zitten vol met voorbehouden. Het verkeerskundig rapport en rapport van de Rebelgroep geven dit ook toe. Een paar voorbeelden uit het Verkeerkundig rapport (VR) zijn. Het DVMbiedt een garantie tot aan de deur. Op de bewonersbijeenkomst van 6 december 2016 werd het DVM gepresenteerd als een beperkend dosseringssysteem zonder voorbehoud. (Op VR. blz 29 staat echter dat het DVMniet maximaliseert. Dit komt door het volgende voorbehoud dat gemaakt wordt: als er een te lange wachtrij komt bv op het 24 okt plein en 'terugslag' driegt dan wordt er extra groen licht gegeven en toch meer auto's op de PHLtoegelaten (met alle nadelige gevolgen van dien) op dePHL. Het loont dus om met heel veel auto's in de wachtrij te gaan staan, dan heb je eerder groen. Waarom wordt het DVM vandaag niet geïnstalleerd en gemonitord? Als het zo fantastisch werkt en het budget al voor handen is? In het hele VR worden allerlei vage termen gebruikt (kan – zo veel mogelijk – te lang wachten – niet onnodig – even stilgezet – heel blz 24 van het VR op de kosten die de maatregelen in de voorbeelden hebben gekost). Daarmee wordt in ieder geval eerlijk toegegeven dat de oplossingen kunnen tegenvallen en er geen enkele garanties zijn. Het tegenvallen is zeer aannemelijk omdat er geen reserves in het verkeerssysteem op de HL zitten. Er is al helemaal geen plan B. Het Mobiliteitsmanagement hangt van aannames aan elkaar. Veel vervolgonderzoek blijkt nodig om de expert judgement inschattingen te kunnen staven. Terecht dat de Rebel groep in haar rapport allerlei voorbehouden maakt en constateert dat er veel meer inzicht nodig is in de lokale	

verkeersstromen. Op bladzijde 23 VR staat dat uit het Rebel onderzoek “een aanpak haalbaar lijkt”...en”tezamen kan die leiden tot circa 350 spitsmijdingen in het avondspitsuur”. Lijkt haalbaar en kan leiden tot? Dit is gewoon niet goed genoeg! Als het mislukt is er geen alternatief en als de wijken CDH en tweede Daalsedijk eenmaal gebouwd zijn, moet je er als gemeente naar handelen met echte oplossingen en niet met een onzeker lappenmiddelproject als het WSB. <u>Tegensprekende argumenten en verkeerde argumentatie</u> Op VR bladzijde 7 staat in het model dat de ‘herinrichting’ en ‘DVM’ kunnen verwijzen naar andere routes maar die zijn er niet (zie punt 2) en worden ook nog niet gecreëerd. Hiermee worden deze sporen minder effectief. Het filmvoorbeeld op de site van de WSB vanuit Amsterdam laat zien dat goede alternatieven ook voor MoMa onombeerlijk zijn. VR. bladzijde 37 licht de situatie voor Oog in Al qua analyse verkeer voor. Door het schrappen van de ontsluiting Hogeweidebrug–stadsbaan is het verkeer richting het zuiden gedwongen om over de PHLte rijden. Dit had niet te maken met de tijdelijke spoorweg werkzaamheden maar wel met het schrappen van het bypass–alternatief Hogeweidebrugstadsbaan naar het zuiden. 6% toename (en na verloop van tijd 3%) was al genoeg om het hele verkeerssysteem te ontregelen. VR. bladzijde 37: In noordelijke richting zorgt de wegversmalling op de Thomas A Kempisweg voor extra files. Als de werkzaamheden aan het spoor gereed zijn, zal de file verdwijnen. Ik heb die hoop niet als ik kijk naar Majellaknoop alternatief 2 (ook niet voor 1), omdat in die variant er een ‘weefbaanvak’ ontstaat door alle motorvoertuigen van de Vleutenseweg en Spinozaweg over de Thomas A Kempisweg te leiden. Nu ligt er zo’n ‘weefbaanvak’ op de Spinozaweg (met verkeer uit de Laan van Nieuw Guinea verweeft met verkeer van de Spinozabrug). Dit geeft nu allemaal problemen en versterkt de ‘asocialiteit’ en agressiviteit enorm. Zo’n ‘weefbaanvak’ kan m.i. ook gezien worden als een wegversmalling. (De huidige versmalling vervalt dus niet maar wordt dus permanent) <u>Financieel niet gedekte MoMA-oplossingen</u> Voor de kosten die een proces Mobiliteitsmanagement vraagt, heb ik in het kostenhoofdstuk in het	

IPvE nog geen financiële dekking kunnen vinden. Voor alleen de oplossing van aan te besteden 'pakketjes spitsmijdingen' is een extra budget nodig van minimaal 250.000 en maximaal 800.000 euro. Deze bedragen zijn los van de extra en langdurige dure adviesbureaunkosten. (Berekening kosten o.b.v. 350spitsmijdingenx350eurox2jaar of 350spx750eurox3jaar, bron Rebelgroep rapport. blz 16). Ik noem dit een typisch voorbeeld van een-niet-toekomst-bestendige-oplossing. Penny wise and poundfoolish noemde Engelsen dit. Voor deze bedragen onderhoudt uw wegbeheerder een extra radiaalontsluiting met gemak en het levert het aan de andere kant qua gezondheid, leefbaarheid en verkeerskundig veel meer op dan de WSB in haar huidige vorm. Mijn advies is laat eens doorrekenen wat de beste gegarandeerde en toekomstbestendige verbeteringen geeft; een extra radiaal aansluiting of Mobiliteitsmanagement. Punt 4: Gemeente neemt bewoners Oog in Al niet serieus Het IPvE en VR doen voorkomen dat bewoners actief zijn betrokken bij het ontwerpproces. Deze zin doet voorkomen dat er geluisterd is naar de bewoners in Oog in Al. Maar ondanks herhaaldelijk inbrengen is nog steeds het alternatief (een extra radiaal ontsluiting als de Gele brug -Stadsbaan of CDH-lage weide A2) niet doorgerekend en zijn in het ontwerp nog steeds geen snelheid controlerende maatregelen (zie IPvE blz 47 en bijlage 1) opgenomen. Uit eigen ervaring weet ik dat op het traject Pijperlaan-Haydnlaan-Lessinglaan (PHL) met grote regelmaat veel te hard wordt gereden, meer dan eens met grote materieel schade bij de langs geparkeerde auto's omdat de hardrijders regelmatig de controle over hun auto verliezen. Doorgaande vrachtverkeer over de PHL geeft veel trillingen aan de huizen, veroorzaakt stankoverlast en vermindert de veiligheid. Het vrachtverkeer zou een andere route moeten volgen. Voor het traject HLwordt geen van de doelstellingen uit het WSB en het gemeente mobiliteitsplan gehaald. Er worden op dit traject de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid (zeker voor voetgangers) niet verbeterd maar eerder verslechterd. De conclusie is dat we de komende decennia nog in dezelfde ellende zitten als dat we afgelopen 20 jaar hebben gezeten. U heeft dit voor de eerste maanden op VR blz 29 eerlijk toe. De ellende wordt alleen maar groter	

	omdat u verkeer uit het centrum en uit Leidsche Rijn wegdrukt en dit verkeer deels op de PHL zal neer komen Daarnaast weigert u tot op heden echte alternatieven te onderzoeken en op te nemen, terwijl u weet dat extra ontsluitingen nodig zijn om de HL en de WSBecht te verbeteren. Ik had van mijn enorme binnenstedelijk groeiende gemeente Utrecht, zeker na de buurtconsultaties in Oog in Al een integrale en toekomstbestendige verkeersaanpak in plaats van een lappenmiddelplan als WSBverwacht. Conclusies: Ik vraag u hierbij de volgende verbeteringen/aanpassingen in het WSB-project en haar naastliggende buurten te onderzoeken, in de gemeenteraad aan te nemen en in uitvoering te brengen: • Als eerste nieuwe mogelijke radiaalontsluitingen (samen met de bewoners) te onderzoeken als een volwaardig c.q. aanvullend alternatief voor het verkeerssysteem in Utrecht West (omdat dit in een MER procedure voor de CDH toch al moet) • Het doorgaande vrachtverkeer door Oog in Al/halve maan verboden wordt en verplicht wordt een andere route te nemen. • Per omgaande fysieke en goed werkende snelheid controlerende maatregelen op het hele WSB traject aan te brengen waardoor er niet harder dan 50 km/uur kan worden gereden • Te stoppen met de dure MoMa oplossingen c.q. bureaus, die maar een zeer beperkt en tijdelijk resultaat zullen hebben. Het geld is beter te besteden. • Te stoppen met denken dat de grote overlast op de HL op te lossen is met verbeteringen in OV, fiets- en voetgangersverbindingen. Dit werkt niet voor het HL traject. • In september 2017 de DVM al als pilot in werking te brengen op het traject van de WSB. • De goede WSB verbeteringen aan de Josephlaan en Marnixlaan door te voeren en de overige wegen pas aan te pakken na bekend worden van de onderzoeksresultaten naar een extra radiaal ontsluiting • In de plannen een permanente totale monitoring c.q. controle direct naast de WSB wegen op te nemen die alle vier luchtkwaliteiten (NO2, PM10, PM2,5 en geluid) en de verkeersstromingen meet en deze resultaten direct deelt met een voor iedereen toegankelijke en openbare website • Protocollen gereed te maken voor de Plan B-acties die moeten ingezet en automatisch	

uitgevoerd moeten worden als de WSB maatregelen niet afdoende werken of als de luchtkwaliteiten (NO2, PM10, PM2,5 en geluid) verslechteren • In de projectcommunicatie, VR en IPvE en de daaropvolgende plannen moet een eerlijk lastenverdelingverhaal komen door de nieuwe definities Bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer uit te splitsen naar buurtniveau en daar een eerlijke en betere balans voor de totale stad in aan te brengen zonder dat de ontwerpcapaciteit van de PHL naar boven wordt aangepast. Deze betere balans wordt openlijk met de burgers bedacht, gecommuniceerd en in alle relevante plannen verwerkt • De <u>huidige en toekomstige</u> situatie waarin 22000+ voertuigbewegingen per etmaal door de woonwijk Oog in Al/Halve Maan gaan is ongewenst en onleefbaar en moet jaarlijks verlaagd worden. • De wens om de westelijke stadsboulevard te creëren kan alleen op mijn steun rekenen mits er een extra radiaal naar de A2 komt en bewezen wordt dat alle maatregelen samen een verlaging van de capaciteit en van het aantal voertuigbewegingen met zich meebrengt op de Pijperlaan – Haydnlaan–Lessinglaan. • Filedruk op de route door de wijk West/Oog in Al leidt tot gevaarlijke situaties doordat automobilisten sluiproutes zoeken om files te ontwijken. Dit leidt tot levensgevaarlijke situaties op de doorgaande route maar ook in de omringende straten. Extra maatregelen om dit tegen te gaan, moeten in de plannen worden opgenomen. • Ik wil dat er een einde komt aan de groei van de verkeersstroom door West (doordat verkeer uit het centrum en uit Leidsche Rijn wordt weggedrukt of door de groei van de stad). Dit moet elders worden opgevangen dan op de PHL, die al de maximale capaciteit heeft bereikt. • Ik maak me ernstig zorgen over de gecreëerde en toekomstige situatie en het gevolg dat kinderen uit de wijk niet langer veilig kunnen oversteken en niet langer veilig op straat kunnen spelen. • Ik steun Ronduit Weg in de discussie naar het zoeken van alternatieve oplossingen als een extra Radiaal ontsluiting waardoor het verkeer andere routes kan en gaat kiezen. Ik roep jullie met klem op om jullie steun voor een betere ontsluiting (inclusief een extra Radiaal ontsluiting tussen de WSB en A2) uit te spreken en afspraken hierover mee te nemen in de besluitvorming over de plannen van de westelijke stadsboulevard en uit te voeren. Ik neem graag deel aan brede participatie om de verkeersproblematiek structureel op te lossen	

	(dus inclusief onderzoek en implementatie van een extra radiaal). Daarnaast wil ik graag live inspreken in de gemeenteraad tijdens de behandeling van de inspraakreactie. Ik verzoek mijn reactie onverkort in behandeling te nemen.	
308	Ik snap helemaal niks meer van jullie (verkeers)beleid!!! Bijna niks mag of kan meer behalve als je de weg kent en hebben jullie het wel door dat jullie de stad langzaam aan het kapot maken zijn! Maar jullie zullen wel blij zijn dat jullie dit jaar op plaats 2 van de beste fietsstad ter wereld zijn maar zelfs per fiets is het soms een drama. Al die gestolen fietsen in al die rekken of van mensen die 1x per week in Utrecht zijn en dan op een verkeers niet veilige fiets door de stad verplaatsen! En in plaats van verkeer minder stil te laten staat in woonwijken gaan jullie het juist andersom doen!!! Het is nu al haast niet normaal hoe lang je er over doet om dagelijks van je huis (auto met gereedschap) naar de snelweg te komen en terug. En je kan wel zeggen dan rij je maar anders maar als de halve stad die kant op moet staat het daar vast en verschuiven jullie het probleem en komen jullie weer met z'n raar plan. Jee kan wel minder verkeer willen maar veel mensen werken buiten de stad en zijn afhankelijk van de auto. Is er ook gedacht aan al die bedrijven langs de Cartesiusweg en hun voertuigen(de vuilstort heel Utrecht komt daar lozen, de gemeente reiniging zelf, Van der Wal transport, Sligro, Ret, Eneco en Stedin, de brandweer enzovoort). Als jullie dit plan doorzetten is het (wat je nu al soms ziet) leed niet te overzien en stikt het de hele dag van de files en voor de mensen die er langs wonen hebben de hele dag files met draaiende motoren voor je deur. En dan heb ik het niet eens over de hulpdiensten die nu al erg veel moeite hebben om door het verkeer te komen en zelfs over het fietspad knallen(zelf met eigen ogen gezien) om mensen levens te redden. Je zal maar net je huis uitlopen en aangereden worden dan hebben de hulpdiensten het zeker gedaan want jullie ontkennen alles. Dus wat betreft de verkeersveiligheid zal juist door deze dwaze plannen er meer ongelukken gebeuren (voorbeeld op het 't Goylaan) en gaan mensen ook raar rijgedrag vertonen en er komen meer irritaties(ruzies) . Maar dat zal jullie toch niks schelen zolang het geen familie of vrienden zijn en niet te vergeten de meest van jullie zijn passanten en hebben toch niet echt een band met Utrecht. Ik kan wel uren zo door gaan maar ik heb toch het idee dat ik tegen een muur staat te praten en jullie gaan het toch door drukken zoals de meeste plannen en niet luisteren naar de bevolking. En jullie hebben het toch liever over bitterballen en burgers pesten of toeristen selecteren wie er wel mag komen en wie niet ipv o.a. de Dom herstellen, de trots van Utrecht. Daarom kan ik niet wachten op de gemeenteraad verkiezingen van volgend jaar. Jullie moeten je schamen voor jullie beleid!!	Bij de berekeningen van WSB voor de toekomstsituatie is rekening gehouden met nieuwe woningbouwontwikkelingen en de autonome groei van de stad. Hieruit blijkt dat het ontwerp goed functioneert als een deel van het doorgaand verkeer via de Ring zal rijden. Het effect van het ontwerp op het uitrukken van hulpdiensten is besproken met en beoordeeld door de Veiligheidsregio Utrecht. Omdat het ontwerp voldoet aan de voorschriften uit het Handboek Openbare Ruimte van gemeente Utrecht, is het goed te gebruiken door hulpdiensten. Bij de detaillering naar Voorlopig Ontwerp (VO) en Definitief Ontwerp (DO) zullen de nood- en hulpdiensten ook weer worden betrokken. Een extern bureau heeft de verkeersveiligheid op 't Goylaan getoetst en heeft deze als 'veilig' beoordeeld. Er zijn dan ook géén bevindingen in de audit naar voren gekomen die de gemeente verplichten tot het doen van aanpassingen. Wel heeft RHDHV een aantal suggesties gedaan ter verbetering.

310	Het concept-ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard (WSB) is openbaar geworden. We zijn blij dat de plannen voor deze stadsboulevard concreet beginnen te worden. De fietsroute langs de WSB is immers een belangrijke doorfietsroute. Fietzers hebben vooral bij de Cartesiusweg geen andere routemogelijkheden dan deze route. Onze complimenten Op de hele binnenring, gerekend vanaf de aansluiting van Het Goylaan op de Waterlinieweg tot aan de aansluiting Einsteindreef op de Karl Marxdreef, staan 27 verkeersregelininstallaties op 9 kilometer. Daardoor fietst het er nu niet bepaald lekker door. Het traject van de WSB in het onderhavige plan heeft een lengte van 4 kilometer, met daarop 10 verkeerslichten. Met de plannen wordt de situatie duidelijk beter, dat komt het comfort en de directheid van de route ten goede. Er komen meer bomen en groen, de weg wordt mooier om langs te fietsen. Er zal minder luchtvervuiling zijn, dat komt de gezondheid ten goede. We zijn er erg blij mee. Het verbaast ons dat de impressies, bijvoorbeeld op pagina 51, nog steeds een erg grijze en stenige indruk geven. We hopen op een snelle, mooie, fleurige route. Aantrekkelijkheid is immers ook één van de vijf hoofdeisen voor fietsroutes. Op een deel van de route veranderen de bestaande parallelwegen in fietspaden. Parkeren gebeurt niet meer langs de parallelweg, maar langs de hoofdrijbaan geparkeerd. Er gebeuren in zijn algemeenheid verbazingwekkend veel ongevallen met openslaande portieren en parkerende auto's. Door de herinrichting behoren aanrijdingen met autodeuren straks tot het verleden, daardoor wordt de route veiliger. Bromfietsen maken straks gebruik van de hoofdrijbaan in plaats van de ventweg, daardoor verbetert de veiligheid en luchtkwaliteit voor fietsers. Mogelijkheden voor verdere verbetering We zien in aanvulling op de plannen nog veel mogelijkheden om het plan verder te verbeteren voor de fiets, dat lichten we hieronder toe. Hoe beter de route is om te fietsen, hoe meer inwoners zullen overstappen van de auto op de fiets, waardoor de herinrichting een succes zal worden en	Naast de verbeteringen die u ziet voor fietsers signaleert u ook mogelijkheden voor verdere verbetering. Hieronder gaan wij in op uw suggesties. 1. Breedte van de bermen Het ontwerp voor de WSB is erop gericht om een optimum te bereiken als het gaat om de leefbaarheid en verkeersveiligheid van alle bewoners en verkeersdeelnemers. Het idee van de brede middenberm is een wezenlijk onderdeel van het stadsboulevard-principe. Hiermee ontstaat namelijk ruimte voor voetgangers en fietsers, zodat zij even kunnen wachten alvorens ze de tweede rijstrook oversteken. De brede middenberm draagt daarom in belangrijke mate bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van overstekende voetgangers en fietsers. Ook zorgt deze brede middenberm voor voldoende opstelruimte voor afslaand autoverkeer. Bovendien biedt het ruimte voor het planten van een dubbele bomenrij, een belangrijk principe van de stadsboulevard. Om die redenen kiest het college voor behoud van een middenberm die breed genoeg is om bovengenoemde aspecten te borgen. 2. Onduidelijkheden U constateert terecht het verschil in aanduiding van fietsoversteken op pagina 26 en 48. Tussen de JC de Rijkstraat en de Nieuwlichtstraat moet een fietsoversteek liggen. Deze is

zal bijdragen aan een betere bereikbaarheid, een betere luchtkwaliteit en een aantrekkelijke stad. We beginnen onze suggesties voor verbetering met drie algemene opmerkingen. Daarna behandelen we de punten in volgorde vanaf de Marnixbrug naar het 24 Oktoberplein. 1. Breedte van de bermen Qua bermen heeft het onze sterke voorkeur dat de middenberm zo smal mogelijk wordt en de zijbermen zo breed mogelijk. Dan rijden auto's op grotere afstand van fietsers (en voetgangers en woningen), waardoor de lucht die we inademen schoner is. Zijbermen van 5 m breed hebben het voordeel dat afslaande auto's of auto's die de weg op willen draaien het fietspad niet blokkeren. Afslaande auto's zijn bij een 5 m brede zijberm al voldoende ver ingedraaid om goed zicht te hebben op fietsers uit beide richtingen. Daarom is het wenselijk om bij zijstraten te zorgen voor een zijberm van 5 m breed. Tussen de zijstraten in kunnen de bermen een andere breedte hebben. Kort voor de zijstraten maakt de hoofdrijbaan dan een kleine slinger. Het profiel zal zo minder "gestrekt" worden, dat draagt bij aan een lagere rijsnelheid. 2. Onduidelijkheden In het document zijn een aantal zaken onduidelijk of lijken strijdig. De doorsteekjes op pagina 26 komen niet overeen met het VO op pagina 48. Wat is leidend? Wij hopen natuurlijk op veel handige fietsdoorsteekjes. De bestaande oversteek bij de Nieuwlichtstraat bijvoorbeeld: deze blijft toch wel, ook voor fietsers? Fietspaden worden uitgevoerd in rode verharding (pagina 38): we gaan er vanuit dat rood ASFALT wordt bedoeld, of eventueel rood beton, en nadrukkelijk géén elementverharding. De verharding moet vlak en stroef zijn, ook bij regen of vorst. 3. Afstelling verkeerslichten De fietsroute langs de WSB is een doorfietsroute, wat betekent dat er naar wordt gestreefd dat fietsers niet hoeven te stoppen. Een aantal verkeerslichten blijft noodzakelijk, dat bespreken we later in deze brief bij de afzonderlijke kruisingen. Voor de algemene instelling van verkeerslichten gaat u uit van een maximale wachttijd van 70 seconden en een gemiddelde wachttijd van	weggevalen in het themakaartje op pagina 26. Wij zullen in de vervolgfase een update van deze themakaart maken en die met u delen. 3. Afstelling verkeerslichten De WSB valt binnen zone B, zoals vastgesteld in het Mobiliteitsplan. De prioritering van de verschillende verkeersdeelnemers verschilt per zone. De prioritering in zone B is als volgt: 1. Tram, (H)OV-corridors, doorfietsroutes 2. Hoofdnet fietsroutes, voetgangers 3. Autoverkeer op de stedelijke verbindingswegen 4. Ontsluitend openbaar vervoer (overig busverkeer) 5. Overige routes voor voetganger, fietser en autoverkeer. Bij elke verkeersregelininstallatie is, binnen de kaders van deze prioritering, een optimalisatie nodig voor wat betreft de verkeersveiligheid, de geloofwaardigheid (i.v.m. roodlichtnegatie) en de doorstroming. Daarbij bestaat er een spanningsveld tussen deze aspecten: een veilige regeling voor de ene weggebruiker kan een ongeloofwaardige regeling voor de ander zijn, andersom kan een geloofwaardige regeling weer verkeersonveilig zijn, zowel objectief als subjectief. Een hoge verkeersveiligheid vergt soms een complexe verkeersregeling met lange wachttijden.

maximaal 35 seconden. Dat is langer dan in de CROW-richtlijn is vermeld, zelfs als de doorrijkans hoog is. Het CROW hanteert sinds 1994 (Tekenen voor de Fiets) de volgende richtlijnen voor een fietsvriendelijke regeling:

Doorrijkans en wachttijd bij een fietsvriendelijke verkeerslichtenregeling

Doorgaand fietsverkeer		Verdelend en ontsluitend fietsverkeer		
Doorrijkans	gemiddelde wachttijd	maximale wachttijd	gemiddelde wachttijd	maximale wachttijd
0%	10 sec	10 sec	20 sec	25 sec
10%	12 sec	18 sec	24 sec	29 sec
20%	15 sec	25 sec	30 sec	40 sec
30%	20 sec	40 sec	30 sec	60 sec
40%	30 sec	60 sec	45 sec	90 sec

Bron: Tekenen voor de fiets, CROW, 1993, p 204

Ter vergelijking:

- Een tweefasenregeling met een cyclustijd van 40 sec heeft een doorrijkans van 40%, een gemiddelde wachttijd van 12 sec en een 5%-wachttijd van 22 sec
- Een vierfasenregeling met een cyclustijd van 90 sec heeft een doorrijkans van 20%, een gemiddelde wachttijd van 35 sec en een 5%-wachttijd van 65 sec.

Omdat de WSB een doorfietsroute is, die voor wat betreft de doorstroming van het fietsverkeer beter moet zijn dan een hoofdfietsroute, zullen de VRI-regelingen beter moeten zijn dan volgens bovenstaande eisen. Zowel qua wachttijd én doorrijkans.

Overigens adviseert de SWOV om alleen VRI's toe te passen als rotondes en voorrangspaleinen echt niet kunnen wegens de drukte op een kruising: pas bij meer dan 20.000 mvt/etmaal zouden ze mogen worden toegepast. VRI-geregelde kruisingen zijn namelijk de minst veilige kruispuntvorm. (SWOV: naar meer veiligheid op kruispunten, rapport R-2014-21)

4. De functionele ontwerpen

We geven onze opmerkingen op de functionele ontwerpen op de trajectdelen van noord (Vechtbrug) naar zuid (24 oktoberplein).

Om toch te voldoen aan de prioritering zijn oplossingen mogelijk zoals tweemaal groen voor bepaalde vervoerwijzen binnen één cyclus. Fietsers krijgen in de meeste regelingen 2x groen, tegenover 1x groen voor het autoverkeer. Dan nog is het niet mogelijk om de wachttijden te halen die u voorstelt. De criteria die de gemeente heeft vastgesteld – waar u aan refereert – voor wachttijden van autoverkeer en fietsers worden wel gehaald.

4. Functionele ontwerpen

Marnixlaan: u vraagt aandacht voor voldoende opstelruimte voor auto's bij de voorrangspaleinen op de Van Hoornekade en de Van Egmondskade. De werking van de voorrangspaleinen is onderzocht met een verkeerssimulatie voor de toekomstsituatie in een drukke avondspits. Hierin bleek de opstelcapaciteit voldoende, zonder dat de hoofdrijbaan geblokkeerd raakte. De ervaringen met het voorrangspalein op 't Goylaan nemen wij mee in het ontwerp van de voorrangspaleinen op de WSB.

Kruising Amsterdamsestraatweg en St. Josephlaan: u stelt voor om het verkeer om te laten rijden via de route Royaards van den Hamkade en Oudenoord. In die situatie zal het sluipverkeer via de Acaciastraat richting Amsterdamsestraatweg echter toenemen. De gemeente wil in geen geval deze route stimuleren door bij de

<i>Marnixlaan</i> Fijn dat de Marnixbrug aan beide zijden een tweerichtingsfietspad krijgt! Goede aantakkingen op met name de westelijke fietsroute langs de Vecht ontbreken op dit moment, die zou moeten worden aangelegd. De westelijke vechtroute is ook een hoofd fietsroute. Bij de voorrangspointjes bij de van Hoornekade en de van Egmondskade vragen we aandacht voor opstelruimte voor auto's. Ze moeten het fietspad niet blokkeren als ze wachten voor overstekende voetgangers. Bij het voorrangspointje op de Goylaan gebeurt dat helaas te vaak. We zijn blij met de aandacht voor de situatie rond de Aboe Da'oedschool. <i>Kruising Amsterdamsestraatweg en Josephlaan</i> Verkeer uit Overvecht mag in de toekomstige situatie linksaf slaan bij de Amsterdamsestraatweg. Dat is voor de VRI-regeling de richting die de meeste andere richtingen blokkeert en daarmee de wachttijd voor al het andere verkeer het meest laat toenemen. Er zou voor gekozen kunnen worden om dat verkeer via de Roayaards van den Hamkade en Oudenoord te leiden. Beide wegen zijn in de toekomst 30 km-wegen met vrijliggende fietspaden en hebben dezelfde status in het wegennet. Met deze alternatieve routing wordt de wachttijd voor al het verkeer op de kruising met de Amsterdamsestraatweg lager. De Amsterdamsestraatweg is een hoofd fietsroute, de wachttijd voor fietsers dient aan de CROW eisen te voldoen. Bij station Zuilen buigt de weg iets uit en gaat de weg aan beide zijden van de kolommen onder het spoor door, de fietsoversteek komt vlak voor dit viaduct. De bushalte blijft. We vragen u ervoor te zorgen dat overstekende fietsers voldoende zicht hebben op verkeer dat nadert van onder het spoor (van achter de kolommen). Ook als het verkeer zich in het holst van de nacht niet aan de snelheidslimiet zou houden. <i>Cartesiusweg</i> De fietsenstalling van station Zuilen wordt uitgebreid en mogelijk verplaatst. Er is een bewaakte stalling nodig bij alle stations, organiseer de nieuwe plek zo dat de stalling te bewaken valt.	Amsterdamsestraatweg de linksaf beweging vanaf de Marnixlaan onmogelijk te maken. Station Zuilen: u vraagt aandacht voor een veilige oversteek voor fietsers bij station Zuilen. Uw zorg betreft het zicht dat fietsers hebben op naderend verkeer. Uw aandachtspunt zal worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Cartesiusweg: u vraagt om bewaakte stallingen bij alle stations. Binnen de kaders van het project Westelijke stadboulevard worden geen bebouwde of bewaakte fietsenstallingen gerealiseerd. Wel voert de gemeente in regionaal verband in het kader van het <i>programma knooppunt ontwikkeling</i> overleg over dergelijke voorzieningen. Ook vraagt u welk fietspad wordt bedoeld met het fietspad langs het spoor in de huidige situatie. Wij doelen hiermee op de voorgenomen doorfietsroute tussen Zuilen, het centrum en Lunetten. In het kader van dat project worden momenteel meerdere varianten parallel aan en langs het spoor onderzocht. U vindt dat de WSB deze beoogde fietsroute dient te faciliteren. Het klopt dat nog niet besloten is welke variant van de doorfietsroute tussen station Zuilen en Lunetten uitgewerkt zal worden. In het IPVE/ FO WSB is om die reden bewust de zinsnede opgenomen dat de plannen voor de stadsboulevard de doorfietsroute – waar die ook komt te liggen – niet onmogelijk maken. Het

Er wordt melding gemaakt van een fietspad langs het spoor bij het station in de huidige situatie. Welk pad bedoelt u? Er is een doorfietsroute gepland tussen de 2e Daalsedijk en de Demkabrug. Er is nog niet besloten aan welke zijde van het spoor deze route tussen station Zuilen en de Demkabrug zal lopen. U stelt dat deze doorfietsroute niet onmogelijk gemaakt mag worden. Daar zijn we het niet helemaal mee eens, we gaan graag een stap verder dan dat: wij vinden dat de herinrichting van de WSB beide varianten van de nieuwe doorfietsroute goed moet kunnen faciliteren. Is een VRI bij de kruising met de Perronlaan echt noodzakelijk? Is een pleintje of “rechts in–rechts uit” en verderop eventueel keren mogelijk? Als de VRI blijft, is het dan mogelijk de fietsroute hier een stukje van de stadsboulevard af te buigen en fietsers buiten de VRI om de zijweg over te laten steken? Met een middeneiland kunnen fietsers de zijwegen in twee keer oversteken, dan is de wachttijd beperkt. Als fietsers niet buiten de regeling kunnen worden gehouden, dient de regeling minstens de normen van het CROW te halen, zie punt 3. De afstand tussen de oversteken van de WSB ter hoogte van de Perronlaan en bij Station Zuilen is behoorlijk groot: 350 meter. Er komen veel woningen in de Cartesiusdriehoek bij. Een fietsoversteek halverwege dit traject (of bij de brandweerkazerne) is wenselijk. De voetgangersoversteek bij de Schepenbuurt zou, net als in de impressie, geschikt moeten zijn voor fietsers. <i>Thomas á Kempisweg, van Cremerstraat tot Majellaknoop</i> Wij hebben de doorrekening van de cyclustijden voor fietsers voor beide varianten ontvangen, waarvoor onze dank. De wachttijd in de ochtendspits is het langst, daarom vergelijken wij hier de cyclustijden in de ochtendspits.	huidige functioneel ontwerp van de WSB is ook met deze gedachte opgesteld. Een gedetailleerd ontwerp van de kruising met de doorfietsroute kan pas worden gemaakt wanneer het tracé is bepaald. Vervolgens vraagt u of een verkeerslicht bij de kruising Cartesiusweg/Perronlaan echt noodzakelijk is. Die achten wij noodzakelijk gezien de hoeveelheid verkeer die momenteel naar het Werkspoorkwartier (Nijverheidsweg) rijdt en in de toekomst naar de te ontwikkelen Cartesiusdriehoek (Perronlaan) zal gaan rijden. Ook vraagt u of er een extra oversteek mogelijk is vanwege de geplande nieuwbouw in de Cartesiusdriehoek. Zowel bij station Zuilen als bij de Fregatstraat wordt het voor fietsers mogelijk om (zonder regeling) over te steken. In de vervolgfase zal in overleg met de Cartesiusdriehoek onderzocht worden of het aantal oversteken voldoet of verdere uitbreiding behoeft. Als het gaat om de varianten voor de Majellaknoop, dan constateert u dat de cyclustijd voor fietsers in variant 1, 56% van variant 2 bedraagt. De voorkeur van de Fietsersbond gaat daarom uit naar variant 1. Ook wordt fietsen langs de Thomas à Kempisweg aantrekkelijker, laat u weten. Voor de verkeerskundige analyse is met verkeerssimulaties onderzocht of 2x groen per										
<table><tr><th>Cyclustijd voor fietsers in ochtendspits</th><th>Oversteek</th><th>Gemeentelijke variant</th><th>FRIS</th><th>FRIS 2* groen</th></tr><tr><td>Cremerstraat (TaK–</td><td>Zuid</td><td>100</td><td>0</td><td></td></tr></table>	Cyclustijd voor fietsers in ochtendspits	Oversteek	Gemeentelijke variant	FRIS	FRIS 2* groen	Cremerstraat (TaK–	Zuid	100	0		
Cyclustijd voor fietsers in ochtendspits	Oversteek	Gemeentelijke variant	FRIS	FRIS 2* groen							
Cremerstraat (TaK–	Zuid	100	0								

weg-TaK-plantsoen)	West	100	46	23	cyclustijd voor fietsers mogelijk is bij de Majellaknoop. Hieruit bleek dat dit mogelijk is voor de fietsoversteken parallel aan de Vleutenseweg in de huidige situatie. Dit is als uitgangspunt meegenomen in variant 2. Uit een nadere analyse blijkt verder dat de 2x groen in variant 1 niet mogelijk is binnen de cyclus van 120 seconden. Daarom is in variant 1 1x groen toegepast met een cyclustijd van circa 80 seconden. Uw analyse dat de wachttijd in variant 1 daarmee 25% lager is dan die van variant 2 is daarom helaas niet juist.
Majellaknoop (TaK-weg/Vleutenseweg)	Zuid	100	81	41	In variant 1 heeft de fietsoversteek van de Hogeweidebrug naar de Cremerstraat (langs het Thomas à Kempisplantsoen) juist een hogere cyclustijd (dus een hogere verliestijd) dan in variant 2. Dit komt door de complexiteit van de kruising Vleutenseweg- Thomas à Kempisplantsoen. Daar staat tegenover dat fietsers niet hoeven te wachten bij de Thomas à Kempisweg – Cremerstraat. Bij variant 1 is de invulling van de Thomas à Kempisweg nog niet bekend. Daarvoor zijn meerdere opties denkbaar, variërend van woningbouw tot park en geheel andere invullingen van de openbare ruimte. Het uitgangspunt van de komst van een park kan de gemeente daarom nu nog niet bevestigen.
	West	100	81	41	
	Noord	100	0	0	
Vleutenseweg-TaK-plantsoen	Oost	100	81	41	In de afweging tussen de twee varianten heeft het college op basis van de uitkomsten van het
	Zuid	64	84	42	
Totaal		664	373	188	
Fietsers krijgen vaak zo'n 8 seconden groen bij een oversteek. De cyclustijd geeft daardoor een goede indicatie van de wachttijd voor fietsers. In de FRIS-variant is de cyclustijd voor iemand die eenmaal oversteekt op alle punten slechts 56% van de gemeentelijke variant. Twee oversteken kunnen immers zonder oponthoud gepasseerd worden, bij de vijf andere oversteken is de cyclustijd ruim 20% korter. In de FRIS-variant is het, door de kortere cyclustijd, mogelijk om fietsers tweemaal groen per cyclus te geven. Dan neemt de wachttijd nog verder af, mogelijk tot 25% van de wachttijd in de gemeentelijke variant. Daarom hebben wij een zeer sterke voorkeur voor de FRIS-variant. Daar komt nog bij dat, volgens de Fietstelweek, de oversteek van de Hogeweidebrug naar de Cremerstraat een van de drukste oversteken is bij deze verkeersknoop. In de FRIS-variant ontstaat er een stukje echt plantsoen langs de fietsroute. Fietsen wordt daardoor veel aantrekkelijker. In de FRIS-variant neemt de hoeveelheid autoverkeer langs de hele route iets af. Dan kan relatief veel schelen in oponthoud van autoverkeer en daarmee de wachttijden bij verkeerslichten en de luchtkwaliteit voor fietsers. Dat versterkt onze voorkeur voor de FRIS-variant. Bij de Vleutensevaart kunnen fietsers buiten de verkeersregeling worden gehouden. Daartoe moet de fietsroute iets uitgebogen worden, zodat fietsers een paar meter van de hoofdrijbaan af zonder VRI over kunnen steken. Bij de uitrit van de Gamma is de weg zonder VRI over te steken. In de gemeentelijke variant kan deze VRI vervallen. <i>Spinozaweg</i>					

De kruising van de WSB met de laan van Nieuw Guinea ligt dicht bij de Majellaknoop. Als de aansluiting van de Laan van Nieuw Guinea met een VRI wordt geregeld, zal een koppeling met de VRI van de Majellaknoop noodzakelijk zijn. Dergelijke koppelingen leiden tot hoge ontruimingstijden, lange cyclustijden en daardoor hoge wachttijden voor fietsers. Daarom is het extra wenselijk om deze aansluiting als voorrangspointje vorm te geven. De opstelstroken om de Laan van Nieuw Guinea in te rijden kunnen dan vervallen, wat de ruimtelijke kwaliteit ten goede komt. In SRSRSB wordt geschat dat de Laan van Nieuw Guinea zo'n 1.000 mvt/2 uur avondspits zal hebben. Door de herinrichting van de Kanaalstraat, waar het plan momenteel voor wordt opgesteld, zal dat aantal mogelijk nog dalen. De Spinozaweg wordt ingeschat op 2.000– 3.000 mvt/2 uur avondspits. De SWOV geeft aan als een VRI qua afwikkeling niet nodig is, een VRI uit veiligheidsoverwegingen ongewenst is. De verkeersverwachting voor deze aansluiting ligt iets lager dan voor het voorrangspointje op de Het Goylaan of de aansluitingen van de van Egmondkade en van Hoornekade op de Marnixlaan en veel lager dan voor de aansluiting Parkzichtlaan – Langerakbaan (rotonde). Daarom zou hier geen VRI moeten komen. Zonder VRI is de ruimtelijke kwaliteit (meer ruimte voor groen) beter, kunnen fietsers en voetgangers vlotter oversteken, is de situatie veiliger en is de cyclustijd op de Majellaknoop korter. Mogelijk kan daar dan ook de opstelruimte voor auto's kleiner worden gemaakt. De Spinozabrug heeft onderhoud nodig(p 39). Daarbij is het erg gewenst om dan aan beide zijden tweerichtingsfietspaden langs deze brug te maken. Er wordt nu veel “spook”gefietst, met name aan de zuid-oost zijde van de brug, en er is ruimte genoeg om tweerichtingspaden te maken. Ze voorzien duidelijk in een grote behoefte. De tweerichtingsfietspaden op de Spinozaweg moeten worden doorgetrokken tot ten minste de Kanaalweg. De bochten t.b.v. fietsers die over willen steken moeten beter worden vormgegeven dan nu het geval is. De minimumboogstraal moet 5 m zijn voor afslaande fietsers. <i>Lessinglaan – Haydnlaan</i> We zijn enthousiast over de voorgestelde wijziging voor de kruising met de Everard Meijsterlaan. Het verkeer op de Lessinglaan krijgt nu soms meer dan 2 minuten groen! Al het andere verkeer staat dan te wachten. Dat “andere verkeer” betreft o.a. de vele fietsers van- en naar de Dafne Schippersbrug. De wijziging op dit punt is niet zo vreselijk groot en het staat min of meer los van	onderzoek een voorkeur voor variant 2 aangegeven. Ten aanzien van de Vleutensevaart stelt u voor de fietsers buiten de regeling van het verkeerslicht te houden. In beide varianten is echter een verkeerslicht noodzakelijk om verkeer vanuit de Vleutensevaart voldoende ruimte te geven om de Vleutenseweg op te rijden. Vervolgens gaat u in op het ontwerp voor de Spinozaweg. Voor de cyclustijd is het kruispunt Majellaknoop (Vleutenseweg–Thomas à Kempisweg) maatgevend. Het kruispunt met de Laan van Nieuw Guinea zou inderdaad met een lagere cyclustijd kunnen draaien, als het kruispunt verder van de Majellaknoop af zou liggen. Een voorrangspoint zou in dat geval inderdaad een ontwerp oplossing zijn geweest. In het ontwerp is al voorzien in een afname van het aantal rijstroken op de Spinozaweg. Een verdere afname van het aantal rijstroken is niet mogelijk, zonder problemen voor de doorstroming van het autoverkeer. De rijstroken van zuid naar noord over het kruispunt met de Laan van Nieuw Guinea, in combinatie met een goede koppeling tussen beide kruispunten, zijn nodig om het verkeer op de Majellaknoop goed af te kunnen wikkelen. Bij toepassing van een voorrangspoint op het kruispunt Laan van Nieuw Guinea–Spinozaweg

de herinrichting van de rest van de stadsboulevard en de politieke keuzes die daarvoor moeten worden gemaakt. Dit kan als separaat project al op korte termijn worden uitgevoerd. Het hoeft bijvoorbeeld niet te wachten op de keus voor de inrichting van de Majellaknoop. We stellen voor dat u dit als eerste (losse) project uitvoert. Zou het in een van de vakanties in het voorjaar van 2018 kunnen worden gerealiseerd?

Leidseweg – 24 oktoberplein

Wat voor de Lessinglaan geldt, dat geldt eveneens voor de oversteek bij de Leidseweg: ook dat is een kleine en min of meer op zichzelf staande wijziging en kan al op korte termijn worden uitgevoerd. De aanpak van het kruispunt van de WSB met de Leidseweg verbetert de aansluiting van Utrecht met Leidsche Rijn voor fietsers behoorlijk. Gaan er dan meer mensen vaker op de fiets naar de stad? Scheelt het in verkeer op de Stadsboulevard? Wij denken van wel. Er is alle reden om deze projecten z.s.m. uit te voeren, bijvoorbeeld in een voorjaarsvakantie in 2018. Deze wijzigingen hebben een groot effect voor fietsers uit Leidsche Rijn. Waar inmiddels ongeveer een kwart van alle Utrechters woont.

We zijn blij met het opheffen van de busbaan ter hoogte van de Hommelbrug, waardoor op de brug ruimte ontstaat om aan de westzijde het fietspad uit te breiden naar een tweerichtingen fietspad. Zo ontstaat een veilige route vanuit Oog in Al naar het zwembad Den Hommel, waar veel kinderen vanuit de wijk wekelijks zwemles hebben, en richting de westzijde van het 24 oktoberplein.

5. Afsluitende opmerkingen

We zijn verbaasd dat de gemiddelde wachttijd voor fietsers volgens het plan slechts met 3 à 4% afneemt. Wij schatten de afname hoger in. Als we de verkeerslichten langslopen, zien we het volgende:

kruispunt	Wat gebeurt er met de VRI
Nieuwlichtstraat	verdwijnt
Van Hoornekade	verdwijnt
Van Egmondkade	verdwijnt
Amsterdamsestraatweg	blijft

zullen er wachtrijen voor de kruising Vleutenseweg–Thomas à Kempisweg ontstaan tot voorbij het voorrangsplein. Dit heeft enerzijds tot gevolg dat er ook wachtrijen ontstaan op de Lessinglaan. Anderzijds wordt de groentijd voor de Majellaknoop onvoldoende benut, omdat na een aantal seconden groentijd de wachtrij nog maar met één rijstrook kan worden afgewikkeld. We rekenen met ongeveer 1000 mvt/uur per richting op de Spinozaweg.

Wat betreft de Spinozabrug geeft u een duidelijk signaal af over de wenselijkheid van tweerichtingen fietspaden aan beide zijden van de brug. Het ruimtebeslag op de Spinozabrug is echter beperkt en inpassing van tweerichtings fietspaden is niet mogelijk omdat hiervoor ingrijpende constructieve aanpassingen aan de Spinozabrug noodzakelijk zijn. Hiervoor is binnen het project WSB geen geld beschikbaar.

Voor het ontwerp van de Lessinglaan–Haydnlaan stelt u voor om de uitvoering daarvan als los project eerder te starten. U vraagt zich af of de aanpassing aan de kruising met de Everard Meijsterlaan al in het voorjaar van 2018 kan worden uitgevoerd.

Momenteel laat het college onderzoeken of versnelde uitvoering van maatregelen in Oog in Al mogelijk is. Dit met het oog op de bestaande fileproblematiek. Mogelijk worden deze maatregelen inderdaad eerder uitgevoerd.

	Perronlaan	blijft, maar fietsers kunnen buiten VRI om worden geleid	Afsluitende opmerkingen: U verbaast zich over de beperkte afname van de gemiddelde wachttijd voor fietsers. U schatte de afname hoger in en geeft aan wat de wijzigingen zijn ten opzichte van de huidige situatie. De afname van wachttijd van 3 à 4% geldt voor de kruispunten die met verkeerslichten geregeld blijven. Inderdaad neemt de totale wachttijd meer af dan 3-4%. De wachttijd om over te steken (dwarsrichting) neemt bijvoorbeeld ook met 80-90% af. En ook de wachttijd bij de voorrangspunten (op de langsricting) verdwijnt. U eindigt uw brief met aandachtspunten voor het BLVC-plan, met name in relatie tot veiligheid. Het BLVC-plan wordt opgesteld in de voorbereiding op de uitvoeringsperiode. Dit plan is daarom nog niet beschikbaar. Wij zullen uw aandachtspunten wel meenemen en als het zover is hierover het contact met u onderhouden.
	Cremerstraat	blijft	
	Majellaknoop	blijft	
	Laan van Nieuw Guinea	zou blijven, maar kan naar onze mening weg	
	Vleutensevaart	kan mogelijk weg, anders kunnen fietsers buiten VRI om worden geleid	
	Everard Meijsterlaan	verdwijnt	
	Leidseweg	verdwijnt	
	Al met al gaan er 4 verkeerslichten weg en zouden er nog drie weg kunnen óf fietsers kunnen hier buiten de VRI regeling blijven. Slechts drie verkeerslichten zijn echt nodig. Het kan niet anders of de wachttijd voor iemand die deze route fietst moet met meer veel meer dan 3 à 4% afnemen. En daar zijn we blij mee. Ook de stopkans daalt fors: fietsers die de route volgen krijgen voorrang op afslaand verkeer. Dat wil zeggen dat ze bij de verdwenen VRI's zonder stoppen door kunnen fietsen. Dát is de bedoeling van een doorfietsroute. Stoppen en optrekken kost immers veel (menselijke) energie. Om je fiets op 25 km/uur te brengen, is net zoveel energie nodig als om een fiets 2,5 m omhoog te brengen. Telkens als fietsers moeten stoppen doordat de situatie zo is ontworpen, is het bijna alsof een ambtenaar je fiets uit het raam gooit en je hem zelf weer de trap op moet tillen. Daarom is doorfietsen (lage stopkans) zo belangrijk. Daarom hopen we dat u alles uit de kast haalt om de VRI's bij de Perronlaan, Laan van Nieuw Guinea en Vleutensevaart weg te halen. Fietsers buitenom leiden is een goede tweede-keus mogelijkheid: de wachttijd, en vaak ook de stopkans, voor fietsers neemt dan flink af. Voor het BLVC plan gaan we er van uit dat fietsers tijdens de werkzaamheden zo min mogelijk worden omgeleid. Omleidingsroutes dienen, zoals gebruikelijk, duidelijk te worden aangegeven en aan de normale eisen te voldoen. We vragen specifiek aandacht voor drie veiligheidszaken die voor fietsroutes in tijdelijke situaties van belang zijn: • Vaak vegen • Geen losse bakens of schilden gebruiken langs fietsroutes. Ze vallen vaak om of het schild is weg, dan ligt er alleen een zwarte voet op het fietspad. Gebruik (kunststof, water gevulde) barriers,		

	die vallen niet om. • Geen lengterichels in fietsroutes, daar kun je gemeen over vallen Indien gewenst zijn we graag bereid om onze inzichten mondeling toe te lichten. We zijn graag betrokken bij de verdere uitwerking van het plan en zien uit naar uw reactie.	
311	Op dinsdag 20 juni zijn wij, de bewoners van de Pijperlaan 15, samen met de bewoners van de Pijperlaan 17 naar de inloopbijeenkomst over het conceptontwerp van de Westelijke Stadsboulevard geweest. De plannen zien er erg goed uit. De leefbaarheid zal zeker verbeteren. We hebben echter nog wel wat opmerkingen over het stukje Pijperlaan. Naar onze mening kan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid daar nog verbeteren door enkele simpele aanpassingen op het plan. Wij zijn van mening dat dit een uitgelezen kans is om het 'stadsboulevard-gevoel' geheel door te trekken inclusief het stukje Pijperlaan. Hieronder hebben wij een opsomming van een aantal verbeterpunten die wij ook tijdens de bijeenkomst hebben toegelicht. Tevens voegen wij een afbeelding bij om het te verduidelijken, het cijfer voor de alinea correspondeert met de locatie op de afbeelding. • (1) Het aantal voorsorteervakken richting de snelweg, Kanaleneiland en het Centrum is naar onze mening teveel. Het zijn er nu vijf: twee richting de snelweg, twee rechtdoor/Kanaleneiland, één richting het Centrum. Onze observatie is dat doordeweeks de twee afritten richting de snelweg worden gebruikt en dat er op de twee stroken rechtdoor richting Kanaleneiland nauwelijks auto's staan. Op de strook linksaf richting Centrum staan er gemiddeld genomen maximaal twee auto's. In het weekend worden de stroken rechtdoor naar Kanaleneiland gebruikt maar die richting de snelweg nauwelijks. Onze aanbeveling is om twee stroken richting de snelweg aan te houden, één strook richting Kanaleneiland te maken gecombineerd met de strook voor linksaf richting het Centrum. De vermindering van het aantal rijstroken zou naar onze mening positief kunnen worden ingezet om meer groen aan de bewonerszijde van de Pijperlaan te creëren waardoor de	1. In het kader van het project WSB is onderzocht of het aantal opstelvakken kan worden aangepast zonder dat de verkeersafwikkeling onder druk komt te staan. Uit de analyses lijkt een goede verkeersafwikkeling ook mogelijk bij 4 in plaats van 5 opstelvakken. In de vervolgfase wordt dit nader onderzocht. 2. In het ontwerp is de rijbaan van het traject Haydnlaan-Pijperlaan in beide richtingen versmald. Hierdoor is (legaal) inhalen niet meer mogelijk. Uit onderzoek blijkt dat een smallere rijbaan tot lagere snelheden leidt. Wij verwachten dat de versmalling ook effect zal hebben op de gemiddelde snelheid op de Pijperlaan. Het kruispunt met de Bizetlaan zal worden aangepast. In de volgende fase wordt onderzocht of verkeersdrempels tot mogelijkheden behoren. Bekeken moet worden of drempels passen in de uitstraling van een stedelijke verbindingsweg. Bovendien moet de weg goed toegankelijk blijven voor busverkeer. 3. De huidige situatie met de korte in/uitvoegstrook ter hoogte van de Bizetlaan wordt aangepast in het nieuwe ontwerp, juist vanwege genoemde knelpunten.

	leefbaarheid significant bij zal dragen aan de leefbaarheid. Een bredere groenstrook langs (een evt. bredere?) stoep en het fietspad zal het gevoel van veiligheid vergroten omdat de auto's minder dicht bij het fietspad zullen rijden. Tegelijkertijd zal het de geluidsoverlast die wij vooral ervaren als het wegdek nat is, verminderen. Wij hebben ervaren dat het gebruik van een rijstrook verder van het huis af, merkbaar verschil maakt met het gebruik van een rijstrook dicht bij de woning. Hoe verder van de huizen af, des te minder geluidsoverlast. Ook laden en lossen voor de deur zal een stuk gemakkelijker gaan zonder overlast voor voetgangers en fietsers. • (2) Dagelijks wordt er gedurende hele dag veel te hard gereden op de Pijperlaan. Dit geldt zowel voor verkeer vanuit Oog in Al als verkeer vanuit de andere richting (naar Oog in Al). Ook in het gewijzigde plan, blijft dit gevaar bestaan omdat het een rechte weg blijft. Verder oogt de weg, door de bewegwijzering als een voorloper van de snelweg. Dit nodigt uit tot hard rijden. Uit statistieken zal blijken dat op dit deel van de weg veel ongelukken gebeuren. Wij zien wekelijks (bijna) ongelukken. Naar onze mening kan deze situatie veiliger door gebruik te maken van drempels en/of andere visuele middelen. De afslag van en naar zwembad Den Hommel (kruispunt Bizetlaan/Pijperlaan) is een gevaarlijk punt. Daar komen fietsers van twee kanten en auto's van drie kanten. In jullie conceptplan zal deze situatie blijven. Wij zijn van mening dat deze situatie verbeterd kan worden door gebruik te maken van één grote drempel over de twee rijstroken heen (in de volledige breedte). Verder zien wij graag dat het moment dat het verkeer vanuit Oog in Al de keuze krijgt om links of rechts de (verbredende) weg te vervolgen <u>na</u> het kruispunt met de Bizetlaan komt te liggen, dit zou het invoegen vanuit de Bizetlaan vele malen duidelijker en overzichtelijker maken (zie bijgevoegde video waarin het gedrag van het verkeer verduidelijkt wordt). • (3) Op dit moment is de af- en oprit richting de huizen aan het einde van de Pijperlaan te bereiken via een kleine invoegstrook. Dit levert nu een gevaarlijke situatie op omdat het een korte op- en afrit is op een weg waar hard wordt gereden en de automobilisten en de fietsers/scooters het in- en uitvoegende verkeer niet verwachten. Verder levert het ook	4. In het nieuwe ontwerp is opgenomen dat de twee linksaf-stroken vanaf het 24 oktoberplein richting Pijperlaan zo snel mogelijk worden samengevoegd tot 1 rijstrook. Hiermee wordt agressief gedrag en neigingen tot inhalen voorkomen. De samenvoeging kan alleen gebeuren 'voorbij' het kruispunt 24 oktoberplein-Pijperlaan, omdat op dit kruispunt voldoende capaciteit nodig is vanwege de bereikbaarheid. Dit vergt op het kruispunt 2 linksafstroken naar de Pijperlaan.

	regelmatig conflicten op. (De één gebruikt de korte invoegstrook en de ander gebruikt deze niet, een onduidelijke situatie dus). Dit geldt overigens ook in het geval dat wij en onze burens laden en lossen. Wij hebben dan geen plek voor onze deur, wat inhoudt dat wij half op de stoep en half op het fietspad staan. Onze ervaring is dat, ook gezien de zeer korte duur dat dit soms noodzakelijk is, dit regelmatig agressie van passerende fietsers en voetgangers oplevert. Door de rijstroken aan de huizenzijde te verminderen kan de dan ontstane ruimte worden benut om deze situatie te verbeteren (zie ook weer punt 1) • (4) Vanaf de snelweg richting Oog in Al zijn er nu twee rijstroken, die uiteindelijk worden samengevoegd tot één strook. Dit levert gevaarlijke situaties op omdat dit problemen oplevert bij het samenvoegen van de twee stroken op een klein stuk. Automobilisten doen agressief naar elkaar en dit levert regelmatig conflicten op die wij zien gebeuren (voor ons huis). Dit agressieve gedrag komt nog bij de (bijna) ongelukken die daadwerkelijk gebeuren door het invoegen van auto's op een onoverzichtelijk stuk weg. De gevaarlijke situatie wordt versterkt door het verkeer dat vanuit Kanaleneiland samen met het verkeer van de snelweg invoegt (voor het benzinstation Texaco). Onze aanbeveling is om de twee rijstroken op de Pijperlaan richting Oog in Al geheel terug te brengen tot één rijstrook. Het samenvoegen van het verkeer kan opgelost worden vóór het kruispunt vanuit de snelweg en vanuit Kanaleneiland zodat dat niet moet worden opgelost in een woonwijk met alle gevolgen van dien. Bijkomend voordeel is dat gevoelsmatig de stadsboulevard begint bij een natuurlijke grens, namelijk de fly-over. Wij zijn bereid om, mochten er nog vragen en/of opmerkingen zijn, een nadere toelichting te geven. Dit kan uiteraard ook op locatie, u bent van harte uitgenodigd. Wij vernemen graag van u. <u>Bijlagen:</u> – plattegrond ter illustratie van bovenstaande tekst – video om inzicht te geven in de problematiek bij het kruispunt Bizetlaan/Pijperlaan. Extra mededeling, persoonlijk van aard, maar wellicht kan deze gedachte meegenomen worden in het totaalplan. • De bewoners van Pijperlaan nr 17 hebben de wens een oprit op eigen grond te krijgen,	

	hiervoor zal t.z.t. een vergunningsaanvraag voor ingediend worden bij de Gemeente Utrecht.	
312	De wijkraad reageert verheugd op het conceptontwerp voor de westelijke stadsboulevard. De volgende fase in lijn met het plan Slimme Routes, Slim bestemmen, Slim Regelen. Wel willen we u adviseren om aandacht te geven aan de volgende onderdelen. Volumes: Om doorstroming te behouden zien we graag dat er maatregelen genomen worden die niet meer dan 15.000 maar ten hoogste een maximum van 20.000 verkeersbewegingen per dag toelaten. Dit in tegenstelling tot het hoger voorspelde aantal binnen uw rapportages. Verkeersregelininstallaties: Het systeem van slim regelen heeft onze scherpe aandacht. We adviseren om te voorkomen dat de WSB een buffer wordt waar het verkeer langdurig stilstaat. We hebben deze ervaring in Noordwest op de Oudenoord, Kaatstraat en de David van Mollemstraat. Er is dan getalsmatig minder verkeer, echter de uitstoot van langdurig stilstaand verkeer blijft aanwezig. Via de voorgestelde dosering aan beide uiteinden van de WSB kunnen daar ook files ontstaan. Dat lokt sluipverkeer uit via andere routes die daar niet voor bestemd zijn. Voor Noordwest betekent dit sluipen vanaf de Brailledreef via de Loevenhoutsedijk, maar ook via Oudenoord, Nijenoord, Omloop, Laan van Chartoise, vd Hamkade en de Amsterdamsestraatweg. Het zal duidelijk zijn dat dit het paard achter de wagen spannen is. Oversteekbaarheid: De toename van groen en het aantal oversteekplaatsen voor niet autoverkeer zien we als verbetering van de leefbaarheid. Overwegend dat als aan de twee vorige punten niet wordt voldaan we vraagtekens hebben bij de veiligheid van oversteken. Onze ervaring in Noordwest is dat zinloos stilstaan niet gewenst verkeersgedrag uitlokt zoals rood licht negeren en afslaan waar het niet mag. Fris alternatief: Vanuit Noordwest hebben we geen bezwaar tegen het plan van het Fris Alternatief. Wij volgen	Het college is blij te lezen dat u in principe verheugd bent over het voorstel. In uw brief vraagt u ook om aandacht voor een aantal aspecten. Hieronder gaan wij daar op in. <u>Volumes</u> U vraagt om het aantal verkeersbewegingen bij voorkeur te beperken tot 15.000 met een maximum van 20.000 autobewegingen per etmaal. Het is geen doel op zich om het volume tot een specifiek aantal auto's terug te brengen. Absolute aantallen auto's zijn geen onderdeel van het beleid van de gemeente. Het doel is het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid, met als middel het terugdringen van doorgaand autoverkeer, met behoud van de bereikbaarheid voor bestemmingsverkeer. <u>Verkeersregelingsinstallaties</u> Bestemmingsverkeer van de WSB (verkeer met een herkomst of bestemming in de driehoek 24 oktoberplein, Hogeweidebrug en Marnixbrug) moet ook na de herinrichting gewoon gebruik kunnen maken van de WSB. De doorstroming blijft volgens de verkeerskundige analyse ongeveer gelijk aan de huidige situatie. Om die reden verwachten we niet dat het sluipverkeer toeneemt. De berekeningen met het

	hierin Wijkraad West, hoewel genoemd fris idee buiten Noordwest ligt. Uitvoering van dit plan zal voor de WSB een temperend effect hebben op het nu reeds te grote aantal auto's op de gehele route. Verdere aanpak: We zouden graag zien dat de Gemeente de start van de aanpak begint op de Sint Josephlaan. Dit als directe impuls voor de leefbaarheid op het nu slechtse gedeelte van de WSB. Dit zou projectmatig al kunnen door een opstelling die de contour van de WSB alvast weergeeft. Bijvangst hierin is dat er direct effecten te zien zijn op het traject richting 24 oktoberplein en richting de Marnixbrug op aantallen en doorstroom. De wijkraad is benieuwd naar de integrale doorontwikkeling van het gebied aan die kant van de burg, ook nu het Nieuwe Zandpad nog niet in bedrijf is en in de toekomst (mogelijk) wel. Tot slot wordt de Wijkraad Noordwest graag op de hoogte gehouden van de aansluiting van aanpalende straten en herinrichtingsproject en de evt. verkeerseffecten die dat op de toekomstige WSB kan hebben en vice versa.	verkeersmodel bevestigen dit voor de meeste wegen. Wij zijn net als u van mening dat er geen sprake mag zijn van een verslechtering van de huidige situatie. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp zullen wij de eventuele effecten van het project op de omgeving blijven monitoren en zo nodig maatregelen nemen om hinder te beperken. U constateert terecht dat verkeer als gevolg van dynamisch verkeersmanagement andere routes kan gaan kiezen door de (verwachte) vertraging aan de randen van de WSB. Bij het doseren is dit daarom een belangrijk aandachtspunt; de vertraging wordt in ieder geval zodanig beperkt dat alternatieve routes door de wijk niet sneller worden. Er zal voor, tijdens en na de uitvoering van het project monitoring plaatsvinden van de verkeersstromen (tellingen, reistijden, hoeveelheid doorgaand verkeer, enzovoort). Op deze manier houden we inzicht in de verkeerssituatie en kunnen we waar mogelijk bijsturen. Hierdoor kan het project daadwerkelijk gaan bijdragen aan de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Als het gaat om de zorgen over sluipverkeer in Ondiep, dan betrekken wij daar graag de Verkeerswerkgroep Ondiep bij. Het overleg met deze werkgroep van bewoners is inmiddels gestart. <u>Oversteekbaarheid:</u>

		Het is helaas niet mogelijk om infrastructuur volledig 100% bestand tegen vandalisme te ontwerpen. Wel is het zo dat te snel rijden duidelijk afneemt als een weg smaller is, dus 2x1 in plaats van 2x2. Het signaal over ongewenst verkeersgedrag bij stilstaand verkeer is een handhavingskwestie die wij onder de aandacht van de politie zullen brengen. <u>Variant 1</u> Het college neemt kennis van het feit dat u geen bezwaar heeft tegen variant 1 (Fris Alternatief) voor de Majellaknoop. Het college heeft alles overwegend een lichte voorkeur uitgesproken voor variant 2, omdat deze variant meer positieve effecten heeft voor het totale gebied en voor alle bewoners dan variant 1. In onze reactie op de brief van bewonersinitiatief Fris Alternatief (zie reactienota inleiding Veel voorkomende onderwerpen B: Variant 1 en reactie 267) vindt u een nadere toelichting op deze keuze. <u>Verdere aanpak</u> U vraagt het college om te starten met de herinrichting bij de St. Josephlaan, omdat dit een directe impuls geeft aan de leefbaarheid op het slechtste deel van de WSB. Het college is net als u van mening dat de grootste urgentie ligt bij de St. Josephlaan als het gaat om verbeteren van de leefbaarheid. Bij de verdere planuitwerking en voorbereiding zullen wij de ambtelijke organisatie

		opdragen hoge prioriteit te geven aan een snelle start van de werkzaamheden op de St. Josephlaan. Wij hopen u in een later stadium hierover verder te kunnen berichten. Ook over de andere ontwikkelingen houden wij u op de hoogte.
313	Hierbij verwijzen wij naar het concept-ontwerp Westelijke Stadsboulevard Utrecht, dat onlangs ter inzage is gebracht. Wij maken <u>ernstig bezwaar</u> tegen de voorgestelde aanpassingen ter hoogte van de BP tankstation aan de Cartesiusweg. In de planvorming is in het geheel geen rekening gehouden met de reeds meer dan 50 jaar bestaande rechten van BP. In feite wordt er volledig aan voorbij gegaan. Al meer dan 50 jaar geleden werd door BP een huurrelatie met de gemeente Utrecht aangegaan voor een stuk grond tot aan de rijweg, die bestemd is voor een deel van de luifel, bestrating en de buitenste pompeilanden. Nu wordt blijkbaar na vele jaren een plan gemaakt, dat inbreuk maakt op deze rechten en daarmee ook het terrein drastisch inperkt met alle gevolgen van dien. Alle bij het tankstation betrokken partijen en werknemers worden bij uitvoering ernstig gedupeerd. Bij een mogelijk uitvoering van deze plannen is in het slechtste scenario een deel van het tankstation niet meer bereikbaar c.q. niet meer bruikbaar. Wij vernemen graag van U voor een vervolgoverleg met het projectteam.	U maakt in deze zienswijze ernstig bezwaar tegen de voorgestelde wijzigingen aan het wegontwerp ter hoogte van het BP tankstation aan de Cartesiusweg. U vindt dat het plan voor de westelijke stadsboulevard het terrein drastisch inperkt en werknemers dupeert. Ook geeft u aan dat er in de planvorming geen rekening is gehouden met huurrelatie die BP en de gemeente al meer dan 50 jaar met elkaar hebben. Uiteraard is het bij de gemeente bekend dat BP op deze locatie een strook grond van de gemeente huurt. Wij begrijpen ook dat de planvorming van de WSB voor u gevolgen kan hebben. In dergelijke situaties langs belangrijke gemeentelijke wegen kiest de gemeente voor verhuur in plaats van uitgifte in erfpacht of verkoop. Dit omdat de mogelijkheid altijd bestaat dat de strook grond nodig is voor verkeersdoeleinden. In het door u genoemde huurcontract is aangegeven dat de gemeente wijzigingen kan aanbrengen ten behoeve van het verkeersbelang (grondhuurovereenkomst nr. 1563 G.B. artikel 23). Zo nodig kan het contract

		met een korte opzegtermijn worden beëindigd. Het college is van mening dat het voorliggende ontwerp van de WSB bijdraagt aan de leefbaarheid, oversteekbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Utrecht. De WSB geeft uitvoering aan het gemeentelijk mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen, dat in mei 2016 is vastgesteld door de gemeenteraad. Dit betekent dat wij verder met u in overleg willen treden over beëindiging dan wel wijziging van de huidige grondhuurovereenkomst. U refereert aan een vervolgoverleg met het projectteam. Dat overleg heeft inmiddels plaatsgevonden. Ook zijn afspraken gemaakt over een vervolgoverleg na besluitvorming.
314	NRGValue is eigenaar van het Esso tankstation aan de Cartesiusweg 127 in Utrecht. De grond waarop dit tankstation is gevestigd wordt gehuurd van de gemeente Utrecht. Eind 2016 zijn wij benaderd door de gemeente Utrecht voor overleg inzake de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard. Het concept ontwerp had een dusdanige impact op ons station dat overleg inderdaad wenselijk was. Het bleek namelijk dat binnen het concept ontwerp de huidige inrit van ons tankstation kwam te vervallen en dat de toegang tot ons tankstation werd omgelegd via de Nijverheidsweg/Nijverheidskade. In dit overleg, waar tevens de exploitant van het tankstation de heer Semper bij aanwezig was, hebben wij duidelijk onze bezwaren naar voren gebracht wat betreft deze oplossing voor het vervangen van de huidige inrit. De performance van een tankstation valt of staat bij een goede zichtbaarheid maar, belangrijker nog, een goede bereikbaarheid. In de door de gemeente Utrecht aangedragen oplossing wordt deze bereikbaarheid behoorlijk verslechterd doordat de klanten niet meer direct vanaf de Cartesiusweg	U laat de gemeente weten sinds eind 2016 in gesprek te zijn met de projectorganisatie over de ontsluiting van uw tankstation aan de Cartesiusweg. In het ontwerp ziet u een verslechtering van de bereikbaarheid van uw bedrijf en verlies van het aantal klanten. Op 13 juni jl. heeft u nogmaals met de projectorganisatie overleg gevoerd. U refereert hier ook aan in uw brief van 10 juli. De projectorganisatie heeft u in juni een aangepast ontwerp laten zien dat tegemoet komt aan uw wensen. Naar aanleiding van dit overleg zijn

het tankstation op kunnen komen. Hierdoor zal het aantal klanten drastisch afnemen met een forse negatieve impact op de performance van het station tot gevolg. Op 13 juni jongstleden hebben wij wederom overleg gevoerd met de gemeente Utrecht. Namens de gemeente Utrecht waren hierbij aanwezig Carline Loman, Sander Gorter en Ferry van der Bilt. De aanleiding hiertoe was een aangepast concept ontwerp waarin, naar aanleiding van het voorgaande overleg, de inrit naar het tankstation opnieuw gewijzigd is. In dit nieuwe ontwerp wordt de huidige uitrit van het tankstation tevens als inrit gebruikt. Alhoewel de toegang tot het tankstation in dit ontwerp wel vanaf de Cartesiusweg is heeft dit ontwerp voor NRGValue de nodige bezwaren. Het voornaamste bezwaar is dat er op deze manier twee tegenovergestelde verkeersstromen op het voorterrein worden gecreëerd die vanuit oogpunt van veiligheid zeker niet wenselijk zijn. Immers, de klanten die tegendraads het voorterrein op komen rijden worden geconfronteerd met klanten die via dezelfde in- en uitrit het tankstation juist weer willen verlaten. Daarbij moeten de klanten op het voorterrein de auto weer keren om via de zelfde in- en uitrit het tankstation weer te verlaten, iets waar met de huidige afmeting van het voorterrein gewoonweg geen ruimte voor is. Al deze verkeersbewegingen op het voorterrein gaan zonder twijfel leiden tot gevaarlijke situaties met alle gevolgen van dien. Daar komt nog bij dat verkeer vanaf de Nijverheidsweg het tankstation als sluiproute gebruikt om rechtsaf de Cartesiusweg op te gaan om zodoende de stoplichten te omzeilen. Deze extra verkeersstroom maakt de situatie op het voorterrein dan nog gevaarlijker. NRGValue maakt hierbij bezwaar tegen de plannen zoals die nu zijn gepresenteerd en de negatieve impact die deze hebben op ons Esso tankstation aan de Cartesiusweg. Uiteraard begrijpen we bij NRGValue ook dat een herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard door de gemeente Utrecht gewenst is en dat de situatie omtrent ons tankstation aan de Cartesiusweg onderdeel is van een groter geheel. We willen dan ook graag hierin meedenken en hebben in het overleg van 13 juni jongstleden een aantal alternatieve oplossingen besproken. Onze voorkeur gaat uiteraard uit naar het in stand houden van de huidige inrit. De heer Semper is reeds jarenlang exploitant op dit tankstation en heeft nog nooit meegemaakt dat de huidige inrit, vlak na het stoplicht en kruisend met het fietspad, tot onveilige situaties heeft geleid. Een alternatief is het aanleggen van een aparte invoegstrook naar het tankstation voor met name	vervolgafspraken gemaakt waarna op 31 augustus opnieuw een gesprek heeft plaatsgevonden. Daarin zijn de twee door u aangedragen oplossingsrichtingen besproken. Ook heeft de projectorganisatie toegelicht waarom deze niet mogelijk zijn. Het college begrijpt dat uw voorkeur vanuit de bedrijfsvoering uitgaat naar instandhouding van de bestaande situatie. U geeft aan geen onveilige situaties te herkennen. De gemeente is echter van mening dat de huidige inrit dichtbij de kruising zorgt voor een verkeersonveilige situatie. Omwonenden en gebruikers hebben ons ook laten weten dit punt als onveilig en onoverzichtelijk te ervaren. Het is een plek met een hoge verkeersdruk, dichtbij een kruispunt waar afslaand autoverkeer fietsers uit twee richtingen kruist. De huidige ligging van de entree leidt ook tot stoppend en stilstaand verkeer tot op het kruispunt. Dit is onveilig en belemmert de doorstroming. Met u is daarom gezocht naar andere inpassingsmogelijkheden waardoor de ontsluiting van het benzinestation via één op-/afrit aan de Cartesiusweg goed kan functioneren. De gemeente heeft toegezegd deze inpassingsmogelijkheden nader te onderzoeken. Wij verwijzen u voor gemaakte afspraken naar het verslag 'Overleg Esso, 31 augustus 2017, Bespreking ontwerp WSB ' dat op 20 september jl.

	het verkeer uit noordelijke richting. Het aantal rijstroken uit deze richting gaat nabij het tankstation over van één naar twee rijstroken. Mogelijk kan de meest rechter rijstrook richting het tankstation als aparte invoegstrook gebruikt worden waarna deze rijstrook voorbij het tankstation weer een normale rijstrook wordt. Als laatste optie is er door ons aangegeven dat NRG Value bereid is een deel van het voorterrein in de plannen van de herontwikkeling te betrekken, dit betreft de brede strook grond tussen de twee pompen die het dichtst tegen de Cartesiusweg aan staan en het voetpad/fietspad. Deze strook is nu ruim voldoende als opstelplaats voor de tankende automobilist, indien de pompen bezet zijn blijft er nog een redelijke strook voorterrein beschikbaar die NRGValue bereid is op te offeren om de aanleg van het fietspad gecombineerd met een geoptimaliseerde inrit direct vanaf de Cartesiusweg mogelijk te maken. Bovenstaande opties zijn uitgebreid besproken tijdens het laatste overleg met de gemeente Utrecht op 13 juni jongst leden. Aangezien er tot op dit moment geen terugkoppeling door NRGValue is ontvangen op dit gesprek is het vooralsnog niet duidelijk in hoeverre er naar de motivatie van NRGValue is geluisterd en hier rekening mee wordt gehouden in alternatieve oplossingen. Daarom hebben wij besloten ook schriftelijk onze bezwaren en mogelijke oplossingen met de gemeente Utrecht te communiceren. Uiteraard zijn we te allen tijde bereid hierover met de gemeente in overleg te gaan en te blijven. We hopen zeer dat de gemeente Utrecht er van doordrongen is dat met het wegnemen van de inrit naar het tankstation direct vanaf de Cartesiusweg de levensader voor dit station wordt weggenomen. Hopende u zo voldoende te hebben geïnformeerd en in afwachting van uw reactie,	aan u is toegezonden. Uw aanbod om in gesprek te blijven accepteren wij zeker. De gemeente beoogt met het plan voor de WSB de bereikbaarheid van bedrijven in stand te houden. Dit najaar zal de gemeente het overleg met u vervolgen.
315	Bij de impressie nieuwe situatie kruising Pijperlaan en Leidsche weg, valt mij op dat met het schrappen van de busbaan ook de afslag naar de Leidsche weg onzichtbaar wordt. Deze afslag blijft toch bestaan naar ik hoop? Ook het schrappen van de busbaan lijkt mij niet meteen een oplossing.	Het is in de nieuwe situatie inderdaad niet meer mogelijk om af te slaan vanaf de Joseph Haydnlaan naar de Leidseweg. Verkeer dat deze route wil volgen kan keren ter hoogte van de Bizetlaan. Hier is voor gekozen om de situatie voor fietsers en voetgangers te verbeteren. Er is door bewoners aangedrongen op meer

		opstelruimte en een veiliger oversteek voor fietsers. Bovendien zijn in het nieuwe ontwerp tweerichtingenfietspaden vormgegeven op de Hommelbrug Hierdoor is geen ruimte meer voor een linksaf strook voor autoverkeer vanaf de Haydnlaan.

Bijlagen

Bijlagen die bewoners mee hebben gestuurd bij de inspraakreactie.

Behorende bij reactie 82

Westelijke Stadsboulevard gemeente Utrecht

Berekeningen Bart Stouten d.d. 7 juni 2017

Naar aanleiding van 2017-05-Milieueffecten-westelijke-stadsboulevard.pdf

Verkeers-intensiteiten (motorvoertuigen/etmaal)					Geluidsverschil 2030 tov 2019 (dB)			
Wegvak	Uitgangssituatie ("huidig") 2019	Autonome situatie 2030	Variant 1 (FRIS) 2030	Variant 2 (gemeente) 2030	Variant 1 (FRIS)	Variant 2 (gemeente)	Variant 1 (FRIS)	Variant 2 (gemeente)
1 Marnixlaan	25100	27300	15800	16100	-1.9	-1.8	-2.0	-1.9
2 Marnixlaan	25900	23900	12200	12700	-3.3	-3.1	-3.3	-3.1
3 Marnixlaan	27400	29100	15000	15600	-2.0	-1.8	-2.6	-2.4
4 St. Josephlaan	28700	35600	22000	23100	-0.6	-0.4	-1.2	-0.9
5 Cartesiusweg	28700	35400	21700	23100	-1.2	-0.9	-1.2	-0.9
6 Cartesiusweg	33700	42700	30900	32400	-0.4	-0.2	-0.4	-0.2
7 Th. a. Kempisweg	23000	28800	0	26600	n.v.t.	0.6	n.v.t.	0.6
8 Th. a. Kempisplantsoen	13000	14900	30900	17500	3.8	1.3	3.8	1.3
9 Vleutenseweg	14700	18500	31500	7200	3.3	-2.9	3.3	-3.1
10 Spinozaweg	23500	28500	25900	26400	0.5	0.6	0.4	0.5
11 Lessinglaan	23500	29300	26000	26600	0.5	0.6	0.4	0.5
12 Joseph Haydnlaan	21100	28200	25700	26400	1.0	1.1	0.9	1.0
13 Pijperlaan	23300	21400	27500	28000	0.9	1.0	0.7	0.8

verschil tussen mijn berekening en rapport van de gemeente > 0.3 dB

Bron: Tabel 1.1: Verkeersintensiteiten afgerond op 100-tallen (pagina 4)

Bron: Tabel 2.3: Geluidssituatie herinrichting Westelijke Stadsboulevard (pagina 9)

Berekening B. Stouten: Verschil (dB) = $10 \log(mvt\ 2030 / mvt\ 2019)$

Behorende bij reactie 89



Ontwerp verkeersaders

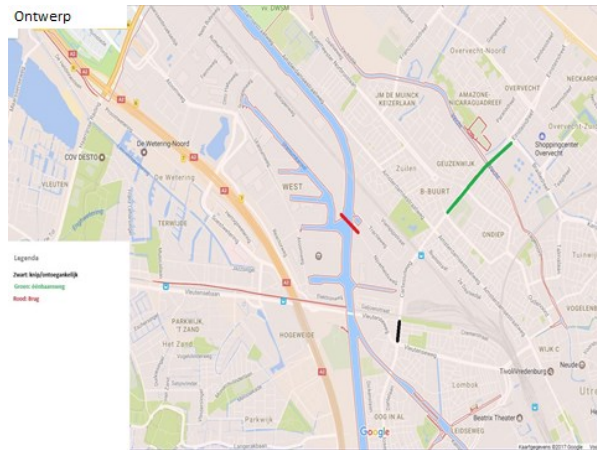
Stadsboulevard West
Welkom!

Wij vragen u te wachten met onderbreken tot na de presentatie, wanneer wij een vraag en suggestie zullen doen.

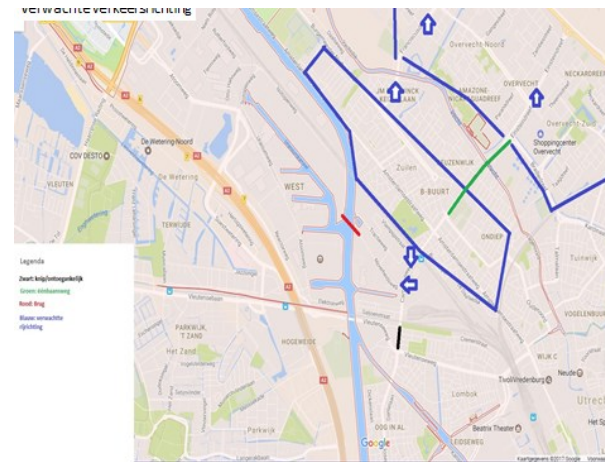
Waarom?

- De gemeente wilt automobilisten niet in woongebieden hebben
- Utrecht raakt daarmee "verstopt"
- Bestemmingsverkeer krijgt geen alternatieven naar de beoogde route (snelweg)
- Rekening gehouden met wensen van wijken in grote lijnen

Ontwerp



Verwachte verkeerssituatie



Waarom deze keuze?

- Geen Spoorlaan
- Verkeer van noord word ontmoedigd naar zuid
- Trechter naar cartesiusweg blijft controleerbaar
- Rekening gehouden met ontwikkelgebieden in West
- Vleutenseweg en vleutensebaan nu voornamelijk voor dagbezoekers
- Gemeente kan sloop beginnen Thomas a Kempisweg
- Deel van stadsboulevard plan blijft behouden
- Automobilisten blijven goed alternatief houden naar de ring
- Alternatief word zoveel mogelijk uit bewoonbaar gebied gehouden

Vragen of
opmerkingen?
Wij beginnen met
de ronde!

Wat hebben wij van jullie nodig?

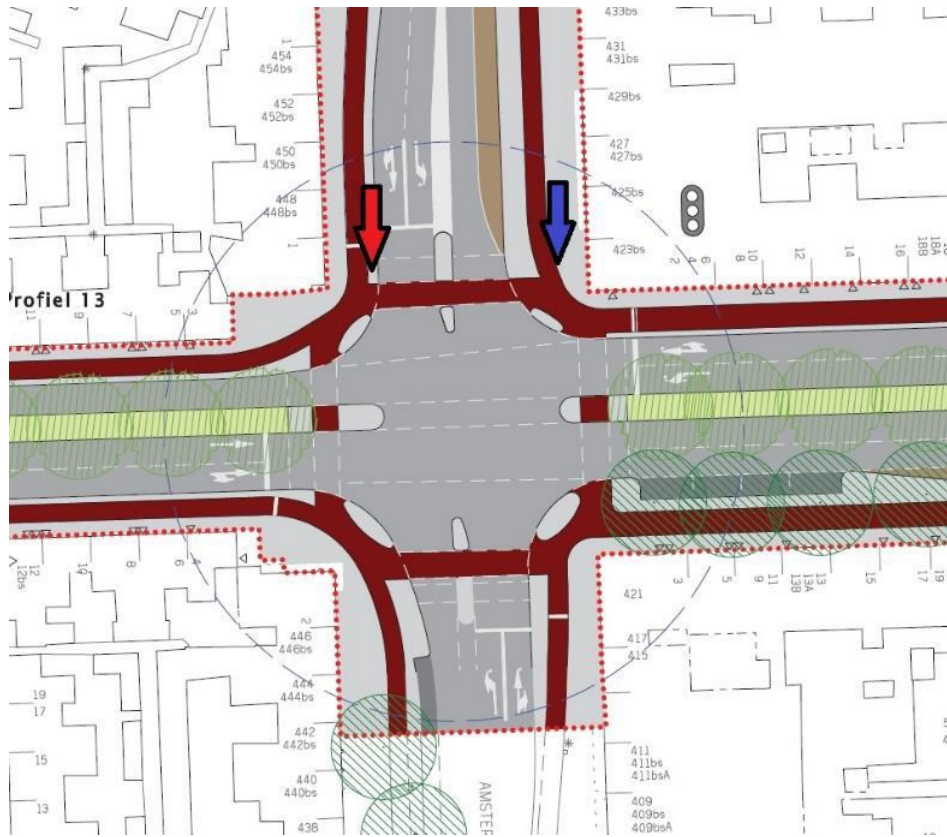
Maak per wijk een verkeers ontwerp voor;

Het verdrukken van sluipverkeer
Het bereikbaar houden van bedrijven/winkels
Het bereikbaar houden van beoogde routes

Stuur deze op naar schepenbuurtadvies@gmail.com

Voor 1 mei

Behorende bij reactie 177



Tekening 1

Foto's Kruising Marnixlaan – Amsterdamsestraatweg

Foto 1: beperkte opstelruimte voetgangers t.h.v. ASW 423



Foto 2: beperkte opstelruimte voetgangers t.h.v. ASW 423





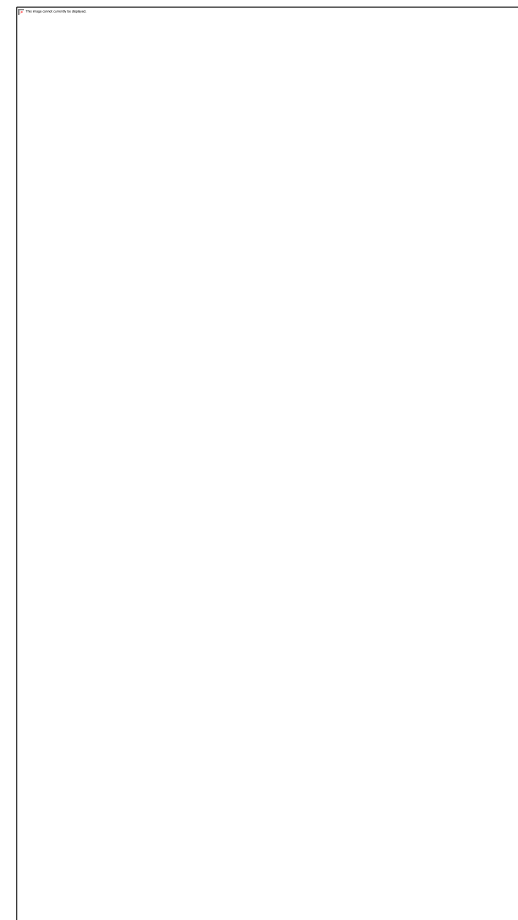
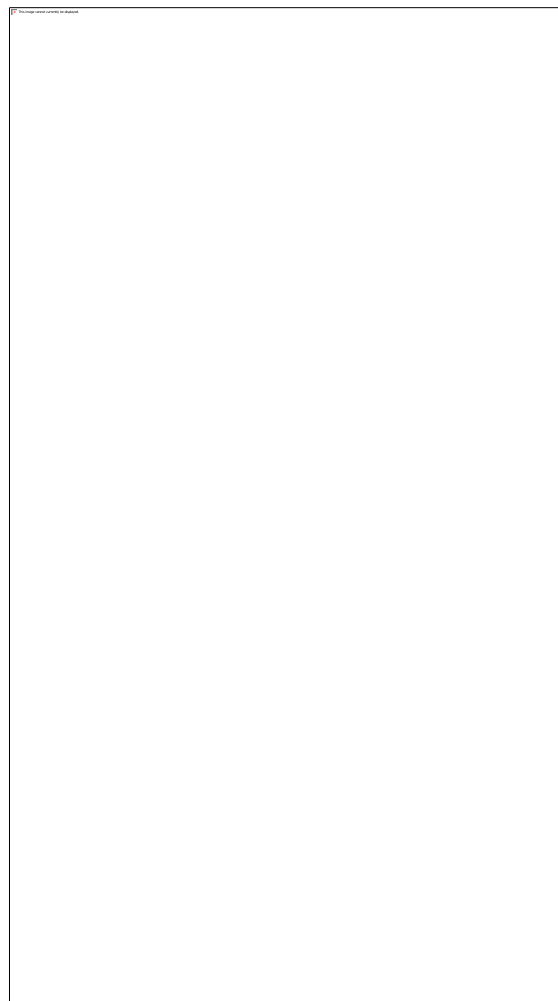
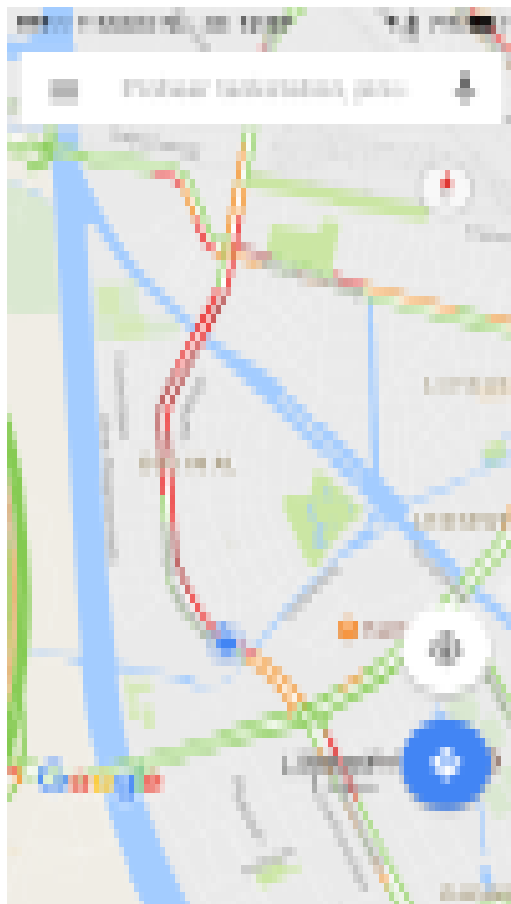
Foto 3: komend vanaf ASW richting kruispunt Marnixlaan-ASW t.h.v. ASW 421. Beperkt zicht op voetgangers om de hoek die fietspad moeten oversteken om overkant ASW te bereiken.



Foto 4: kruising Marnixlaan-ASW t.h.v. ASW 421. Beperkt zicht op fietsverkeer komend vanaf ASW.

Behorende bij reactie 222

Foto's van de dagelijkse verkeersdruk op de PHL.



Behorende bij reactie 267

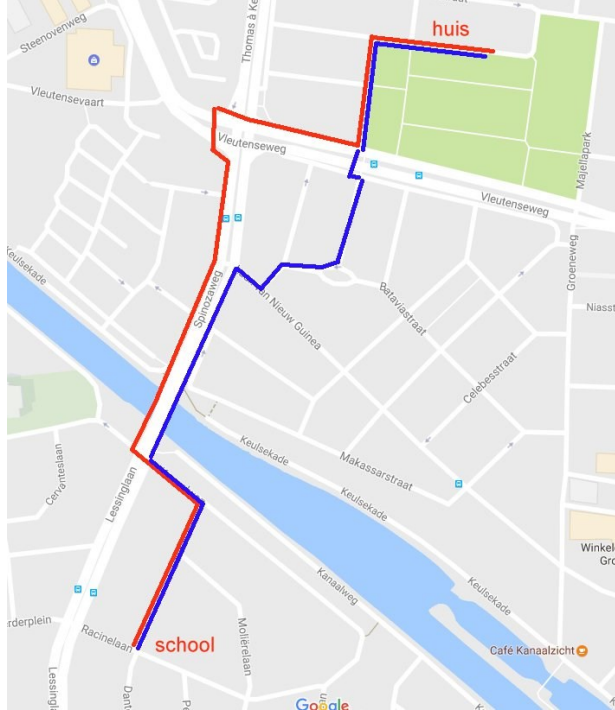


Figuur 1: 2 extra stromen TAK-weg, variant 2 Figuur 2: Bereikbaarheid Gamma, JDE variant 2



Figuur 3: meer mogelijkheden ruimtelijke ontwikkeling variant 1 Fris alternatief

Op de fiets van Majellapark naar school. In de figuur is deze route rood gekleurd.

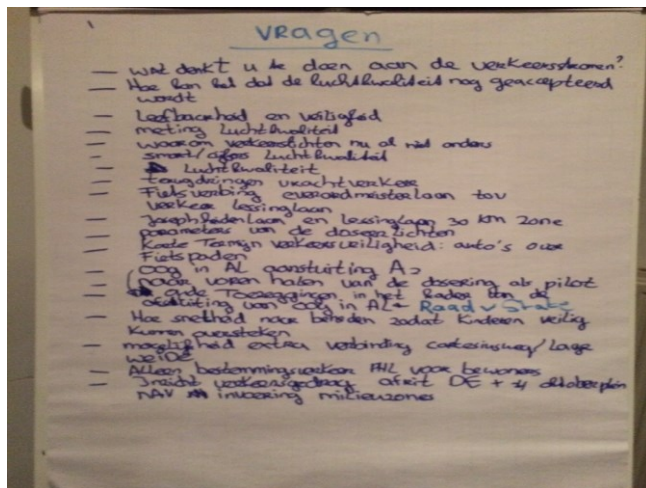


Behorende bij reactienummer 306

Infographic.



Foto van ingebrachte bewoners alternatieven (inclusief het alternatief van een extra radiaal) tijdens de bewonersavond op 6 december 2016.



Figuur 1: voormalige ontsluiting Lage Weide op de A2



Figuur 1: verkeersafwikkeling ochtendspits

Figuur 2: verkeersafwikkeling avondspits

Behorende bij reactienummer 311
Plattegrond ter illustratie van de tekst.



Colofon

uitgave

Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00

westelijkestadsboulevard@utrecht.nl

in opdracht van

Gemeente Utrecht

internet

www.utrecht.nl