Reactienota
Concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl/
omgevingsvisiebinnenstad

Colofon

E-mail
binnenstad2040@utrecht.nl

In opdracht van
College van B&W

Internet
www.utrecht.nl/omgevingsvisiebinnenstad

Informatie
Ontwikkelorganisatie Ruimte
Projectmanagement Ruimte

17 Juni 2021

1. Inleiding 6

2. Overzicht van reacties 7

3. Aanpassingen concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 13

4. Inspraakreacties en antwoorden 14

Bijlage 1
Reactie nummer 30 – Klépierre 146

Bijlage 2
Reactie nummer 53 150

Bijlage 3
Reactie nummer 54 – CMU 155

Bijlage 4
Reactie nummer 57 – VRU 165

Bijlage 5
Reactie nummer 58 – Dompleingroep 170

Bijlage 6
Reactie nummer 60 178

Bijlage 7
Reactie nummer 61 – Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht 184

Bijlage 8
Reactie nummer 63 – USRK 198

Bijlage 9
Reactie nummer 64 – Actiegroep Weerdsingel Oost 192

Bijlage 10
Reactie nummer 67 – Voetgangersbeweging Nederland 196

Bijlage 11
Reactie nummer 68 – Ondernemers van de Neude 199

Bijlage 12
Reactie nummer 69 – Urban Interest 203

Bijlage 13
Reactie nummer 70 – Rabobank 208

Bijlage 14
Reactie nummer 72 – Universiteit Utrecht 211

Bijlage 15
Reactie nummer 73 – Provincie Utrecht 214

Bijlage 16
Reactie nummer 74 – Vereniging Evenementen Utrecht 222

Bijlage 17
Reactie nummer 78 – Reizigersvereniging Rover 224

Bijlage 18
Reactie nummer 83 – Fietsersbond Utrecht 232

Bijlage 19
Reactie nummer 84 – Actiegroep Binnenstad030 246

Bijlage 20
Reactie nummer 87 – St. Behoud Lepelenburg 282

Bijlage 21

Communicatie- en participatie activiteiten Omgevingsvisie Binnenstad 2040 299

1 Inleiding

De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een deel-omgevingsvisie van de Omgevingsvisie Utrecht voor de binnenstad. Dit betreft het gebied tussen de singels (de historische binnenstad) en de relatie van dit gebied met de omgeving. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beschrijft de ambities voor de binnenstad aan de hand van 26 ontwikkelingsrichtingen geordend onder 4 kwaliteiten (schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving).

Van 19 februari t/m 19 april 2021 heeft de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ter visie gelegen. Op verzoek van de Binnenstadgroep die adviseert over het proces, is de inspraakperiode in verband met de coronacrisis verlengd tot twee maanden. Dit heeft organisaties meer tijd gegeven hun achterban te kunnen raadplegen.

De concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en een samenvatting waren beschikbaar op de website www.utrecht.nl/omgevingsvisiebinnenstad . Voorts is er een persbericht uitgegaan, zijn er Utrecht breed advertenties geplaatst in de huis-aan-huisbladen en posters op mupi's verschenen over verschillende onderwerpen. Ook zijn op social media berichten gepost, sommige gericht op specifieke doelgroepen waaronder bewoners uit de binnenstad, bewoners uit andere delen van de stad en jongeren.

Tijdens de inspraakperiode zijn twee algemene informatiebijeenkomsten gehouden op 23 en 25 maart jl. Ook is het projectteam uitgenodigd bij een bijeenkomst met de Initiatiefgroep Domplein op 2 april 2021. Daarnaast is een (Engelstalige) bijeenkomst georganiseerd voor Utrechtse 'internationals' op 7 april. Hiervoor is een Engelstalige samenvatting van de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gepubliceerd op de website https://welcome.utrechtregion.com/en/news/utrechts-city-centre-in-2040. Tenslotte is op 8 april een informatiebijeenkomst met de Actiegroep Binnenstad030 georganiseerd.

In het traject naar het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zijn van april 2019 tot april 2021 activiteiten georganiseerd. Voor een overzicht van activiteiten zie bijlage 21. Daarnaast is het proces begeleid door een Binnenstadgroep. De Binnenstadgroep bestond uit ca. 20 personen afkomstig uit diverse geledingen van de samenleving waaronder bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen. De Binnenstadgroep heeft het projectteam geadviseerd over de agenda en participatie van de stad bij het opstellen van de visie. De Binnenstadgroep heeft een eigen procesverslag opgesteld. Dit is te vinden in een aparte bijlage bij de stukken die aangeboden zijn aan de gemeenteraad.

In deze nota geven wij eerst bij wijze van samenvatting aan welke reacties we hebben ontvangen en wat de hoofdlijn in de reacties is. Dit geldt zowel voor de positieve reacties die gegeven zijn als de genoemde verbeterpunten. Vervolgens gaan we kort in op de aanpassingen naar aanleiding van de inspraak. Daarna geven we alle ontvangen reacties, alsmede de antwoorden op de reacties. Ook geven wij aan of en waar de reacties geleid hebben tot aanpassingen in de tekst. De uitgebreidere reacties die we ontvangen hebben, beantwoorden we in bijlages bij deze nota.

Bij enkele reacties is de tekst ingekort en/of zijn foto's en afbeeldingen niet opgenomen in het kader van de leesbaarheid en lengte. Elke inspraakreactie is vervolgens voorzien van een antwoord.

2 Overzicht van reacties

In totaal zijn 87 inspraakreacties binnengekomen. Daarvan zijn 65 individuele reacties. Daarnaast hebben verschillende belangengroepen, organisaties en instellingen gereageerd. Onder de reacties is een uitgebreide reactie van de Actiegroep Binnenstad030 met 1093 adhesiebetuigingen. Verder zijn reacties binnengekomen van de volgende (belangen)organisaties, bedrijven en instellingen: Fietsersbond Utrecht, Reizigersvereniging Rover, de Voetgangersbeweging Nederland, Centrum Management Utrecht, Koninklijke Horeca Nederland, Ondernemers Neude, Klépierre, Universiteit Utrecht, Rabobank, Urban Interest, Stichting Behoud Lepelenburg, Actiegroep Weerdsingel Oost, Dompleingroep, Vereniging Evenementen Utrecht, de Provincie, Veiligheidsregio Utrecht, Utrechtse Stedelijke Raad van Kerken, Catharinaberaad, Koepeloverleg Cultuurnetwerk Utrecht, Cityport of Utrecht/van Hees Groep, en Kijker BV.

Op de website www.utrecht.nl/omgevingsvisiebinnenstad was een reactieformulier beschikbaar waarop aangegeven kon worden wat de inspreker ‘goed’ vond aan de concept- Omgevingsvisie Binnenstad 2040, welke punten beter zouden kunnen en wat de inspreker verder nog kwijt zou willen. Ongeveer de helft van de insprekers heeft gebruik gemaakt van het formulier. Daarnaast zijn inspraakreactie per email of brief binnengekomen.

2.1 Positieve punten

De volgende positieve punten zijn meerdere keren benoemd:

- Mooie globale visie met een grote verscheidenheid aan richtingen
- Meer groen waaronder vergroten van het Singelpark
- Meer ruimte voor voetganger en fiets
- Meer buitenruimte door parkeren te verplaatsen naar een plek buiten de binnenstad en tegengaan van privatisering/commercialisering van de openbare ruimte
- Mix van groene oases en reuring

Andere punten die positief gevonden worden zijn de combinatie van historisch en modern, de toegankelijkheid van monumentale panden vergroten en stegen openen, toenemend gebruik van water voor logistiek en recreatie, verbeterde verbinding met station Vaartsche Rijn, streven naar diversiteit in winkels met andere functies waaronder versterken van kunst en cultuur, en horeca passend bij de locatie (maatwerk).

2.2 Verbeterpunten

In de inspraakreacties zien we een aantal onderwerpen terugkomen waarover de insprekers zich zorgen maken en waarvan zij vinden dat zij aangescherpt zouden moeten worden in de Omgevingsvisie. Uiteraard staat bij elke inspraakreactie een antwoord in deze nota. Een aantal onderwerpen die veel terugkomen in de reacties en de beantwoording daarvan benoemen wij in deze paragraaf. We vatten hier de reactie en het antwoord samen. De onderwerpen zijn:

- Wonen in de binnenstad
- Toerisme en recreatie in de binnenstad
- Overlast van horeca
- Ruimte voor verblijf

- Voetganger en fietsers
- Bereikbaarheid en parkeren
- Uitvoering van de ambities

Wonen in de binnenstad

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 hecht te weinig belang aan ‘wonen in de binnenstad’. De functie van wonen raakt ondergesneeuwd door het belang dat aan andere functies gehecht wordt met name bezoek, uitgaan en toerisme.

Antwoord
Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77 van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. De komende jaren voorzien wij nog steeds een diversiteit aan functies in de binnenstad waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op blz. 77 geven we ook aan dat tijdelijke bewoning (short stay) en vakantieverhuur (‘airbnb’) sinds april 2020 aan regels gebonden is. Wij vinden dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 ‘Bezoekers gastvrij verwelkomen’ geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning (blz.188). In de Omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en een registratiesysteem voor B&B.
En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
Voor een uitgebreid antwoord over wonen in de binnenstad en de wijze waarop we werken aan het behoud en versterken van een divers en betaalbaar woningaanbod zie het antwoord bij de reactie van inspreker 84 onder het kopje ‘Woonvisie van Binnenstad030’.

Toerisme en recreatie in de binnenstad

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is vooral gericht op het faciliteren van toeristen en recreatie. (Deze reactie als contramal van de reactie dat er niet voldoende aandacht is voor wonen in de binnenstad.)

Antwoord
In 2008 telde het centrum 32 miljoen bezoekers, in 2010 waren dit er 22 miljoen, en in 2018 29 miljoen. Door de coronacrisis is het aantal bezoekers dramatisch teruggelopen (zie ook blz. 87 voor het aantal passanten in het winkelgebied). Van deze bezoekers (pre-corona cijfers) kwam de helft uit Utrecht zelf en 35% uit de regio. Ongeveer 15% waren toeristen. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. (Zie ook blz.189 voor cijfers over toerisme). De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie blz. 77).

Met deze Omgevingsvisie wil de gemeente meer sturing geven aan gebruik van de binnenstad voor wonen, werken, winkelen, studeren, ontspannen en uitgaan. De gemeente zet daarom enerzijds in op het spreiden van functies (m.n. ook ‘drukke’ functies zoals zware horeca) over de stad en anderzijds de benodigde rust en gewenste levendigheid in de binnenstad beter in balans te brengen. De binnenstad is er voor mensen die er wonen, werken of deze bezoeken, maar heeft niet voor iedereen eenzelfde betekenis. Bewoners hebben deels dezelfde, maar deels ook andere wensen en belangen dan de ondernemers of de bezoekers. De ambitie in de Omgevingsvisie is om de verschillende functies in een betere balans te brengen waardoor al deze gebruikers zich thuis en welkom blijven voelen in de binnenstad, juist ook de bewoners.

Wonen is en blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke, vitale functie van de binnenstad (zie blz. 77). Door de functies die zich in de binnenstad bevinden of plaatsvinden, beter te verdelen over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is en wat we op een plek willen bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. een gebiedsprofiel. Uiteindelijk hakken college en gemeenteraad knopen door als dat nodig blijkt.

<u>Overlast van horeca</u>

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 lost het probleem van ervaren overlast van de horeca en terrassen niet op. Er komt alleen maar meer uitbreiding van horeca.

Antwoord
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beschrijft de ambities voor de binnenstad voor de komende jaren. Het is geen uitvoeringsplan om korte termijnproblemen aan te pakken. Het geeft wel de ontwikkelingsrichting van de binnenstad aan. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zet in op ‘de juiste functie op de juiste plek’. Dat betekent dat niet elke straat of gebied geschikt is voor alle functies. Op sommige plekken is en blijft wonen dominant, op andere plekken is er sprake van een winkel of uitgaansgebied. Wat de juiste mix van functies is wordt zo mogelijk samen met de belanghebbenden (bewoners, ondernemers, organisaties) in een gebied bepaald. Zo mogelijk stellen we een gebiedsprofiel op. College en gemeenteraad besluiten over het gebiedsprofiel en hakken eventueel knopen door. Naast het sturen op een juiste mix van functies, geeft de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan dat we aan spreiding van horeca over de stad werken. Tot slot, is aanvullend op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 een plan van aanpak opgesteld om overlast aan te pakken.

Het klopt dat relatief veel horecabedrijven gevestigd zijn in de binnenstad. Dat is één van de redenen om in te zetten op een grotere spreiding van horeca over de stad. Het is ook niet zo dat in de binnenstad horeca overal gelijkelijk verspreid is. Overigens is het type horeca ook van belang; zo is een lunchroom een ander bedrijf dan een café of een disco, en daarmee ook de mogelijke belasting voor de omgeving ook verschillend. Vergunningen voor uitbreiding of nieuwe vestiging van horeca worden afgegeven conform het vastgestelde beleid in het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (OHU). Aanvragen voor een terras worden getoetst aan het terrassenreglement en het bestemmingsplan. In gebieden waar in het bestemmingsplan de bestemming ‘verkeer’ of ‘verblijf’ geldt, is er in principe een terras mogelijk (beperkingen daarvoor kunnen nog wel voortvloeien uit het terrassenreglement of de horecaverordening). Dit geldt niet voor gebieden of plekken met een andere bestemming. Bij de eenmaal afgegeven terrasvergunning en exploitatievergunning kan op basis van de locatie- en gebruiksregels worden gehandhaafd zoals op het gebruik van versterkte

muziek, echter niet op ‘stemgeluid’.

In het OHU is in de binnenstad geen ruimte voor uitbreiding van discotheken en zaalverhuur (categorie A), wel voor cafés (categorie B). Beide kunnen tot de nachthoreca worden gerekend. Kleinschalige, passende uitbreiding van cafés in de binnenstad blijft mogelijk op daarvoor in het OHU aangeduide plekken. Voor de uitbreiding van grootschalige concepten moet worden uitgeweken naar andere gebieden. Gezien de aard van het stationsgebied, zowel overdag als ’s avonds een levendig gebied, past hier de uitbreiding van nachthoreca. Het is zelfs gewenst om de levendigheid ook later op de avond te behouden rond het Jaarbeursplein. Ook willen we aan de vraag van de groeiende Utrechtse bevolking voldoen en de druk op de binnenstad stabiliseren. De omvang van de nachthoreca aan de Jaarbeurszijde is niet onbeperkt. Om die reden is in het OHU een maximaal aantal m2 bvo voor horeca opgenomen.

Uit meldingen en klachten over horeca bij de gemeente blijkt dat zij veelal gaan over hinder van stemgeluid op specifieke plekken. Het is niet haalbaar in een binnenstad om 's nachts elke straat stil te houden. De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijke subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door horeca en de inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgeven van vergunningen voor evenementen.

Ruimte voor verblijf

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 creëert meer ruimte voor verblijf. Dat is om de binnenstad alleen maar aantrekkelijker te maken voor bezoekers en toeristen.

Antwoord
Verblijf is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de Omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040.

Voetgangers en fietsers

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 vergroot de ruimte van voetgangers. Dat gaat ten koste van de ruimte voor fietsers en auto's voor bewoners.

Antwoord
Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto's), terwijl naar verwachting met de groei van de stad het aantal Utrechters dat de binnenstad bezoekt nog sterk zal toenemen. Bij de uitwerking van het vergroten van het voetgangersgebied bekijken we de noodzakelijkheid van autoritten, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Er zijn zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen. Ook voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieve routes rondom de binnenstad gezocht. Dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden.

Bereikbaarheid en parkeren

Reactie
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 maakt het voor bewoners van de binnenstad en hun bezoekers alleen maar lastiger om hun woning te bereiken en dichtbij hun auto te parkeren. Dat ondermijnt de woonfunctie.

Antwoord
De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met het Mobiliteitsplan 2040. Bij de verdere uitwerking van plannen is de mobiliteitsbehoefte van de bewoners zeker een onderdeel, naast de behoefte van andere belanghebbenden. We hebben de ambitie om alleen nog bestemmingsverkeer in de binnenstad toe te laten. Echter ook daar willen we kritisch kijken naar alternatieven voor het auto- en fietsverkeer in plaats van die op alle plaatsen op alle momenten van de dag overal toe te staan. Zo vinden we dat voor het parkeren van voertuigen parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad een goed alternatief kan zijn. Ook zijn we van mening dat bevoorrading efficiënter dan nu het geval is kan worden georganiseerd. Binnen dit hele speelveld zal een balans moeten worden gevonden, rekening houdend met de ambities voor de binnenstad.

Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder autoparkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor autoparkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur de auto kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Uitvoering van de ambities

Reactie
De plannen zijn uitgebreid en ambitieus. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat deze ambities ook gerealiseerd worden? En waar liggen de prioriteiten?

Antwoord
Er staan inderdaad veel ontwikkelingsrichtingen in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zij zijn vaak niet heel ingrijpend. Echter, samen zijn zij bepalend en richtinggevend voor hoe de binnenstad van de toekomst eruit komt te zien. Dit betekent dat op vele beleidsterreinen accenten gelegd (gaan) worden die gebaseerd zijn op de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Er is geen sprake van een hiërarchie van prioriteiten maar van een samenspel van acties op verschillende beleidsterreinen, bijv. op terreinen van mobiliteit, wonen, openbare ruimte, groen en economie. Waar zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen geldt de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als leidend. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan. Prioriteiten in de uitvoering worden bepaald door college en gemeenteraad.

Wij voorzien voor de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 het opzetten van een Samenwerkingsverband (blz. 192). Daar zitten bewoners, ondernemers, en organisaties en instellingen (bijv. de universiteit) in. Het mandaat en de samenstelling moeten nog nader uitgewerkt worden. Het Samenwerkingsverband draagt bij aan de verwezenlijking van de visie en volgt de voortgang. Op specifieke plekken ontwikkelen we gebiedsprofielen met de directe belanghebbenden (bewoners, ondernemers, organisaties en instellingen, en de gemeente) waarin de gewenste functies, gebruik en beheer van het gebied beschreven staan en waaraan een actieprogramma wordt gekoppeld. Elke betrokken partij draagt vanuit haar eigen verantwoordelijkheid en mandaat bij aan de uitvoering van het actieprogramma. Zie deel C van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.

3 Aanpassingen concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040

De inspraakreacties verwoorden de wensen en zorgen in de stad. De reacties zijn afgewogen tegen de uitgangspunten, ambities en verwoording daarvan in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Daarbij gaat het om de bijdrage van de reactie aan:
- De 4 kwaliteiten van de binnenstad: schoonheid, variatie, veerkracht en ontspannen omgeving
- De 26 ambities voor de toekomst van de binnenstad
- De balans tussen functies die zich in de binnenstad bevinden en uitdagingen waarvoor de binnenstad (of de gehele stad) staat zoals wonen, winkelen, uitgaan, cultuur, verblijf, beleven van religie, behoud erfgoed, klimaatadaptatie, energietransitie, bevoorrading, mobiliteit
- De mix van functies op specifieke plekken: elke functie op de juiste plek (waarbij soms spreiding of concentratie van functies aan de orde kan zijn)

Daarbij is gelet op:
- vraagt de reactie om andere ambities en keuzes in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040?
- vraagt de reactie om een scherpere verwoording of een aanvulling van de ambities en keuzes in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040?

De inspraakreacties geven geen aanleiding om de uitgangspunten en ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan te passen. Een belangrijke vraag vanuit de inspraakreacties is of de functie ‘wonen’ niet een prominentere plek in de visie moet krijgen. Wij vinden dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 voldoende duidelijk maakt dat de binnenstad niet zonder bewoners kan. Daarbij kiezen we in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 voor het versterken van de woonfunctie. Tegelijkertijd, streven we naar een balans tussen wonen en andere functies. Ook benoemt de visie dat die mix van functies per straat of gebied verschillend kan zijn.

De inspraakreacties leiden wel tot een aantal aanscherpingen en andere verwoordingen in de definitieve versie van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Dit betreft met name:

- het belang van religieuze gemeenschappen en gebouwen in de binnenstad, van oudsher een belangrijke functie van de binnenstad
- het belang van erfgoed en identiteit van de plek
- het belang van kunst en cultuur in de binnenstad
- de uitkomsten van een provinciale en gemeentelijke studie naar het openbaar vervoer in de binnenstad, m.n. ten aanzien van de binnenstadsas
- de relatie tussen fiets en voetganger (o.a. belang van fietsparkeerplekken)
- het sturen op de balans tussen levendigheid en rust, m.n. het tegengaan van overlast
- aandacht voor fysieke veiligheid naast sociale veiligheid
- aandacht voor Hooch Boulandt

4 Inspraakreacties en antwoorden

Nummer	Vraag	Reactie	Antwoord
1)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Veel gewenste ontwikkelingsrichtingen, maar wat zijn de prioriteiten?	Dank u. Er staan inderdaad veel ontwikkelingsrichtingen in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zij zijn vaak niet heel ingrijpend. Echter, samen zijn zij bepalend en richtinggevend voor hoe de binnenstad van de toekomst eruit komt te zien. Dit betekent dat op vele beleidsterreinen accenten gelegd (gaan) worden die gebaseerd zijn op de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Er is geen sprake van een hiërarchie van prioriteiten maar van een samenspel van acties op verschillende beleidsterreinen, bijv. op terreinen van mobiliteit, wonen, openbare ruimte, groen en economie. Waar zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen geldt de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als leidend. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan. Prioriteiten in de uitvoering worden bepaald door college en gemeenteraad.
1)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Helaas is er net weer een apart verkeersplan gemaakt, kan dat niet beter geïntegreerd worden in de omgevingsvisie? En hoe wil je wat bereiken? En hoe meet je of je de goede kant op gaat? Wie heeft de totaalregie? Hoe ga je handhaven?	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met andere (sectorale) beleidstrajecten zoals de Ruimtelijke Strategie Utrecht, Mobiliteitsplan 2040, Transitievisie warmte, programma wervengebied. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is één van de gebiedsgerichte deel-omgevingsvisies die sectoraal beleid integreren en specificeren, in dit geval voor de binnenstad. De gesuggereerde monitoring is een goed punt. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 stellen we voor een binnenstadbreed samenwerkingsverband op te richten. Voor het samenwerkingsverband waarin naast de gemeente partijen uit de binnenstad zitten, voorzien wij een rol in de monitoring van de visie. Echter, de taakomschrijving van dit samenwerkingsverband dient nader uitgewerkt te worden. Bij de Voorjaarsnota

			rapporteren wij via het Meerjarenperspectief Ruimte over de voortgang van de ontwikkeling van de binnenstad in relatie tot de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.
1)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Plemp niet alle pleinen vol met bloembakken. De historische binnenstad is a. Al mooi genoeg van zichzelf, hoe minder je afgeleid wordt door straatmeubilair, des te beter kun je het zien, en b. Maak geen dwanglooppaden op de pleinen. Je moet kriskras kunnen lopen en dromen door de stad.	Inderdaad is het belangrijk voor het beleefbaar maken van de schoonheid van de binnenstad dat er voldoende vrije ruimte blijft en dat straatmeubilair en groen zorgvuldig worden ingepast. Uw reactie is in lijn met de Omgevingsvisie. In richting 2 'Stegen en hoven openen' wordt benoemd dat de ontstaansgeschiedenis, vorm en betekenis van de pleinen uiteenlopen, waardoor elk plein zijn eigen identiteit heeft. In ontwikkelrichting 22 'Verblijf centraal' stellen we daarnaast dat deze identiteit van de plek leidend is als beoordelingskader bij herinrichtingen en aanpassingen van de openbare ruimte. Het toepassen van groenvakken zal alleen dan gebeuren wanneer dit aansluit op de geschiedenis en identiteit van de plek, en bij het functioneren van het plein. In ontwikkelrichting 16 'Singelpark rondom vergroten' wordt daarom ook benoemd dat op een aantal pleinen vooral bomen worden geplant, maar dat bij een aantal andere pleinen andere beplanting denkbaar is. Bij de definitieve afweging kijken we scherp naar het gebruik van het plein, en dat er voldoende ruimte is voor kriskras bewegingen en dwalen door de stad. We zien eventuele beplantingsvakken als kans op sommige locaties voor meer biodiversiteit, klimaatbestendigheid en verblijfskwaliteit voor de bezoeker/bewoner, maar streven tegelijkertijd een flexibel gebruik van de ruimte na. Deze afweging zal altijd in een ontwerpproces plaatsvinden waarbij omwonenden/andere belanghebbenden betrokken worden.
2	N.v.t.	Ik wil graag op deze manier mijn inbreng geven. Ik wil aangeven, dat ik het een geweldig plan vind het centrum vooral voor voetgangers te hebben. Ook	Bedankt dat u de ambities onderschrijft om meer ruimte voor voetgangers te creëren. Zoals u aangeeft is één van de mogelijkheden het opheffen van parkeerplaatsen. Op dit moment is nog niet aan te geven of dat ook concreet wordt op de Oudegracht (aan de kant van de Weersingel). Uw voorstel zal

		spreekt het me aan meer geparkeerde auto's uit de binnenstad te halen. Mijn grote wens is, dat de geparkeerde auto's ook weggehaald worden aan de Oudegracht aan de kant van Weerdsingel O.Z. Soms levert het nu gevaarlijke situaties op, dat brommers en auto's een deel over het voetpad rijden soms i.v.m slecht geparkeerde auto's bijv., waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Als de geparkeerde auto's er niet meer zouden staan, word het voor een voetganger veiliger. Ook lopen er altijd veel mensen die uit het centrum komen aan deze kant van het oudegracht. (vanaf no 2 en dan oplopend) Het zou nog een stuk veiliger worden als er daar geen auto's en brommers meer mogen komen.	hierin worden meegenomen. Of de Oudegracht ook helemaal auto- en bromfietsvrij kan worden gemaakt is van veel factoren afhankelijk, zoals de bereikbaarheid van de woningen en bevoorrading van voorzieningen.
3)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Veel groen. De variatie in het aanbod van de stad. Een dergelijke opzet zal gunstig zijn voor onderlinge ontmoetingen tussen allerlei personen in de stad.	Dank u. Wij verwachten dit ook.
3)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie	De opzet is voor iedereen, o.m. alle leeftijden. Dat houdt	Dank voor uw aanbeveling. In richting 21 'De voetganger voorop' erkennen we het probleem dat er vaak onvoldoende ruimte en

	Binnenstad?	bereikbaarheid in alle opzichten in. Aandacht voor toegankelijkheid van personen die moeilijk ter been zijn, voor veilig gebruik van rolstoelen en kinderwagens (bv geen trapjes / treden, geen gladde tegels, zit-mogelijkheden enz) wil ik graag aanbevelen.	comfort is voor de voetganger, en voor mensen met een beperking in het bijzonder. We stellen in deze ontwikkelrichting een aantal maatregelen voor, zoals hoogwaardige bestrating, verminderen van obstakels en het aanbieden van voldoende zitgelegenheid.
4)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Dat het een combinatie is van historisch met modern. En redelijk veel groen. Dat de singel doorgetrokken is. Dat er meer ruimte is voor fietsers en voetpaden.	Dank u.
4)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De binnenstad moet autovrij, en alleen voor lopers, fietsers, bussen en taxi's. Ook moet het schoner, minder afval. De binnenstad van het gas af. Nep bedelaars weg.	In de Omgevingsvisie kiezen we voor alleen het (auto) bestemmingsverkeer te faciliteren, en het straatparkeren zo mogelijk aan de rand van de binnenstad te organiseren. Veel mensen zijn afhankelijk van de auto of willen hun woning met de auto kunnen bereiken. Nadruk in de Visie ligt op het de binnenstad aantrekkelijk te maken voor voetgangers en fietsers, ook OV en taxi's behoren tot de mogelijkheden. De ambitie voor de binnenstad, is – zoals voor de gehele stad – de binnenstad van duurzame energie te voorzien. Onlangs is het plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans' aan de gemeenteraad aangeboden. Hierin wordt ook aandacht besteed aan afval en rommel op straat. In onze binnenstad is het toegestaan om te bedelen. Het is waar dat sommige mensen daar misbruik van kunnen maken.
4)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige	Voorrang geven aan bijzondere winkeltjes. En rekening houden	De ambitie van de Omgevingsvisie is om een diversiteit aan winkels in de binnenstad te behouden, in combinatie met andere

	omgevingsvisie Binnenstad?	met hun huur. Meer activiteiten en uitgaansgelegenheden voor tieners onder 18. Plekken waar zij heen kunnen.	functies, passend bij de locatie. Het is echter aan de eigenaren van vastgoed om dit vorm te geven. Voor het kernwinkelgebied is een plan van aanpak Morgen Mooier Maken opgesteld met de ondernemers en vastgoedeigenaren om dit uit te werken. De leeftijd en interesse van kinderen en jongeren vraagt om verschillende type inrichtingen van speel- en verblijfplekken. We kijken hierbij ook expliciet naar de behoefte van oudere jeugd. In de bijlage van het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen staat hierover het volgende: 'Voor jongeren is het buiten op straat zijn met hun groep belangrijk. Zij hebben behoefte aan een plek voor ontmoeting en bewegen/sporten in een setting die aansluit bij hun behoefte en ontwikkeling. Een goede afstemming tussen jongeren, jongerenwerk, stedelijke sportorganisaties en omwonenden is niet alleen belangrijk om een dergelijke plek te ontwikkelen, maar ook om mogelijke overlast te voorkomen bij het gebruik van de plek. De jongeren wisselen om de paar jaar, maar de omwonenden blijven meestal langer op die plek wonen' (p14).
5)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Een visie die globaal richting geeft	Dank u.
5)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Per punt scherper/concreter kader. Bijv. Noem succescriteria, toetsingscriteria, metrics	Een goed punt. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan, maar een ambitiedocument. In de uitwerking van de Omgevingsvisie zijn meetbare doelen en criteria om voortgang te meten zeker op hun plaats. Bij de Voorjaarsnota rapporteren wij via het Meerjarenperspectief Ruimte over de voortgang van de ontwikkeling van de binnenstad in relatie tot de Omgevingsvisie Binnenstad 2040.
6)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is een visie die gelukkig heel veel terreinen omvat van het dagelijks leven in een mooie stad.	Dank u.

6)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er zou een uitnodiging opgenomen kunnen worden aan stadsbewoners om met eigen plannen en bijdragen te komen om de stad levendig te houden.	Een goed punt. We beschrijven in deel C op blz. 195 de mogelijkheid om met initiatieven uit de stad te komen, als ook welke instrumenten de gemeente op dit moment daarvoor inzet.
6)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	In die zin is mijn eigen verzoek dat ik op 18 februari 2019 heb neergelegd een idee voor een dergelijke invulling:(zie hierbij de reactie dd. 18-02-2019 van de heer Marcel Veenendaal Gebiedssecretaris Binnenstad - Utrecht Science Park/Rijnsweerd): "Geachte heer Corneille, Uw verzoek heb ik in het systeem gezet met het nummer WABO_VON-19-05321. Tegen de tijd dat het omgevingsplan wordt opgesteld door de bestemmingsplanjuristen zullen zij veel data (waaronder vergunningen en verzoeken) uit het registratiesysteem halen voor verdere informatie. " **Oorspronkelijke reactie:** Ik ben sinds 1984 bewoner en sinds 1994 eigenaar/bewoner van een perceel dat ligt tussen de Oudegracht 345 en het Kleine Geertekerkhof, met de	De Omgevingsvisie omvat inderdaad veel terreinen en geeft een visie op veel onderwerpen. De omgevingsvisie beschrijft met name de hoofdlijnen die we op een later moment gaan uitwerken of uitvoeren. De omgevingsvisie bindt degene die het document vaststelt. Dat is de gemeente. Het nodigt dus niet direct inwoners uit om met plannen te komen. U hoeft daarnaast ook niet te wachten op een omgevingsvisie of een bestemmingsplan. U kunt ons altijd een aanvraag sturen om een ontwikkeling mogelijk te maken. Het beste kunt u dat doen met een zogenaamde indicatie aanvraag. We beoordelen dan of uw plan haalbaar is. Zo hoeft u ook niet langer te wachten. Houdt u er wel rekening mee dat er kosten verbonden zijn aan een aanvraag.

		ingang aan het Kleine Geertekerkhof 1. Het complex, dat ligt in een gebied met de bestemming “wonen” heb ik gekocht van de Gemeente Utrecht als ruimte voor een dansstudio en woonhuis en als zodanig duurt dit gebruik tot op heden voort. Middels een verklaring van bestemming en gebruik, tot tweemaal toe afgegeven door de Gemeente Utrecht - de eerste keer op 28 juli 2004 (DSO/BW 9702277) en de volgende op 30 april 2014 (HZ VBG-14-07353) is dit gebruik op basis van het overgangsrecht toegestaan, hoewel in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Beide verklaringen heb ik als bijlage bijgevoegd.	
7	N.v.t.	Helaas geen woord over waterrecreatie en dus geen aandacht voor aanlegplaatsen voor recreatieve watersport, graag meer aandacht hiervoor! Vraag ook eens naar de mening van “stichting kleine boten Utrecht”	Bij richting 16 ‘Het Singelpark rondom vergroten’ wordt benoemd dat er aan de waterkant kleine kanosteigers worden toegevoegd voor recreatief gebruik. Deze wens is ook benoemd tijdens participatiemomenten visie stadswater De precieze locaties hiervan is nadere uitwerking van de omgevingsvisie. Daarnaast komt waterrecreatie terug in richting 25 Gebruik vaarwater reguleren. Hier leest u onder meer dat het gebruik van het water voor recreatieve watersport wordt uitgewerkt in de Visie stadswater. Afmeer locaties is belangrijk onderdeel van de nieuwe visie stadswater. Met de KBCU is regelmatig ambtelijk overleg. Het gaat dan vooral over kleine motorboten.

8)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Eerste indruk is goed	Dank u.
8)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het mag ambitieuzer wat betreft het Singel park. Door het Zocher Park Concept helemaal rondom door te trekken. Het huidige idee van verschillende delen (oranje, groen, geel) is rommelig, is geen eenheid, is versnippering, heeft geen allure, geen uitstraling, is te dorps gedacht. Doel moet zijn een groot Zocher Park Rondom de hele singel, het Central Park van Nederland.	De ambitie is om een samenhangend park te maken met allure. Het onderscheid tussen het noordelijke singelpark en zuidelijke monumentale Zocherpark is in de omgevingsvisie aangebracht omdat het noordelijke deel duidelijk anders is qua ontstaansgeschiedenis en verschijningsvorm. Dat wil niet zeggen dat de ambitie voor het noordelijk deel lager is dan voor het zuidelijke deel. Zoals beschreven in richting 16 'Singelpark rondom vergroten' is het zuidelijke deel van oudsher al een park met glooiingen op de bolwerken, terwijl het noordelijke deel meer uit steilere taluds en handelskades bestond. Hier komt bij dat de ruimte in het noordelijke deel van de Singel zeer beperkt is door het toevoegen van bebouwing gedurende de jaren. Het letterlijk doortrekken van het Zocherpark vraagt om een maat en schaal die het noordelijke deel niet heeft door de aanwezigheid van gebouwen. Wel willen we binnen de beschikbare ruimte maximaal inzetten op vergroening en het verbinden van de verschillende groene ruimtes. Maar vanwege het verschil in ontstaansgeschiedenis en de beperkte ruimte zal het karakter verschillen van het zuidelijke singelpark. Voor het Moreelsepark is een gebiedsvisie opgesteld (Moreelse Tuinen, 2019) waarbij het karakter van de tuinen en de verbinding met de bebouwing in dit gebied centraal staat. Hoewel het herstellen van de Singel van enorme invloed op dit gebied is en ervoor zorgt dat het gevoelsmatig meer bij het Singelpark hoort, hebben we dit toch als aparte eenheid benoemd. Ook ingegeven door de ontstaansgeschiedenis - Moreelsepark was een ensemble van verschillende gebouwen, waarbij duidelijk verschillende tuinen en parken te onderscheiden waren die bij de bebouwing van Moreelse hoorden, en niet bij de Singel.

8)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	1. Maak er geen fiets paradijs van. Dat idee krijg je wel als je de hoofd visual / foto ziet van de Visie 2040. De fiets staat centraal, de voetganger is verschoven naar de zijkant. Dat geldt voor eigenlijk alle plannen die ik van de gemeente zit. Fiets eerst! Zit blijkbaar enorme fiets fanaten bij de beleidsmakers. Zorg dat de geparkeerde fietsen verdwijnen uit drukke straten zoals Voorstraat, Twijnstraat. Het zijn de nieuwe ratten van de straat geworden. Er komt zoveel lege panden vrij dat er veel meer stallingen (verplicht) kunnen komen. 2. Mag allemaal ambitieuzer. Het is allemaal een stapje meer, stapje beter, stapje groener. Maar wat zijn over 20 jaar de nieuwe Iconen in Utrecht, die we kunnen nalaten voor de volgende generatie??? Zoals bijvoorbeeld het grootste Singel Park van Europa, het Zocher Park Rondom! Of Kerken veranderen tot Wellbeing / Rust plekken. Van Kerken route tot Rust route.	1. Even los van de boodschap van de ‘visual’ op de voorpagina, de Omgevingsvisie stelt dat de binnenstad meer gastvrij en ontspannen wordt doordat er meer ruimte komt voor voetgangers. Voetgangers zijn in 2040 de hoofdgebruiker van de binnenstad. Daarnaast heeft de fietser een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. Het punt over geparkeerde fietsen is een terecht punt. Ook in de Omgevingsvisie willen we het stallen van fietsen beter en meer gestructureerd organiseren. Zowel inpandig als op straat, zowel voor kort als voor lang parkeren en zowel voor bezoekers als voor bewoners (buurtstallingen). 2. Dank voor uw aanmoediging om de ambities hoog te houden en voor de suggestie de kerken een prominenter plek te geven in de visie.
9)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie	Bijna alle onderdelen van het plan bevallen mij.	Dank u.

	Binnenstad?		
9)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Aandachtspunten als bewoner zijn: Parkeerruimte voor bewoners. Binnen de singel is het nu al bijna onmogelijk om een vergunning te krijgen. Zelfs met deze vergunning is er bijna nergens plek. Misschien een idee om één of meerdere parkeergarage's te creëren voor bewoners. Een mooi voorbeeld hiervan is als de garage springweg hiervoor gebruikt kan worden.	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. Het streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Los van waar er geparkeerd gaat worden kunnen bewoners hun woningen voor noodzakelijke ritten wel bereiken met de auto. De exacte uitwerking van het nastreven van minder parkeerplaatsen in de binnenstad gaat volgen na het vaststellen van deze visie.
9)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ten tweede is mobiliteit per fiets iets dat bij Utrecht hoort. Het is mooi als dit buiten het centrum gerealiseerd wordt maar dit moet geen extra reistijd opleveren, dan krijg je erg veel spookverkeer en bij handhaving weerstand van bewoners van de stad.	Door de groei van de stad groeit het aantal fietsers. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op het meer spreiden van fietsers. Er blijken dagelijks fietsers dóór de binnenstad te fietsen die daar geen bestemming hebben. Het spreiden van de drukke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.
10)1	Wat vindt u goed aan de	Meer groen	Dank u.

	voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?		
10)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Doorstroom verkeer ernstig gehinderd	De Binnenstad behoort tot de A-zone volgens het Mobiliteitsplan 2040. In zone A is de verkeersruimte schaars en is verblijfskwaliteit van het grootste belang. De fietser en vooral voetganger zijn hoofdgebruikers en krijgen prioriteit. In zone A rijdt alleen autoverkeer en logistiek verkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). De doorstroming van het autoverkeer heeft hier een lagere prioriteit ten opzichte van fietsers, voetgangers en openbaar vervoer.
10)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Houdt alstublieft rekening met de bereikbaarheid van de binnenstad voor bewoners	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
11	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De positie van Hooch Boulandt vind ik uitermate teleurstellend. In eerste instantie wordt gemeld dat de visie zich richt op de historische Binnenstad. Lombokplein wordt ook meegenomen (en valt bovendien daarnaast ook nog in een andere wijk). Hooch Boulandt 'valt formeel' onder de wijk Binnenstad. Over aangrenzende gebieden die ook de ontwikkelingen in de komende 20 jaar zullen merken wordt gesproken en wordt aangehaakt bij hun wijkvisie. Over heel Hooch Boulandt is nu	Wij moeten u hierin gelijk geven, er is nog geen volledige toekomstvisie voor Hooch Boulandt. Maar ondanks dat Hooch Boulandt niet binnen het plangebied van de historische binnenstad valt, zien wij het wel als een gebied binnen de invloedsfeer van de historische binnenstad. De verwachte ontwikkelingen zullen we specifieker duiden in de definitieve versie van de Omgevingsvisie Binnenstad. Om alvast een voorschot op de aanpassingen te nemen; wij denken dat Hooch Boulandt tot 2040 subtiel gaat veranderen in verhouding tot bijv. het Stationsgebied. Hooch Bouland wordt op een aantal plekken genoemd in de Omgevingsvisie, maar logischerwijs alleen in de algemene delen en de delen waar we uitvergroten naar de grotere schaal. En staan over het algemeen goed op kaart, zie bijv. ook de kaartjes op blz. 148/149 en 176/177. Voor het eerst wordt de wijk genoemd op blz. 12, 3de alinea, en daarna op blz. 174/175:

		maar een paar zinnen gesproken: het ligt 'geïsoleerd' en ook hier zal eea veranderen. Ondertussen krijgen wij te maken met alle ontwikkelingen waar de Binnenstad mee te maken krijgt. Zijn wij slechter bereikbaar met Openbaar Vervoer dan de Binnenstad en wordt er niet nagedacht over de toekomst van Hooch Boulandt. Deze buurt begint nu al te verpauperen en het lijkt erop dat hier ook niets aan gaat gebeuren. Kortom, de naam van de buurt wijzigen naar 'Verdomhoeck' zou niet misstaan. We horen dus niet bij de Binnenstad, maar ook nergens anders bij. We worden ook nergens bij betrokken, hoewel het wel van invloed is. Ik ben op meerdere momenten aangehaakt geweest en al die tijd werd de positie van Hooch Boulandt wel degelijk erkend, dus ik ben uiterst teleurgesteld dat dit nu zo wordt afgedaan.	Barrières slechten. We scherpen de tekst wel wat aan. **Aanpassingen tekst** *Blz 12 Tekst aanvulling, 4de alinea:* De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 heeft betrekking op de historische binnenstad, maar heeft ook betrekking op de relatie en verbinding met zijn omgeving: het stationsgebied, de omliggende wijken en straten als de Biltstraat en Nachtegaalstraat in het oosten, Wester-, Ooster-kade en Rotsoord in het zuiden, Kanaalstraat in het westen en Amsterdamsestraatweg en Oudenoord in het noorden. Maatregelen in de binnenstad, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit, hebben bijna altijd effecten op de omliggende wijken. *Zo zijn bijvoorbeeld die effecten bij Wittevrouwen vrij groot en bij Hooch Boulandt veel subtieler*. In deze omgevingsvisie voor de binnenstad is er aandacht voor de samenhang met die wijken - en ook met de ontwikkeling van de hele stad. *Blz 174, Barrières slechten 5de alinea:* Hooch Boulandt en de omgeving van de Bleekstraat hebben een eigen sfeer en hoewel deze buurten zeer centraal liggen, zijn ze door hun plek tussen spoor en singel toch enigszins geïsoleerd. Het zijn hoofdzakelijk rustige en ruim opgezette woonbuurten, in Hooch Boulandt gecombineerd met kantoren. Bewoners krijgen er de komende twintig jaar onder meer te maken met veranderingen op het gebied van bereikbaarheid: minder ruimte voor doorgaande auto’s, nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer in de spoorzone en over de singel. En ook met de vergroening van het singelpark en de Moreelsetuinen. Verder bieden de ruim opgezette straten en openbare ruimte kansen

			voor klimaatadaptie en vergroening. Genoemde ontwikkelingen en ook de komst van eventuele van nieuwe verbindingen in de spoorzone, zullen in Hooch Boulandt waarschijnlijk ontwikkelingen op gang brengen. Gezien de binnenstedelijke groei van de stad, kan dit leiden tot een subtiele wijziging in functiemix, van minder kantoren naar meer wonen en daarmee een meer gemengd gebruik van de bestaande (kantoor)gebouwen. De ambities die in deze omgevingsvisie zijn geformuleerd voor de binnenstad, gelden voor een deel ook voor de aangrenzende gebieden. Voor bijna alle in deze visie genoemde richtingen geldt dat deze effecten zullen hebben op de omliggende wijken. Uiteraard vindt de uitwerking van deze ontwikkelingsrichtingen dan ook plaats in afstemming met die wijken, zodat op de schaal van de stad een juiste balans ontstaat.
12)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	1) Meer groen singelpark 2) Toegankelijk maken beeldbepalende gebouwen 3) Beschermen werven 4) Stegen/hoven openen (zolang dit niet ten koste gaat van (de rust van) bewoners!!) 5) Scheiding regenwater en afvalwater	Dank u. Het openen van stegen en hoven is een in de visie genoemde ambitie, die verder uitgewerkt gaat worden. Bij dit proces wordt altijd nauw overlegd met betrokkenen.
12)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De rode draad in deze 'visie' lijkt een recreatieve binnenstad, boven een leefbare binnenstad. De gemeente lijkt vergeten dat er mensen wonen in de binnenstad. Met de nu voorliggende visie wordt de stad steeds onaantrekkelijker om te wonen. Dat kan niet de	Wonen is en blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke, vitale functie van de binnenstad (zie blz. 77). Door de functies die zich in de binnenstad bevinden, beter te verdelen over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. 1. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is en wat we

		bedoeling zijn. Een binnenstad zonder bewoners is een zielloos attractiepark. Hieronder nog een aantal minpunten op een rij: 1) elke functie op de juiste plek -> alle functies? dit laat geen enkele ruimte en creëert een overgereguleerde ruimte in plaats van een levendige binnenstad. Bovendien wie bepaalt wat de juiste plek is? 2) het maken van meer ruimte gaat zeker niet altijd hand in hand met kwaliteit (zoals wel wordt beweerd) 3) winkels in de binnenstad moeten bereikbaar blijven voor inwoners per fiets. Je kunt de voetganger daarom niet boven de fiets stellen! Dan komen er alleen nog maar toeristen naar de binnenstad, en haken bewoners af (gaan elders hun boodschappen halen). Dat draagt niet bij aan een positief gevoel bij inwoners. 4) verdwijnen van rommeligheid en rafelrandjes -> dit is juist wat bij de charme van een binnenstad hoort!!! Maak geen Leidsche Rijn van onze prachtige binnenstad. 5) Parkeren moet mogelijk blijven, zowel voor	op een plek willen bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. een gebiedsprofiel. Uiteindelijk hakt het gemeentebestuur knopen door als dat nodig blijkt. 2. Inderdaad is het maken van meer ruimte maar één van de aspecten van het realiseren van meer kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom worden in de Omgevingsvisie ook bijvoorbeeld genoemd: comfort, inrichtingsniveau, passende functies, een ontspannen tempo van het verkeer. 3. Uiteraard blijft het mogelijk om met de fiets naar de winkels te gaan, ook fietsen is naast lopen een gezonde en duurzame wijze van verplaatsen. Wel constateren we dat de voetganger op veel plaatsen in de knel komt daar alle andere functies die ruimte vragen in de openbare ruimte. Daarnaast is iedere bezoeker op enig moment voetganger. Ook een fietser zal de fiets ergens stallen om dan lopend de winkel(s) in te gaan. 4. Het is zeker niet de bedoeling van de omgevingsvisie dat de binnenstad op een nieuwbouwwijk gaat lijken. Tegelijkertijd willen we de kwaliteiten van de binnenstad niet verdoezelen achter rommeligheid maar deze kwaliteit benutten en beleefbaar maken. 5. In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Los

		bewoners als voor hun bezoek. Mensen wonen daar al lange tijd en nu ineens moeten ze hun auto maar weg doen? En vereenzamen omdat bezoek niet meer langs kan komen? Dat is niet realistisch. Zo wordt Utrecht een ZEER onaantrekkelijke stad. Dus behoud parkeerplaatsen dichtbij huis in woonstraten. 6) Ledig erf niet afsluiten voor verkeer! De voorgestelde uitbreiding van een voetgangersgebied gaat veel te ver. Houd dat in ieder geval binnen de singel. Het afsluiten van het Ledig erf voor verkeer heeft te veel negatieve gevolgen voor bewoners en bedrijven in die buurt.	van waar er geparkeerd gaat worden kunnen bewoners hun woningen voor noodzakelijke ritten wel bereiken met de auto. De exacte uitwerking van het nastreven van minder parkeerplaatsen in de binnenstad gaat volgen na het vaststellen van deze visie. 6. Op dit moment loopt er een apart onderzoek naar de maatregelen op en rond het Ledig Erf "Verkeersonderzoek Ledig Erf en omgeving". De verschillende varianten zijn begin dit jaar in de inspraak geweest. Voor de zomer van 2021 neemt de gemeenteraad hier een besluit over.
12)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De rode draad in deze 'visie' lijkt een recreatieve binnenstad, boven een leefbare binnenstad. De gemeente is er in de eerste plaats voor haar inwoners. Zorg dat zij in een aantrekkelijke binnenstad kunnen wonen!	Het is jammer dat u de indruk heeft dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gericht is op het meer verblijfsruimte te creëren voor recreatie. Op de eerste plaats, vinden wij met u dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 ‘Bezoekers gastvrij verwelkomen’ geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning. (blz.188). In de omgevingsvisie kiezen we gericht voor de

			bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: 'Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels' bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Ten tweede, verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als 'restruimte' te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040 Wat betreft het belang van wonen zie ook antwoord op reactie 84.

13)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Heel veel: de beide kanten van de singels een groen park/wandelgebied, een mooiere (wandel/fiets) aansluiting van station Vaartsche Rijn op de Binnenstad, veel meer mooie wandelmogelijkheden	Dank u.
13)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er staat wel iets over emissieloos verkeer, maar dit lijkt voor het water weinig concreet/nog erg ver weg: ik zou zeggen grachten en singels zsm alleen voor emissieloos verkeer en bij voorkeur alleen spierkracht. Er lijkt iets te staan over geen prive-bootjes plaatsen in de singels: prima, maar ook daar maak het concreet, noem data, haal zsm de bootjeswrakken weg. En kijk of het (eco-)bootjes huren goedkoper kan worden gemaakt. Alle stegen en hoven openbaar: prima (nu komt er veel te veel verkeer door de Nauwe Watersteeg omdat andere steeg niet open is). Maar zorg wel (itt nu) voor regelmatig schoonhouden van dit openbare terrein, voor veiligheid (bijv met een camera	Nadere concretisering van de richtingen volgt na het vaststellen van de omgevingsvisie. In richting 16 ‘Het Singelpark rondom vergroten’ wordt benoemd dat het nodig is een ‘op het grachten- en wervengebied toegesneden plan te maken voor balans in het gebruik, de inrichting en beheer van het erfgoed, groen en water’. De door u benoemde vraagstukken zullen hierin aan bod komen. Daarnaast komt in richting 25 Gebruik vaarwater ook emissieloos varen aan bod. Oude gracht is onderdeel van doorgaande recreatieve vaarroute BRTN 9. Afspraken over deze route worden op landelijk/ regionaal niveau genomen. De gemeente is hier dus 1 van de partijen. Het geheel verbieden van de brandstofmotoren voor vaartuigen is nog niet waarschijnlijk op deze route. Als je deze vaarroute afsluit voor vaartuigen met brandstofmotor, dan moeten deze vaartuigen over het Amsterdam-Rijnkanaal varen. Vanuit veiligheidsoogpunt is het niet verstandig om de recreatievaart naast de beroepsvaart te laten varen. In de visie stadswater zal de ambitie van gemeente rond emissieloos varen een plek krijgen. Belanghebbenden zijn van harte uitgenodigd om mee te denken bij het opstellen van deze visie tijdens participatiemomenten. Zie deze site De gemeente heeft het voornemen om vanaf november 2024 de passagiersboten te verplichten om emissieloos te worden.

		bij de ingang aan de drukke Twijnstraat) en voor gebruik alleen door wandelaars (nu racen er fietsen en brommers door de Nauwe Watersteeg). Er lijkt iets te staan over geen nieuwe hotels en B&B? Dat zou fijn zijn, er zijn er meer dan genoeg. Bij herinrichting van de Twijnstraat (die wordt gek genoeg niet genoemd?) zouden er meer fietsparkeerplekken moeten worden gemaakt (met hekjes waar je je ketting aan vast kunt maken) en/of ook hier zou een (bewaakte) binnen plek gecreëerd kunnen worden (in de kelder van het grote Universiteitsgebouw naast het Ledig Erf?).	College neemt hier binnenkort besluit over. Gezonken bootjes worden al weggehaald door Havendienst (30 tot 40 per jaar). Alleen spierkracht aangedreven vaart sluit ook de eco-bootjes uit. Transformatie van woningen naar andere functies wordt zo veel mogelijk tegengegaan. Het onttrekken van woningen voor shortstay (gemeubileerde woonruimteverhuur tot maximaal 12 maanden) is vanaf april 2020 verboden. Vakantieverhuur (Airbnb)mag niet langer dan 60 dagen. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
14	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik vind het idee van een tram door de binnenstad zo leuk! They make things appear so much calmer, quieter, and are easier to combine with bikes. It would be great if this tram could go all the way to De Bilt!	Thanks for the positive reaction on the idea of a tram. Meanwhile the municipality together with the Provincial administration is studying the opportunities for a tram in the inner city.
15)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Veel ruimte om buiten te zijn. Maar helaas zie ik dat met de plannen op gemeente niveau niet zitten. Zonder verdere inbreiding van extra huizen	Dank u. U brengt de aanwezigheid van meer buitenruimte in verband met inbreiding met extra huizen in de binnenstad. Inbreiding vindt echter alleen plaats op die plekken waarbij voldoende, kwalitatief goede buitenruimte gegarandeerd kan worden. Zie de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 waarin de

		binnen een straal van 4 km vanaf de Dom zou het kunnen lukken.	gemeentelijk visie op de ‘compacte stad’ beschreven staat.
15)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Om die ruimte voor groen fietsen en voetgangers te realiseren is plek nodig. Die plek is er niet. Door alle inbreiding inclusief eigen parkeerplek is het qua auto’s steeds drukker geworden, namelijk iedereen een auto omdat je die toch altijd kan parkeren en veel meer mensen. De parken zitten overvol, alles is overvol. In het centrum kan echt niets meer bij. Dus geen huizen meer in een straal van 3 km vanaf de dom. Meer plekken creeeren aan de buitenkant van de stad zonder huizen erbij. Niet meer inbreiden van huizen maar juist uitbreiden anders wordt het alleen maar voller en nog voller. Elk nieuw huis dan ook nog eens een auto vanwege het gemeentebeleid, dus die terugdringen is dan echt niet mogelijk.	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Het parkeerbeleid stelt niet dat er bij iedere woning een parkeerplaats dient te komen, ook zijn er voldoende mogelijkheden om minder parkeerplaatsen aan te leggen door in te zetten op alternatieven, zoals fiets, deelmobiliteit en parkeren op afstand. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. Een van de uitgangspunten in de RSU met betrekking tot het onderwerp 'druk op de binnenstad' is om een aantal knooppunten om de binnenstad heen te creëren, zodat de druk beter verdeeld kan worden. De ambitie in de Omgevingsvisie is daarnaast ook de druk te verlagen door o.a. het vergroten van de toegankelijkheid van hoven en stegen, verminderen van doorgaand verkeer, ruimte maken door minder parkeerplaatsen, fietsen deels inpandig stallen. Er is geen ruimte voor het toevoegen van grootschalige woningbouw in de binnenstad maar er moet wel ruimte zijn om bestaande gebouwen om te vormen

			en zo de variatie in woningtypen te behouden of vergroten.
15)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Probeer eens integraal te kijken naar de ruimte. Dat vergt bestuurders die niet allemaal zo'n ego hebben als Lot van Hooijdonk, maar die niet voor zichzelf, maar voor de stad het beste willen ook al moeten ze hun eigen idee dan soms laten varen. Verkoop van huizen levert geld op dat snap ik heel goed, maar het staat haaks op creëren van ruimte. Niet alleen lever je vrije ruimte in door inbreiding, er komen ook steeds meer mensen bij. Met deze visie krijgen we straks elk weekend Koninginnedag in de binnenstad. Kijk maar naar Sinterklaas intocht hoe de belangstellenden zijn geëxplodeerd. De bevolkingsdichtheid is te hoog. Dus probeer ruimte te creëren zonder dat er inbreiding gaat plaatsvinden. Dan toch maar gewoon uitbreiden in de polder en daar fijne recreatiemogelijkheden creëren.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is de visie van het gehele college en niet van één wethouder. Het opstellen van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is juist bedoeld om integraal te kijken naar de samenhang van alle beleidsterreinen. Daarbij gaat het om het zoeken naar de balans tussen verschillende thema's. Wij zetten in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in op het creëren van meer openbare ruimte (o.a. door privatisering van de openbare ruimte tegen te gaan en parkeren van auto's te verminderen) die gebruikt kan worden door met name voetgangers en fietsers, en daarnaast willen we de drukte in de binnenstad juist spreiden over de stad, o.a. voor wat betreft evenementen.
16)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Op zich prima	Dank u.

16)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer natuur, of benadrukking voordelen van natuur. Zo staat er in de samenvatting bij de vier kwaliteiten vrijwel niets over. Natuur, bomen en parken horen zeker ook bij schoonheid, variatie en ontspanning. Ik zie op de plaatjes wel veel meer bomen, dat is fijn. Het is echter onduidelijk waar en hoeveel er bij komen.	In het toekomstbeeld voor 2040 zijn paragrafen gewijd aan groen en biodiversiteit in de stad waar het belang van dit thema onderkend wordt. Door de integrale opzet van het document, waarbij in één ontwikkelingsrichting meerdere thema's gecombineerd worden, is niet altijd direct duidelijk waar het thema 'groen' terugkomt. Het is echter in vele richtingen verweven, zoals in het hoofdstuk Schoonheid bij richting 2. ‘Stegen en hoven openen’ (over het vergroenen van stegen en binnenhoven), 5. ‘Uitnodigende inrichting van de binnenstad’, 22. ‘Verblijf centraal’. Ook in een richting als 6. ‘Goed bereikbaar en minder parkeren op straat’, waarin mobiliteit in principe centraal staat, wordt een voorschot genomen op een groenere inrichting van de vrijgekomen ruimte (met een voorbeeld van de Oudegracht). Daarnaast is richting 16. ‘Het Singelpark rondom vergroten’ in zijn geheel gewijd aan het belang van groen en biodiversiteit in de binnenstad, en de visie daarop voor 2040.
16)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het principe 'groen, tenzij..' vind ik fantastisch!	Dank u.
17	N.v.t.,	Momenteel is het uitgangspunt dat bij inbreiding, dus nieuwe huizen in of in de buurt van het centrum er verplicht een auto parkeerplaats dient te worden gerealiseerd. Dit lijkt heel mooi maar in de praktijk trekt dit auto forenzen stimuleert het autoverkeer en stuwt het de woningprijs enorm op. Veel mooier zou zijn om te eisen dat er inpandige fiets parkeervoorziening komt (zodat	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrij komt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Het parkeerbeleid stelt niet dat er bij iedere woning een parkeerplaats

		opladen van elektrische fietsen mogelijk wordt, wat op straat niet gaat) en juist een verbod op een eigen parkeerplek en ook een verbod op een parkeervergunning. Op die manier komen er juist (elektrische) fiets- of OV forenzen te wonen in of nabij de binnenstad. De woningen worden minder gewild waardoor de prijzen niet ontploffen, het werkt doorstroming in de hand. Verbod op een parkeerplaats of parkeervergunning voor inbreidingsnieuwbouwhuizen met verplicht inpandige fietsstalling = duurzaam bouwen in en nabij het centrum!	dient te komen, ook zijn er voldoende mogelijkheden om minder parkeerplaatsen aan te leggen door in te zetten op alternatieven, zoals fiets, deelmobiliteit en parkeren op afstand. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. In het huidige fietsparkeerbeleid is ook van kracht dat er voldoende parkeerplaatsen bij functies, ook bij nieuwbouw (of verbouw) van woningen, winkels, kantoren en voorzieningen gerealiseerd moeten worden (conform de vigerende parkeernormen voor fiets). In de praktijk is dat niet altijd mogelijk als er sprake is van oude gebouwen waarvoor inpandig geen ruimte is voor het stallen van fietsen.
18)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Dat er aandacht is voor de hoeveelheid door-de-binnenstad-gaande mensen te voet, per fiets of per bus. En dat 't ene leefbare stad moet blijven, met aandacht voor de charme en 't groen, 't kleinschalige.	Dank u.
18)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is ook fijn als je wél even snel met de fiets kaas op de markt kan halen, zonder dat je je fiets in fietsenstalling moet zetten, en vervolgens een km moet lopen. Dus de zgn kort-	Het stallen van fietsen zal uit een aantal onderdelen bestaan. Zo willen we meer bezoekers verleiden om in inpandige stallingen te gaan staan, die capaciteit is recent weer uitgebreid. Daarnaast zal het ook op veel plekken mogelijk blijven om de fiets 'even kort' op straat te stallen. De groei van het aantal gestalde fietsers maakt het nodig om goed na te denken over een fietsvriendelijke

		bezoekers/parkeerders. Zeker ook voor mensen die minder goed ter been zijn, die met kleine kinderen toch willen genieten vh aanbod en de sfeer vd stad. Dus hou een aantal plekken waar je je fiets wél gewoon even kan neerzetten, zoals bijv nu bij Starbucks-Vredenburg.	inrichting van de binnenstad en te zorgen voor voldoende fietsparkeerplekken op straat en inpandig. Daarbij denken we ook aan experimenten met kortparkeerzones voor fietsen. Daarbij moet ook gekeken worden naar de andere wensen, zoals voldoende ruimte voor voetgangers, verblijven en ook groen.
18)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik blijf 't jammer en detonerend vinden dat de verhouding tussen aantal gebouwen en de oude binnenstad zo scheef is, denk aan Stadskantoor, Tivoli en aantal nieuw te bouwen panden. Het zijn geen lelijke gebouwen, maar hou rekening met verhoudingen, laat de grachten tot hun recht komen en niet in figuurlijke én letterlijke schaduw vallen van hoge nieuwbouw.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is gebaseerd op 4 kwaliteiten. Door te denken en handelen vanuit de kwaliteiten ‘schoonheid’ en ‘variatie’, streven we er naar de kwaliteit van de historische kant als die van moderne gebouwen in balans te ontwikkelen en te behouden.
19	N.v.t.	Of de hijskraan onder Winkel van Sinkel kan worden herbouwd, Het verhaal dat de Oudegracht een middeleeuwse haven is, is een goed, 5km lang verhaal dat bezoekers goed verdeelt over de stad. Een tastbare hijskraan kan een goed startpunt zijn.	Dank u voor uw suggestie. Er zijn op dit moment geen plannen waarin deze suggestie past.

20)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Vooral de groene oases in de binnenstad.	Dank u.
20)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik mis al jaren een nieuw museum voor hedendaagse kunst van internationale allure, en aanvullend op het Centraal Museum. En dan bedoel ik een architectonische blikvanger als het Guggenheim museum in Bilbao. Dat moet toch kunnen nu Utrecht deze schaalsprong maakt? Het kan haast niet anders dat de culturele uitstraling van de stad grote aantrekkingskracht heeft op grote buitenlandse kunstinstituten! In Amsterdam, Rotterdam en Den Haag zijn er trouwens wel (nieuwe) instellingen waar je actuele kunst kunt zien in bijzondere muse . Waarom hier niet iets soortgelijks als Tivoli/Vredenburg realiseren/aantrekken in het Stationsgebied of omgeving van de binnenstad? Ik weet zeker dat een grote groep hoog opgeleide en in cultuur geïnteresseerde bewoners er erg blij mee zal zijn. Het sluit	Dank u voor uw suggestie. Omdat Utrecht groeit en we de ambitie hebben het culturele aanbod mee te laten groeien, zal geïnvesteerd moeten worden in voorzieningen die passen bij de groeiende stad. Op verschillende manieren brengen wij in kaart welke culturele voorzieningen daarbij passen. Specifiek laten wij op dit moment onderzoeken wat de benodigde infrastructuur voor beeldende kunst en vormgeving is die past bij de groei van de stad en de cultuurvisie Kunst Kleurt de Stad. Ook de ontwikkelingen in het nieuwe centrum rondom het Stationsgebied worden daarin meegenomen.

		aan bij de kosmopolitische uitstraling van Utrecht	
21)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Mooie intenties en plannen met betrekking tot de binnenstad in kernwoorden als schoonheid, variatie, veerkracht en een ontspannen sfeer	Dank u.
21)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De uitgangspunten en uitgewerkte conceptplannen zijn zo mooi dat ze grotendeels toepasbaar zijn voor de hele stad.	Dank u.
21)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is alleen jammer dat die mooie intenties en plannen de verpakking vormen van de toename tot 2040 met 100.000 nieuwe vervuilende eenheden of wel nieuwe burgers in de stad Utrecht. Tonnen extra vuil, duizenden extra auto's. Groter, grootst is slecht voor het milieu en leefbaarheid van een stad en draagt niet bij aan een betere spreiding van een bevolking over zijn 12 provincies. 360.000 inwoners is al groot.	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie.
22)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Waardeloos. Van Hooijdonk wil er een recreatiepark van maken. Auto's horen er nou eenmaal bij. De hele visie van de gemeenteraad heeft niks met volksvertegenwoordiging te	Allereerst is de Omgevingsvisie een visie van het gehele college en niet alleen van de wethouder Van Hooijdonk. De Omgevingsvisie moet nog worden vastgesteld door de gemeenteraad, na verwerking van de inspraakreacties. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen

		maken.	sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft.
22)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Auto's horen er ook thuis	Zie hierboven 22)1
22)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Doof voor inspraak voert eigen koers.	De concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ligt ter visie voor reacties uit de stad. U ziet dat alle reacties behandeld worden. Sommige reacties worden overgenomen en sommige niet. Vaak

			omdat zij een andere ambitie hebben voor de binnenstad. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een geheel van ontwikkelingsrichtingen die op elkaar zijn afgestemd. Het kan zijn dat niet iedereen het eens is over de ontwikkelingsrichtingen. Het is aan de gemeenteraad om daar een afweging in te maken.
23)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Wegen die veel groen krijgen, ruimtelijker vanwege minder auto's (parkeren). Gebruik van leuke klinkers met patronen die refereren aan verleden of plekken markeren	Dank u.
23)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik vind dat pleinen ook echt pleinen mogen blijven. Een boom heel goed, maar een bloemenbak eromheen waar je op kan zitten (zoals op de tekeningen bij de janskerk) vind ik echt niet passen. Geen goed ontwerp, onnodige functie (laat ze lekker op een terras zitten of een mooi (park)bankje.	In richting 2 'Stegen en hoven openen' wordt benoemd dat de ontstaansgeschiedenis, vorm en betekenis van de pleinen uiteenlopen, waardoor elk plein zijn eigen identiteit heeft. In ontwikkelrichting 22 'Verblijf centraal' stellen we daarnaast dat deze identiteit van de plek leidend is als beoordelingskader bij herinrichtingen en aanpassingen van de openbare ruimte. Het toepassen van groenvakken zal alleen dan gebeuren wanneer dit aansluit op de geschiedenis en identiteit van de plek, en bij het functioneren van het plein. In ontwikkelrichting 16 'Singelpark rondom vergroten' wordt daarom ook benoemd dat op een aantal pleinen vooral bomen worden geplant, maar dat bij een aantal andere pleinen andere beplanting denkbaar is. We zien eventuele beplantingsvakken als kans op sommige locaties voor meer biodiversiteit, klimaatbestendigheid en verblijfskwaliteit voor de bezoeker/bewoner, maar streven tegelijkertijd een flexibel gebruik van de ruimte na. Gezien de geschiedenis van het Janskerkhof als groen kerkelijk terrein en de rol die het plein kan spelen als koele en prettige verblijfsplek achten we groenvakken niet ondenkbaar. De illustratie van de omgevingsvisie dient om dit idee te verbeelden, en het wordt niet op deze manier uitgevoerd.
23)3	Wat wilt u verder nog kwijt	Ik hou er wel echt van om op	Uiteraard blijft het mogelijk om met de fiets in de Binnenstad te

	over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	mijn fietsje rond te fietsen. Dus natuurlijk in de winkelstraten voetgangers maar verder graag ruimte ook om te fietsen.	fietsen. Fietsen (en lopen) hebben zelfs de voorkeur. Die manieren om je te verplaatsen zijn gezond en nemen bovendien minder ruimte in. De groei van het aantal fietsers betekent wel dat we goed moeten kijken naar de ruimte die de fietsers innemen, zeker op plekken waar dat schuurt met de andere ambitie om meer ruimte voor de voetganger te realiseren.
24)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Sfeer en gezelligheid. Het vergroten van het wandelgebied om zo de druk van bepaalde delen af te nemen	Dank u.
24)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De shared space. Als ik naar de tekening kijk die uiteraard een impressie is zie je het ongemak al aankomen in het volgende plaatje. Zo is de impressie te irrealistisch. De bus knalt in het volgende plaatje tegen een fietsen en de fietser tegen een auto. In praktijk zijn deze ruimte een bron van ergernis.	Inderdaad vraagt het inpassen van alternatieven voor de huidige buslijnen om een zorgvuldige uitwerking en verkeersveilige oplossingen.
24)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Graag een andere route voor de bus dit is moeilijk, I know	Zoals in de Omgevingsvisie is aangegeven studeren we op alternatieven voor de huidige buslijnen op de Binnenstadsas. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas. Hierbij moet naar een groot aantal aspecten worden gekeken, zoals de bereikbaarheid van de binnenstad met het openbaar vervoer voor reizigers uit de stad en de regio. Een groot deel van de reizigers in de bussen bezoekt de binnenstad of werkt daar. Ook zijn er bewoners afhankelijk van de bus omdat ze geen gebruik kunnen maken van alternatieven. Daarbij hoort ook dat onderzocht moet worden hoe geschikt alternatieve routes om de binnenstad heen zijn. Ook daar wonen bewoners en eventuele negatieve effecten

			van OV op de Binnenstadsas kunnen we niet zomaar afwentelen op andere routes.
25)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Punt 25, gebruik van het water. Op dit moment is het onmogelijk om als nieuw recreatiebedrijf te starten in Utrecht. Door het huidige op- en afstap beleid zijn de al gevestigde partijen voorzien van een monopolie positie in de stad Utrecht op het water. Nieuwe en groene initiatieven worden zo tegengewerkt.	Dit is een hele praktische opmerking, de ontwikkelrichtingen uit de Omgevingsvisie geven de ambities voor de binnenstad weer en zijn daarmee nog geen concreet beleid, en geeft daarom geen antwoord op deze praktische opmerkingen. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na het vaststellen van de Visie in meer concrete plannen zoals bijv. het omgevingsplan. Om marktwerking en verduurzaming op het water een kans te geven en om de gemeente de mogelijkheid te geven het gebruik van het water bij te sturen als dat nodig blijkt, staat in de Omgevingsvisie (Richting 25 ‘Gebruik vaarwater reguleren’) de ambitie dat vergunningen voor activiteiten op de singel en de grachten, zoals commercieel varen, voortaan alleen voor bepaalde tijd verleend worden. Ook bestaande bedrijven moeten aan vergroening doen zoals verplicht overstappen op emissievrij. Nieuwe bedrijven kunnen exploitatievergunning aanvragen. Ligplaatsen zijn inderdaad schaars (ook onderdeel visie stadswater), Het is niet voor elk initiatief nodig om ligplaatsen te hebben. De gemeente heeft in 2015 exploitatievergunningen voor rondvaartboten en verhuurboten voor bepaalde tijd uitgegeven en in 2016 een limiet aan het aantal rondvaartboten en verhuurboten gesteld. Een aantal exploitanten is naar de rechter gestapt om de vergunningen om te zetten naar onbepaalde tijd. De rechter heeft in een uitspraak in 2018 bepaald dat er geen rechtsgrond bestond voor de gemeente om de exploitatievergunningen voor bepaalde tijd uit te geven, omdat door de gemeente onvoldoende is bewezen dat sprake is van een dwingende reden van algemeen belang, die een dergelijke beperking in duur rechtvaardigt. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechter heeft de gemeente ambtshalve

			besloten om per 3 juni 2020 in een algemene brief alle exploitatievergunningen van alle exploitanten van verhuurboten, rondvaartboten en passagiersschepen om te zetten naar een exploitatievergunning voor onbepaalde tijd. Daarnaast heeft de gemeente besloten om het van toepassing zijnde limietenstelsel voor exploitatievergunningen van verhuurboten, rondvaartboten en passagiersschepen in te trekken. Met de nieuwe visie stadswater kan de gemeente aantonen dat er sprake is van dwingende redenen van algemeen belang die rechtvaardigen dat exploitatievergunningen in duur worden beperkt. Dan kan de gemeente opnieuw een limietenstelsel invoeren.
25)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Op en afstap mogelijkheden voor kano's en sups verruimen zodat groene initiatieven, zoals bijvoorbeeld "sup clean up" en "theadventureguide030" ook een kans maken om een maatschappelijk relevante dienst te leveren in Utrecht, het schoonmaken van de grachten. Er drijft helaas nog te veel afval in de grachten. Door het huidige beleid kom je er niet tussen om dit probleem aan te pakken.	Zie antwoord hierboven 25)1. Zeker voor SUPs zijn voldoende mogelijkheden in de bestaande stad op en af te stappen, voor kano’s zijn er ook plaatsen te vinden waar het kan en mag. De havendienst werkt regelmatig mee aan initiatieven voor schoonmaakacties. Dagelijks voert de Havendienst schoonmaakwerkzaamheden op het water uit (vuilvissen en fietsen baggeren).
25)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Praat ook met nieuwkomers ipv alleen maar met de gevestigde partijen aan het water. Laat ruimte voor nieuwe initiatieven en ontwikkelingen.	Zie antwoorden 25)1 en 25)2
26)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie	Geen mening	

	Binnenstad?		
26)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	As gehandicapte (met een gehandicapten kaart) wordt het voor mij steeds moeilijker de binnenstad te bereiken. Er wordt kennelijk met mensen zoals ik geen rekening gehouden.	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Daarnaast zet de Omgevingsvisie in op het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers, voor mensen die aangewezen zijn op rolstoel of anderszins niet goed ter been zijn.
26)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Nu de gemeentebelasting fors hoger uitvalt, om de begroting sluitend te maken, is het verstandig delen van deze visie te laten vallen of tenminste uit te stellen. Als ik in mijn huishouding geld te kort kom heb ik niets aan ideologie maar moet ik ook besparen op mijn uitgaven.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 beschrijft de ambities voor de langere termijn. Het is geen uitvoeringsplan. Dat betekent dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 leidend is en richting geeft, als er zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen waarvoor geld beschikbaar is.
27	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Bij bezoek aan de binnenstad valt me telkens weer op dat vooral in de weekenden de capaciteit van de afvalbakken in de binnenstad veel te klein is: Deze bakken zitten met name langs de Oudegracht (vooral nabij horeca) aan het einde van de dag overvol, met als gevolg dat er veel vuil naast belandt of als zwerfvuil op straat belandt. Ik zou graag zien dat de omgevingsvisie hier rekening	**Prullenbakken in de binnenstad** De prullenbakken in de binnenstad worden in principe bij ongeveer 80% vol geleegd. Met name in het weekend ontstaan af en toe problemen met betrekking tot verstopte prullenbakken. Op basis van meldingen, worden deze verstoppingen zo snel mogelijk verholpen. Dagelijks rijden 2 ploegen door de binnenstad om te voorkomen dat prullenbakken niet overvol raken. Probleem wat met name nu ontstaat is dat door Corona sommige bakken veel meer gebruikt worden dan normaal en soms al binnen 45 minuten weer vol zijn. Dit wordt veroorzaakt door de gesloten horeca waardoor mensen veel meer consumeren in de openbare ruimte. De capaciteit van de containers is simpelweg

		mee houdt door ruimte re reserveren voor afvalbakken met grotere capaciteit op de plekken waar dat nodig is (bv. omgeving Hema, Zadelstraat, Choorstraat, Vismarkt, bij de MacDonalds, Vredenburgplein etc.), of door die bakken veel vaker te legen. Het feit dat ze nu telkens overvol zitten, is het bewijs dat dat niet vaak genoeg gebeurt. Een schone binnenstad is het beste visitekaartje...	niet berekend op deze uitzonderlijke situatie. We doen ons uiterste best om dit te voorkomen, maar de verwachting is dat het probleem echt opgelost is op het moment dat de horeca weer (langzaam) geopend wordt. **Rolcontainers van bedrijven in de binnenstad** De rolcontainers in de binnenstad worden uitsluitend aan de weg gezet door ondernemers die een contract hebben met een commerciële inzamelaar. In veel gevallen is dat ook de gemeente Utrecht. De ondernemers bepalen zelf hoe vaak de container geleegd wordt, hoeveel ze er nodig hebben en hoe groot de container is die zij nodig hebben. Op basis daarvan betalen zij de inzamelaar voor de geleverde diensten. De ondernemers bepalen dit zelf, omdat alleen zij kunnen inschatten welke afval en grondstofstromen zij produceren. Bedrijven verschillen qua afvalproductie namelijk sterk van elkaar. Bedrijven die een overeenkomst met de gemeente hebben, maar die te veel aanbieden waardoor de container vol raakt, spreken we hier uiteraard op aan. Helaas is de praktijk dat afval dat naast een container wordt gezet in veel gevallen niet van de ondernemer in kwestie is, maar illegaal bijgeplaatst afval. In dat geval wordt waar mogelijk gehandhaafd. Om deze reden wordt in de omgevingsvisie ook gestreefd naar een openbare ruimte in de binnenstad met zo min mogelijk afvalcontainers van bedrijven. Afval trekt namelijk afval aan. We proberen dit de komende jaren te realiseren door onder andere ondergrondse perscontainers voor ondernemers (zoals nu al op de Mariaplaats) en iets verder in de toekomst meer transport via het water.
28)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Utrecht is een prachtige stad wat ik het laatste jaar met de vele wandelingen door de stad zelf nog beter heb gezien. Veel	Dank u.

		van de punten in de visie passen goed bij de stad, en leefbaarheid is een zeer belangrijk thema. Dat is goed. Meer vervoer over water is ook prima.	
28)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het belangrijkste probleem dat op Utrecht afkomt zijn te veel mensen, en daarmee bereikbaarheid. Voor buitenwijken geldt dat men vaak grote parkeerruimtes gemaakt heeft voor bewoners, en dat is prachtig voor de bewoners daar. Hetzelfde moet gebeuren voor de bewoners in de binnenstad, en dat zal ook moeten wil je ze meekrijgen in je plannen. Ook zij willen enerzijds leefbaarheid maar anderzijds hun (elektrische en kleine) auto kwijt. Zorg voor parkeerruimtes onder de grotere pleinen, en elke andere locatie waar dat kan en maak de parkeergarages die er nu zijn alleen beschikbaar voor bewoners. In bijv veel Belgische steden kunnen toeristen ook niet meer de stad in, en dat kan best, als aan de rand goede voorzieningen zijn incl. vervoer	In de praktijk blijkt dat het autobezit onder de bewoners van de Binnenstad veel lager ligt dan in de buitenwijken, zoals Leidsche Rijn. In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers).

		naar de binnenstad voor hen die dat nodig hebben, en anders aangename wandelpaden voor wie lopen kan. Maakt ook dat er niet al te veel toeristen komen en daar moet zeker voldoende aandacht voor zijn. Kijk naar de problemen van steden waar echt veel toeristen komen in binnen- en buitenland; dat moet Utrecht voorkomen en de tijd om dat te doen is nu en niet over 10 jaar.	
28)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Een stad moet leven en dat spreekt ook uit de visie. Maar een deel ervan kun je als stadsbestuur niet afdwingen en moet je niet willen aansturen, maar moet komen van jongeren met allerlei (liefst wilde!) ideeën. Zorg voor ruimtes in de binnenstad waar ze kunnen experimenteren en presenteren en musiceren etc, als het kan met wat buitenruimte erbij. Dat komt vanzelf en maakt een stad speels. Moet je als bestuur alleen faciliteren maar verder vooral buiten blijven. Ik woonde 5 jaar in Londen en Londen is leuk juist omdat er overal kleine dingen gebeuren en daar	Een mooie omschrijving. Het idee is ook inderdaad dat de openbare ruimte gelegenheid biedt voor creatieve uitingen van kunst en cultuur. Onverwacht (niet altijd) en uitdagend, passend bij de plek. Zie ook bijvoorbeeld in de visie op blz. 99. Culturele en diverse kunstzinnige evenementen passend bij de locatie zorgen voor levendigheid en voor rust in de stad. Dit vraagt om de nodige flexibiliteit en de juiste afweging om de juiste ruimte te gebruiken voor de juiste kunst en cultuur. Niet alleen binnen (inpandig) programmeren maar ook buiten in de publieke ruimte biedt kansen, in de binnenstad maar ook rondom de binnenstad en andere de wijken.

		mogelijkheden voor zijn. De onverwachte concerten van soms wereldsterren, op kleine pleinen, gewoon omdat het leuk is: dat kan ook in Utrecht maar er moeten wel ruimtes voor zijn (zoals het bijv achter het Stadhuis al kan; als je een drijvend podium in de Singel maakt kan het bij de trappen bij Tivoli ook). De Romeinen wisten het al: de mensen willen brood en spelen. Voor brood zorgt de horeca wel (mits gevarieerd conform uw plannen); die spelen moeten de mensen zelf verzorgen mits de stad dat faciliteert.	
29)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De stad wordt steeds mooier, betere voorzieningen voor fietsers en voetgangers	Dank u.
29)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik mis concretere aanpak voor de toegankelijkheid. Alhoewel Utrecht 20 jaar geleden een stuk minder mooi was is het er qua toegankelijkheid niet veel op vooruit gegaan en op sommige punten zelfs achteruit. Ik ben actief bij een rolstoelhockey vereniging en zit zelf ook in een rolstoel. Als student met een beperking kon	Bedankt voor de toelichting over de praktijk rond gehandicaptenparkeerplaatsen. Uiteraard moet de binnenstad ook bereikbaar zijn (en blijven) voor gehandicapten. In de module Toegankelijkheid van de Parkeervisie (momenteel in voorbereiding, eind dit jaar naar de gemeenteraad) wordt hier expliciet aandacht aan besteed.

		ik de stad (en sociale contacten) vaak makkelijker bereiken ook als ik niet de puf had om te handbiken of ver te rollen. Er was altijd wel plek op de Neude (3 GPK's), Ledig Erf of rondom de Mariaplaats. Veel van deze plekken zijn nu weg of onhandig. Veel rolstoelgebruikers maken gebruik van een rolstoellift. Het aantal plekken dat daarvoor geschikt is kan je helaas op 1 hand tellen. Fileparkeren is namelijk niet handig (kijk maar eens op de Mariaplaats, 4 plekken maar iedereen staat hutjemutje). Ik hoor regelmatig dat mensen niet meer gaan óf helemaal in Pijlsweerd moeten parkeren. Een paar extra strategisch geplaatste plekken kan de stad een stuk toegankelijker maken. Bijvoorbeeld rondom Paardenveld en meer plekken te maken op het Lucasbolkwerk, Centraal Museum en de Mariaplaats. Ik hoop ook dat bij het verlenen van nieuwe vergunningen voor winkels en horeca een stap gemaakt wordt	

		in het vergroten van de toegankelijkheid. Heel veel drempels zijn makkelijk weg te werken. Kijk voor inspiratie eens (via google maps misschien of hopelijk straks weer op vakantie) in andere steden in Frankrijk of Spanje.	
29)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Als jullie meer toelichting/vragen hebben mogen jullie mij natuurlijk benaderen via de mail.	Dank u.
30	N.v.t.	Zie bijlage 1	Zie bijlage 1
31)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is heel mooi met veel groene en mooie plekken	Dank u.
31)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het moet een hele grote parkeerplaats toevoegen. Die moet ook gratis zijn. Je hoeft niet veel te betalen voor parkeren en je moet niet lang blijven zoeken waar je auto kunnen parkeren.	In de Omgevingsvisie is aangegeven dat we minder parkeerplaatsen op straat nastreven. Hierbij borduren we voort op de afspraken in het huidige coalitieakkoord. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Dit komt ten goede aan andere functies, zoals het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Het gaat echt te ver om parkeren gratis te maken.
31)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Als het kan om in het binnen stad een speciale bussen toe te voegen. Die zijn gemaakt voor	Bussen die in de stad rijden moeten aan eisen van toegankelijkheid voldoen. Dat is onderdeel van de concessie van de provincie voor het openbaar vervoer in de stad en de regio.

		ouders met een kleine kinderen of voor oude mensen die kunnen niet makkelijk lopen	Dat betekent o.a. lage instap en een plek voor kinderwagens en rolstoelen.
32)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik ben een groot voorstander voor meer groen. Het autoluwe spreekt me ook heel erg aan.	Dank u.
32)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Wat mij betreft hoeft de fiets niet te verdwijnen uit het straatbeeld. De fiets en zeker in studentensteden vind ik juist een typisch Nederlands en Utrechts beeld. De fiets die tegen de oude gracht staat gegooid of de fietsen bij de drift. Het zou in mijn optiek zonde zijn die weg te halen. Het is juist een teken van Utrecht.	We zijn het zeker met u eens dat de fietser een belangrijke rol heeft in het mobiliteitsbeleid. Fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. En zeker ook dat het een typisch Nederlands beeld is, en bij Utrecht hoort, maar dit beeld moet bijv. wel in balans zijn met andere thema's zoals o.a. toegankelijkheid en doorgangsruimte van de openbare ruimte of op sommige plekken het zicht op de werfkelders en de grachten niet helemaal ontnemen.
32)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik ben in de overtuiging dat Utrecht als universiteitsstad, al sinds mijn geboorte heel goed functioneert en samenwerkt met de vele studenten die Utrecht rijk is. Ik vind dat studenten door de hoge huurprijzen steeds meer uit Utrecht worden geweerd. Ik vind dit erg zonde, het vele aantal studenten wat woont in de wijken en ook juist in het centrum is van grote meerwaarde voor de diversiteit en jeugdigheid van de stad.	Of deze trend geheel toe te schrijven is aan de huurprijzen weten we niet exact. Natuurlijk zien we excessen waarbij duidelijk sprake is van slecht verhuurderschap. Dat heeft natuurlijk onze aandacht. Wat we zonder meer zien is een tekort aan studentenwoningen waardoor studenten aangewezen zijn op woningaanbod verder weg van het centrum. Via het convenant studentenhuisvesting zetten we in om het aanbod studentenwoningen te vergroten.
33)1	Wat vindt u goed aan de	De visie is compleet en de	Dank u.

	voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	aandacht voor voetgangers doet me erg goed. Is was enorm blij met Richting 21 - De voetganger voorop. De binnenstad moet weer aantrekkelijk en veilig worden voor de voetganger.	
33)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De voetganger voorop (Richting 21) staat nog op gespannen voet met enkele andere richtingen en acties met name die t.a.v. de fietser. Er wordt weinig gedaan aan de overlast die fietsers veroorzaken - door zowel hun aantal als het asociale gedrag van de fietsers. Zo lees ik bijvoorbeeld helaas dat je je fiets op drukke plekken kort op straat kunt parkeren. Dat zou niet meer moeten mogen. Zo blijft de overlast en onveiligheid en blijft het écht een zootje. Verplicht in een fietsenstalling zou de norm moeten worden.	Er zijn zeker plekken in de binnenstad waar de fietsers in conflict zijn met de voetgangers. Het stallen van fietsen zal uit een aantal onderdelen bestaan. Zo willen we meer bezoekers verleiden om in inpandige stallingen te gaan staan, die capaciteit is recent weer uitgebreid. Daarnaast zal het ook mogelijk blijven om de fiets 'even kort' op straat te stallen. De groei van het aantal gestalde fietsers maakt het nodig om goed na te denken over een fietsvriendelijke inrichting van de binnenstad en te zorgen voor voldoende fiets parkeerplekken op straat en inpandig. Daarbij denken we ook aan experimenten met kortparkeerzones voor fietsen. Daarbij moet ook gekeken worden naar de andere wensen, zoals voldoende ruimte voor voetgangers, verblijven en ook groen. We willen echter fietsers niet verplichten alleen nog in fietsenstallingen te stallen. Een ander spoor is om meer fietsers te verleiden om niet door de drukke binnenstad te rijden, maar om routes om de binnenstad te kiezen. Dat laatste geldt vooral voor fietsers die alleen door de binnenstad rijden en er niet hoeven te zijn.
33)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Een hele mooie visie! Alleen nog wat meer aandacht voor de voetganger (en minder voor de fietser).	'De voetganger voorop' is de 21e richting en daarmee een belangrijke pijler van de Omgevingsvisie. Naast lopen heeft fietsen de voorkeur. Die manieren om je te verplaatsen zijn gezond en nemen bovendien minder ruimte in. De groei van het aantal fietsers betekent dat we goed moeten kijken naar de ruimte die de fietsers innemen, zeker op plekken waar dat schuurt met de andere ambitie om meer ruimte voor de

			voetganger te realiseren.
34	N.v.t.	Na uw plannen over de binnenstad van Utrecht gelezen te hebben, komt bij mij het volgende naar boven: wilt u een stadspark maken van de binnenstad? Die hebben we genoeg in de wijken rondom de kern van de stad. Een binnenstad is er voor de culturele activiteiten, de winkels, de kroegjes en café's, de nachtclubs en de restaurants. De binnenstad moet bruisend zijn en niet een stiltecentrum. Als je in de binnenstad woont, weet je dat en moet je niet klagen over "overlast", je weet ook dat als je onder de Dom woont, de kerkklok slaat en dan ga je ook niet zeuren dat de klok stilgezet moet worden. Laat Utrecht de leuke en bruisende studentenstad zijn die u pretendeert te zijn, laat Utrecht goed bereikbaar blijven, zeker voor fietsers en mensen die minder valide zijn en niet alleen via een sporadisch rijdend busje/trammetje. Uw plannen maken er een dode stad van waar alleen overdag reuring zal	U veronderstelt dat de uitvoering van plannen in de geest van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zal leiden tot wat u noemt ‘een stadspark’ en een ‘dode stad’. De Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van variatie (zie blz. 69 t/m 71). We gaan uit van verschillende plekken met een verschillende mix aan functies van wonen, werken, studeren, winkelen en uitgaan. Daar horen rustige woongebieden én levendige plekken bij, zoals bijv. de Neude en het kernwinkelgebied. Op sommige plekken vind je horeca met terrasjes op andere niet. Ook zullen er in de toekomst evenementen plaatsvinden waarbij we wel kijken of zij passen bij de sfeer van de locatie waar zij gepland worden. Uiteraard moet er ruimte zijn en blijven waar het bruist. Utrecht staat ook bekend als plezierige stad om te bezoeken en langer te verblijven. In een landelijk onderzoek van maart dit jaar (2021) onder ruim 70.000 Nederlanders kwam Utrecht als winnaar uit de bus als stad waar men het liefst een bezoek aan brengt door het bijzondere aanbod aan verschillende voorzieningen. Utrecht zal nooit een dode stad worden. Wel houden we rekening met overlast die ervaren wordt en kijken we samen met ondernemers en bewoners hoe we dit kunnen beperken. Altijd goed om met elkaar in gesprek te blijven. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijke subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door horeca en de inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgeven van vergunningen voor evenementen.

		zijn (voor diegene die niet hoeven te werken). U heeft vast in deze coronatijd over de grachten gelopen: doods, hè, zonder de winkels, de kroegjes/café's en 's avonds de enge stilte gezien op de t.v. beelden (avondklok), zo gaat in 2040 Utrecht er uitzien, brrrrrrrrrrrrrrr, vreselijk! Ik hoop dat u goed nadenkt over uw plannen, want volgens mij worden die ingegeven door een groenlinksgedachte van zo veel mogelijk verkeer inclusief fietsers (nu al aan de orde!) buiten het stadscentrum te houden zodat even vlug naar de stad fietsen als inwoner van de stad een totaal andere belevenis wordt en niet een leuke. Laat de binnenstad de binnenstad blijven en geen stadspark.	
35)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Auto de stad uit, meer groen, diversiteit winkels en horeca	Dank u. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat

			hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners
35)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Geen fastfood horeca, diversiteit en kwaliteit aan winkels e.d.	We streven er in onze plannen en projecten naar om kwaliteit en diversiteit van voorzieningen te stimuleren. Hierover zijn we ook in gesprek met bijv. CMU (Centrum Management Utrecht) en KHN (Koninklijke Horeca Nederland). Uitbreiding van Fastfood horeca is in de binnenstad m.u.v. stationsgebied niet toegestaan. Zie hiervoor ook het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. In ons nieuw plan van aanpak leegstand binnenstad (Morgen Mooier Maken) werken we samen met vastgoedeigenaren aan nieuwe voorzieningen in leegstaande panden. We rekenen erop dat hierdoor meer diversiteit aan winkels ontstaat.
35)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Binnenstad ook bereikbaar houden voor fietsers, vb: ik ben niet zo goed ter been (voetoperaties) maar kan nog zeer goed fietsen. Dus ook voor deze groep binnenstad toegankelijk houden. Afsluiten Oudegracht onwenselijk voor fietsers.	We zijn het zeker met de inspreker eens. De fietser heeft een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid – ook voor de binnenstad, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel.
36	N.v.t.	Ik vind op veel punten het een mooie visie. Ik zou wel graag toegevoegd zien, dat prettig wonen in de binnenstad ook een vereiste is voor een goed	We delen deze waarneming. Wij zijn het met u eens dat prettig wonen een vereiste is voor een goed functioneren stad (zie blz. 77). De ambitie in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is niet om een recreatiepark te maken van de binnenstad. De Omgevingsvisie zet in op een balans tussen de functies die nu

		functionerende prettige stad en dat daar met de plannen ook rekening mee wordt gehouden. En dat niet de nadruk alleen wordt gehouden op bezoekers, toeristen, recreatie en economie.	eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving.
37)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Klasse, dat er een omgevingsvisie wordt opgesteld. Bevat redelijk wat verschillende visie onderdelen.	Dank u.
37)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Visie te ambitieus, beter is om meer in te steken op realiteit en haalbaarheid. Er ontbreken "trekkers" die zich hard voor realisatie van de ambities. Visie is financieel zwak en onvoldoende helder	De kern van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is dat het een ambitiedocument is. De visie geeft aan waar we heen willen met de binnenstad. Het is geen uitvoeringsprogramma. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt het leidende kader voor gemeentelijke programma’s, projecten en reguliere beheeractiviteiten. In die zin werkt het concreet door op wat er in de binnenstad gaat plaatsvinden. De uitvoering ligt daarom niet bij een beperkte groep trekkers. Het is leidend voor alle activiteiten die door gemeentelijke medewerkers in de binnenstad worden ondernomen. Omdat de Omgevingsvisie geen uitvoeringsdocument is, is er geen concreet budget aan te koppelen. Elk project, programma en beheer activiteit heeft een eigen budget.
37)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ben actief betrokken geweest bij de totstandkoming van deze visie. Er ontbreken onderdelen zoals: 1. diervriendelijk bouwen; 2. integratie, actie U 030 =redt de Huismus; 3. opgave en	1. Diervriendelijk bouwen wordt benoemd in de richting 3. ‘Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw’: 'Bij nieuwbouw kun je rekening houden met stadsnatuur door natuurinclusief te bouwen, bijvoorbeeld met groene daken en gevels. Daarmee vergroot je biodiversiteit [...]' Daarnaast wordt in het kader over biodiversiteit verder benadrukt welke kansen er liggen voor

		doelstellingen van verschillende visie onderdelen ontbreken (= nu vrijblijvend).	stadsnatuur in de bebouwde omgeving. Overigens geldt ook in de binnenstad al het bestaande stadsbrede beleid over natuurvriendelijk bouwen en worden in deze Omgevingsvisie alleen de zaken belicht die specifiek zijn voor de binnenstad. 2. De actie U30 = redt de huismus is een specifieke actie die aansluit op de doelstellingen van de Omgevingsvisie. Hoewel dit specifieke initiatief niet benoemd wordt, wordt het gedachtengoed erachter wel ondersteund in de visie. Bijvoorbeeld in het eerder genoemde kader over biodiversiteit waar gepleit wordt voor voldoende nestgelegenheid voor vogels aan gebouwen. 3. Het belangrijkste doel van de Omgevingsvisie is het agenderen en benoemen van de thema's, en hier richting aan geven voor 2040. Specifieke uitwerking volgt in de vorm o.a. het omgevingsplan en deeluitwerkingen zoals de gebiedsprofielen.
38)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Heroriëntatie op het groen in de binnenstad.	Dank u.
38)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er dient wel rekening gehouden te worden met de bereikbaarheid van de woning van de inwoners en de mogelijkheid om bij het huis te parkeren. Dit is met name belangrijk om de diversiteit van de inwoners te waarborgen zoals gezinnen, ouderen, gehandicapten en bijv. mantelzorgers of bezoek de gelegenheid te geven te parkeren. Ik mis het weren van grote vrachtwagens in de gehele binnenstad en niet	1. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. 2. In de Omgevingsvisie is ook aandacht voor bevoorrading op maat (richting 7). Hierin staat dat bevoorrading en afvalinzameling in de binnenstad efficiënter en duurzamer moet worden. Voor sommige vervoersstromen kan dat betekenen dat er kleine lichte voertuigen worden ingezet, of vervoer over water. Plaatselijk en voor sommige goederenstromen blijft groot vrachtverkeer noodzakelijk.

		alleen op de plaatsen waar zich werfkelders bevinden. In de gehele binnenstad is het gevaarlijk.	
38)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik begreep dat er ook over een tram wordt nagedacht. Dat zie ik voor de binnenstad niet zitten, te gevaarlijk, oogvervuilend en geluidsoverlast veroorzakend. Ook de rails zelf zijn gevaarlijk. Voorstel: rond laten rijden van kleine elektrische busjes/ autootjes om mensen (bewoners, toeristen) van A naar B te brengen en zo een gedeelte van het probleem om fietsen in de stad te stallen op te lossen. De leefbaarheid van de stad moet gewaarborgd worden. Het hoeft geen openluchtmuseum te worden. De visie dat pleinen een bepaalde openbare functie moeten krijgen gerelateerd aan het bepaalde plein (bijv. activiteiten op het Domplein moeten gerelateerd zijn aan de Dom) zie ik niet zo. Je krijgt dan bijv. dat alle feesten op de Neude zouden moeten plaatsvinden. Naar mijn mening onzin. Verdeel de overlast een	1. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden. 2. Een van de uitgangspunten in de Ruimtelijke Strategie Utrecht met betrekking tot het onderwerp 'druk op de binnenstad' is om een aantal knooppunten om de binnenstad heen te creëren, zodat de druk beter verdeeld kan worden. De ambitie in de Omgevingsvisie is dan ook de druk te verlagen door o.a. het vergroten van de toegankelijkheid van hoven en stegen, verminderen van doorgaand verkeer, ruimte maken door minder parkeerplaatsen en fietsen deels inpandig stallen. Specifiek m.b.t. de pleinen en daarbij gerelateerde functies denken we aan ontwikkelrichting 8. ‘Elke functie op de juiste plek’. Het karakter van de plek kan versterkt worden door functies, in gebouwen en in de openbare ruimte, die passen bij de plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete

		beetje. Ik heb de zoombijeenkomst van 23 maart gevolgd.	plannen zoals bijv. gebiedsprofielen.
39)1	Bewoners op nummer één	In de omgevingsvisie staan de bewoners niet duidelijk op één. Op bladzijde 7 zijn de bewoners zelfs vergeten wat naar mijn idee veelzeggend is voor het hele document. Daarom is mijn eerste voorstel om op bladzijde 7 bewoners ook expliciet te noemen, dus: De binnenstad bruist, want mensen WONEN, werken, studeren en ondernemen graag in het prachtige historische decor. In de online sessie werd aangegeven dat bewoners voor de gemeente wel op nummer één staan! Daarmee wordt zielloze binnenstad zoals in Amsterdam en Dubrovnik voorkomen. Mijn voorstel is om dit veel meer naar voren te halen in de omgevingsvisie onderscheid te maken tussen bewoners en bezoekers bij oa de onderwerpen auto-parkeren en winkelgebied.	Bewoners op nummer één ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op pagina 7 van het visiedocument wordt meerdere malen wonen en bewoners genoemd. Bijvoorbeeld: ‘In de binnenstad is in 2040 een vitale mix aanwezig van enerzijds wonen en bijbehorende voorzieningen voor bewoners, zoals scholen en gezondheidszorg, anderzijds voorzieningen die ook zijn gericht op bezoekers, zoals winkels, horeca en cultuur.’ ‘Wonen’ is zeker niet ‘vergeten’. De door u aangehaalde passage gaat over andere functies die in de binnenstad te vinden zijn. Echter, we zullen ‘wonen’ toevoegen aan de opsomming op pagina 7 om de opsomming compleet te maken en recht te doen aan ‘wonen’ als een functie die ook bijdraagt aan het levendig houden van de binnenstad. Zie ook beantwoording van inspraakreactie 84.
39)2	Auto-parkeren	In de omgevingsvisie voor de binnenstad staat dat in de periode tot 2040 minder/geen	De ontwikkelrichtingen uit de Omgevingsvisie geven de ambities voor de binnenstad weer en zijn daarmee nog geen concreet beleid. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na

		auto's op straat geparkeerd worden. Dat wil de gemeente bereiken door in te zetten op deelauto's, bestaande parkeergarages en parkeren buiten de binnenstad. Hoe de gemeente dat voor zich ziet blijkt niet uit de omgevingsvisie. Waar is 'buiten de binnenstad'? Is dat in Bunnik? Kan dat smart gemaakt worden? Mijn voorstel is dat er een beter uitgewerkte visie op parkeren voor de bewoners en bezoekers van de binnenstad komt, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen bezoekers (die komen voor kernwinkelgebied, cultuur, horeca en nachtleven) en bewoners (en mensen die hen komen bezoeken). Tevens het verzoek om voor de bewoners (en mensen die hen komen bezoeken) voldoende mogelijkheden in abonnement-garages en/of vergunningen voor een parkeermogelijkheid op acceptabele loopafstand (bijvoorbeeld 5 minuten van hun huis) tegen een acceptabel tarief te organiseren. Dit is dan vergelijkbaar met de huidige	het vaststellen van de Visie. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers), zoals aan de Catharijnesingel en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Bezoekers van bewoners zien we ook als bezoekers en kunnen in parkeergarages parkeren.

		parkeervergunning en de bezoekerskaart.	
39)3	Winkelgebied	In de omgevingsvisie staat dat in de periode tot 2040 in het kernwinkelgebied rondom Steenweg en Oudegracht de voetganger voorop staat. Mijn voorstel is dat er ook door de bril van bewoners naar het kernwinkelgebied gekeken wordt. Kan er bijvoorbeeld worden onderzocht om oost-west en noord-zuid door het voetgangersgebied te kunnen fietsen zodat de winkels ook snel te bereiken zijn? Zo blijft het kernwinkelgebied interessant voor bewoners. Een bewoner komt namelijk niet slenteren door de binnenstad, maar gaat doelgericht zijn boodschappen doen, bijvoorbeeld een taart halen bij de Hema, daarna de koffie bij Simon Levelt en vervolgens terug naar huis.	Om goed en comfortabel te kunnen winkelen is voldoende ruimte voor voetgangers van groot belang. We kiezen ervoor om aan de randen van het voetgangersgebied voldoende ruimte voor fietsparkeren te organiseren om vervolgens dicht bij de bestemming te kunnen winkelen. Goed beschouwd hoef je slechts een paar 100 meter te lopen van stallingsmogelijkheid naar winkel. Bovendien kun je dan veilig naar een winkel lopen. Voordeel van de binnenstad van Utrecht is juist de compactheid en goede bereikbaarheid vooral ook voor bewoners uit de stad. En fietsparkeren is gratis en veilig.
39)4	Horeca	In de omgevingsvisie staat dat de horeca meer over de stad verspreid wordt. In de online-sessie bleek dat de gemeente de visie heeft om de horeca in de binnenstad uit te dunnen	Dit staat zo woordelijk uitgewerkt in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018. Dit is vastgesteld beleid waar we de Omgevingsvisie Binnenstad zich ook aan houdt. Het vastgesteld beleid wordt niet herhaald in de Omgevingsvisie Binnenstad. Dus inderdaad meer spreiding over de stad en minder ruimte voor horeca.

		door de horeca meer door de gehele stad te verspreiden. Kan dit ook zo verwoord worden in de omgevingsvisie voor de binnenstad?	
40)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Erg weinig.	Dat spijt ons.
40)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ambtenaren v/d gemeente beweerden dat: "Wonen is echt heel belangrijk!" ([redacted], gemeente) en: "Bewoners staan bovenaan. ([redacted], gemeente). DAT IS NIET WAAR! Gemeente heeft absoluut maling aan bewoners, dat ondervind ik al jaaaaaren. Ondernemers/horeca heeft het voor het zeggen, gemeente doet daaraan graag mee want dat levert immers geld op? Bewoners kunnen stikken v/d gemeente, al wordt dat natuurlijk niet gezegd.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geeft het belang van wonen in de binnenstad aan. 'Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners' (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 'een gevarieerd woningaanbod' en ontwikkelingsrichting 10 'maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan 'wonen' een essentieel onderdeel is. Wij vinden het jammer dat uw ervaring blijkbaar anders is.
40)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Luister beter naar bewoners, die leven soms in een HEL in deze overigens mooie stad.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is tot stand gekomen met veel mogelijkheden tot inbreng van bewoners en andere partijen in de stad. Ook zijn er bij projecten altijd mogelijkheden om invloed uit te oefenen op ontwerpen of uitvoering. Ook bij het verlenen van vergunningen zijn mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen. Daarnaast bestaat de mogelijkheid om zelf initiatieven te ondernemen en die vanuit de gemeente gefinancierd te krijgen via het Initiatievenfonds.

			Natuurlijk blijft het mogelijk dat uw ideeën niet overgenomen worden bij projecten of uw bezwaren bij de aanvraag van vergunningen ongegrond worden verklaard.
40)4	Losse reactie per mail	Mijn naam is [redacted] geboren in 1946 in Utrecht en sindsdien woonachtig in deze stad. Sinds zomer 2004 woon ik in de binnenstad aan de Voorstraat, het smalste deel daarvan, boven de Plus Supermarkt op de derde etage. Gezien mijn leeftijd ben ik niet handig met computers, daarom heb ik alleen meegekeken met de online bijeenkomst op 25-03-2021. Dat was de eerste keer dat ik zoiets ondernam. Ik was niet in staat mijn gezicht voor anderen te laten zien. Ik meen dat het lensje op m'n computer is afgeplakt. Op het scherm was o.a. een zwart vlakje te zien met mijn naam in diapositief wit: [redacted] D hr. [redacted] bewoner binnenstad op/bij de Nieuwe Gracht, had zeer zinnige vragen/opmerkingen over wonen, horeca en parkeren. 'n Reactie daarop van dhr.- - gemeente, was o.a.: "Wonen is echt héél belangrijk!"	We weten dat er in delen van de binnenstad sprake is van geluidhinder voor bewoners. Overlast van geluid komt van verschillende bronnen. Waar mogelijk stelt de gemeente eisen bij vergunningverlening en handhaaft zij daarop. (In de Omgevingsvisie komt dit onderwerp ook aan de orde zie o.a. richtingen 12 'Horeca past bij de plek', 14 'evenementen passen bij de locatie' en 15 'balans tussen levendigheid en rust'.) Uit gegevens van de gemeente blijkt dat de meldingen en klachten over horeca inderdaad vaak specifiek en lokaal zijn en veelal gaan over hinder van stemgeluid. De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Dit plan wordt jaarlijks geactualiseerd door gemeente, bewoners, ondernemers en organisaties uit de binnenstad. Het is niet haalbaar in een binnenstad om 's nachts elke straat stil te houden. Wettelijke normen voor bijvoorbeeld horeca hebben alleen betrekking op muziekgeluid en installaties. Er zijn geen normen voor stemgeluid waarop kan worden gehandhaafd.

		Een andere reactie van gemeente-ambtenaar mw. [redacted] was: “Bewoners staan bovenaan”. Mijn ervaring en stellige overtuiging is dat dit in de praktijk al jaren NIET het geval is in Utrecht! Hier in dit deel v/d Voorstraat is er al zolang ik hier woon (sinds 2004) nachtelijke geluidsoverlast, de hele nacht! Dat zijn veelal half of geheel bezopen studenten die na het zuipen nog een vette hap kopen bij snackbar Huzur (recht t/o mijn woning) alvorens de roes thuis wordt uitgeslapen. Omdat deze snackbar-klandizie sinds het horeca-rookverbod in 2008 niet meer In de snackbar mogen roken doet men dat buiten, op de stoep voor de ‘etalage’ v/d snackbar. Men staat daarbij te lallen, zingen en schreeuwen. Dat onder mijn slaapkamerraam en dat van mede buurtbewoners. De smalle straat en hoge bebouwing doen de rest. Deze klankkast zorgt er voor dat het geproduceerde lawaai omhoog ketst en dat bewoners uit de slaap worden	Zie verder antwoord bij inspraakreactie 84 onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’. .

		gehaald. Zijn de zuipstudenten weer vertrokken dan komt er pijlsnel een nieuw groepje aangeschoten jongelieden vreten en buiten lallen, zingen, schreeuwen. Dat gaat vaak door tot 06:00 ’s morgens. Klagen helpt niet. De politie heeft wel wat anders te doen dan 10 x per nacht langs te komen, de gemeente doet er helemaal niets aan, al komt er wel eens een 'handhaver' langs. Die dan mogelijk een bijna lege snackbar treft (die 5 min. later weer nieuwe luidruchtige klandizie heeft) en dus niets opmerkt. Het wisselende personeel v/d snackbar maant een heel enkele keer bezoekers tot kalmte, maar zeker niet altijd. Nu, tijdens de heersende covid 19 pandemie is het een stuk rustiger omdat horeca is gesloten en er een avondklok is. LANG-LEVE CORONA! En natuurlijk is het uiterst naar dat ik zo’n vervelende opmerking moet schrijven, maar ik heb de laatste tijd werkelijk uitstekend geslapen omdat het ’s nacht gewoon stil is op straat.	

		Gelukkig - en helaas (!) - komt er aan corona een einde. En weet u, rijdend verkeer, ook nachtelijke treinen, dat hoor je niet, daar slaap je doorheen door gewenning. Maar schreeuwende mensen, daar wordt je wakker van, en als het geschreeuw elk kwartier terugkomt blijf je ook wakker. En er wordt dus door de gemeente niets aan gedaan. Een ander vervelend horeca-geval is de door restaurant Opium/Tiger Mama aangevraagde terras-vergunning, hoek Wijde Begijnenstraat-Voorstraat. Er is veel verzet gekomen door o.a. omwonenden omdat het zonneklaar is dat een terras met veel publiek, in een buurt waar veel bewoning is, geluidsoverlast zal gaan veroorzaken voor die bewoners. Ook voor deze plek geldt dat de bebouwing rondom (met dus bewoners in woningen/slaapkamers) nogal dicht opeen staat. En ook hier een klankkast vormt die het geluid van luid orerend publiek	

		omhoog ketst. Dat betekend nog meer lawaai voor omwonende burgers die daardoor nog meer slaapproblemen zullen krijgen. Ikzelf ben de laatste jaren hartfalen-patiënt geworden. Het is niet onomstotelijk vast te stellen maar volgens mijn cardioloog ZOU dat best veroorzaakt kunnen zijn door jarenlang slecht slapen door deze geluidsoverlast (!). Dit was één v/d 'goede' redenen die ik heb aangevoerd in mijn schriftelijke bezwaar gemaakt bij de gemeente Utrecht tegen de ingediende plannen van eerder genoemd restaurantaanvraag voor een straatterras. Maar, zoals te verwachten was, werd mijn bezwaar afgewezen door de gemeente, omdat; "Uw bezwaren tegen de terrasaanvraag voor de gemeente geen aanleiding vormen om de terrasaanvraag af te wijzen". De echte, eerlijke afwijzing v/d gemeente had moeten zijn: "Uw overigens terechte bezwaren tegen de nadelen voor omwonenden van	

		een terras op deze plek, wegen niet op tegen het voordeel wat de gemeente heeft aan de extra belastinginkomsten die hieruit voortkomen en de extra aantrekkingskracht die dit heeft voor bezoekers van elders waaraan deze en andere horeca weer meer aan zullen kunnen verdienen. En wat dus ook weer erg gunstig is voor de inkomsten voor de gemeente Utrecht. Opmerkingen gedaan door eerder genoemde gemeente-ambtenaren als: “Wonen is echt héél belangrijk!” en “Bewoners staan bovenaan” zijn dus doodgewoon ONWAAR. Gezien mijn leeftijd zal ik de uitvoering/het gereedkomen v/d ‘Omgevingsvisie 2040’ waarschijnlijk zelf niet meer meemaken, maar ik heb de burgerplicht, het fatsoen, ook te denken aan generaties na mij. Doet de gemeente Utrecht dat ook?	
41)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	De openbare ruimte in de toekomst minder vaak gebruikt mag worden voor private en commerciële doeleinden.	Dank u.

		Terrasvergunningen niet meer eeuwigdurend worden uitgegeven. Ingezet wordt op hoogwaardig en kleinschalig toerisme. Minder wordt gedoogd en meer wordt gehandhaafd. Het Moreelsepark aantrekkelijker wordt ingericht. Minder bussen dwars door de stad gaan rijden.	
41)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er staat dat in 2040 de werven meer worden benut als een verlengstuk / uitbreiding van de straat. Er wordt verder niet duidelijk gemaakt wat daar mee wordt bedoeld. Dat zie ik graag verder uitgewerkt. Er wordt weer voorgesteld om van de Oudegracht tussen de Hamburgerbrug en Smeebrug een voetgangersgebied te maken. Aan dit rak staan veel woningen. In vrijwel ieder pand wordt gewoond. Het is belangrijk dat alle bewoners 24 uur per dag hun huis kunnen bereiken. In ieder geval voor laden en lossen. Daarnaast moeten artsen, verzorgenden, pakketbezorgers en taxi's altijd bij de woningen kunnen komen. Dit moet de bewoners worden	Eén van de ontwikkelrichtingen uit de Omgevingsvisie is 4. 'Ruimte maken'. Dit onderwerp gaat over de openbare ruimte, je kan bijv. ruimte maken door beter om te gaan met bestaande openbare ruimte, zoals de werven. Deze zijn veelal ingericht als terras en op sommige plekken wordt ruimte op de werven permanent ingenomen door bewoners of bedrijven terwijl we deze ruimte graag zien als onderdeel van de openbaar toegankelijke ruimte. Dit geldt bijv. net zo voor het openstellen van stegen en hoven. We kunnen hierdoor een groter openbaar toegankelijk gebied creëren. Uitwerking van deze visie in concreet beleid en plannen volgt na vaststelling van de visie. We passen de tekst op pagina 30 enigszins aan: **Oude tekst** 1. Nergens op de wereld zijn grachten met werven te vinden zoals in Utrecht. Deze werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om de werven te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren allereerst fors investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig.

		gegarandeerd. Vermaak en commercie staan voorop in de visie. De bewoners van de binnenstad staan op de tweede plaats. Het zijn juist de huishoudens die er lang (willen) wonen die zorgen voor een leefbaar en mooi centrum. Ook toeristen vinden het leuk om te zien dat er nog echt wordt gewoond in de binnenstad.	Om werven, kelders, de straten boven de kelders en het water duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Meer werfkelders kunnen publiek toegankelijk worden en werven kunnen beter worden benut als uitbreiding van het straatniveau. Zo wordt de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor meer mensen. **Nieuwe tekst** Nergens op de wereld zijn grachten met werven en werfkelders te vinden zoals in Utrecht. Ze zijn het resultaat van een bijzondere wisselwerking tussen publiek en privaat eigendom en gebruik. Ze vormden de haven van de middeleeuwse handelsstad. De werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om het te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig. Om werven, kelders, de straten boven de kelders en kades duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Ongebruikte kelders kunnen weer een functie krijgen. Bijzondere (werf)kelders kunnen publiek toegankelijk worden en de werven bijzonder onderdeel van de openbare ruimte. Zo blijft de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor bewoners en bezoekers. 2. Het is jammer dat u de indruk heeft dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gericht is op commercie en vermaak. Met deze Omgevingsvisie wil de gemeente meer sturing geven aan gebruik van de binnenstad voor wonen, werken, winkelen, studeren, ontspannen en uitgaan. De gemeente zet daarom enerzijds in op het spreiden van functies (m.n. ook ‘drukke’ functies zoals zware horeca) over de stad en anderzijds de benodigde rust en gewenste levendigheid in de binnenstad beter in balans te

			brengen. De binnenstad is er voor mensen die er wonen, werken of deze bezoeken, maar heeft niet voor iedereen eenzelfde betekenis. De 'altijd-verblijvers' hebben deels dezelfde, maar deels ook andere wensen en belangen dan de ondernemers of de bezoekers. De ambitie in de Omgevingsvisie is om de verschillende functies in een betere balans te brengen waardoor al deze gebruikers zich thuis en welkom blijven voelen in de binnenstad, juist ook de bewoners. Wij stellen de voetganger en verblijf centraal. Dit is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040.

			Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto's), terwijl naar verwachting met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Bij de uitwerking van het vergroten van het voetgangersgebied bekijken we de noodzakelijkheid van autoritten, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
41)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Afgelopen zomer waren er veel feestjes op de werven met versterkte muziek. Vaak tot laat in de avond en in de nacht. Bewoners moeten verzekerd zijn van voldoende, ongestoorde nachtrust. Daarvoor moet regelgeving worden ingezet en handhaving daarvan. Oudegracht-zuid is op mooie dagen heel druk. Dat geldt vooral voor de oostzijde (even huisnummers). Probeer wandelaars en fietsers te verleiden om vaker van de	U heeft gelijk dat ook bewoners een ongestoorde nachtrust moeten kunnen krijgen. Overlast moet zo mogelijk bestreden worden. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Ontwikkelingsrichting 8 'Elke functie op de juiste plek' is daarnaast ook van toepassing. De juiste vorm van functiemenging is belangrijk. Maar de binnenstad is en blijft een

		overzijde gebruik te maken. De westkant van de gracht is breder en minder druk. Handhaaf strenger op het eenrichtingsverkeer aan de gracht. Het idee om huisvuil in werfkelders in te zamelen, vind ik erg interessant.	plek waar sommige functies schuren. Voetgangers en fietsers verleiden om andere routes te laten kiezen is een moeilijke opgave. Voetgangers willen de kortste route kiezen of routes die aantrekkelijk zijn door de functies die langs de straat zitten, of alleen al in het zonnetje lopen. We begrijpen de vraag, maar hebben hier geen eenvoudige oplossing voor.
42)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	sommige ideeën hebben wel wat maar over het algemeen vind ik het niet heel veel . Ik zou zeggen blijf eraf ! het is goed zoals het nu is als je het mij vraagt ,behalve dan die gekke wandelgebieden, die moeten gewoon opgeheven worden en terug naar hoe het was ,iedereen moet gebruik kunnen maken van de binnenstad op zijn of haar manier behalve dan op de auto en op de grote motor dat snap ik dan ook nog wel. het wandelen fietsen en op de brommer door de binnenstad ging al die jaren gewoon goed ,hoe druk het ook was, dus blijf met je poten af van mijn vrijheid en die van andere mensen om te gaan waar ze moeten gaan en soms gewoon willen gaan!!! oh en parkeerplaatsen opheffen voor automobilisten dat die dan	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Ook blijft het mogelijk gebruik te maken van de fiets. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te

		een heel stuk moeten gaan lopen voordat ze naar een auto kunnen hoe kom je erbij ook hier geldt weer dat niet iedereen heel mobiel is sommige mensen hebben een auto omdat ze niet kunnen lopen of fietsen omdat ze afhankelijk zijn van vervoer, Ik vraag me echt af welke idioot het heeft verzonnen om bijna alle mogelijkheden om tot aan/ vlakbij je deur te komen met boodschappen op te heffen. Ik zie het al dat mijn moeder van 83 eerst 10 minuten moet gaan lopen voordat ze bij de auto is en daarna 10 minuten terug moet gaan lopen minimaal met een aantal boodschappentassen dat gaat ze niet lukken hoor, wie stellen jullie ervoor aan om dit soort mensen gratis te komen helpen wanneer het nodig is???? blijkbaar niemand want ze was altijd moet men het waarschijnlijk maar weer helemaal zelf uitzoeken en hebben ze pech als dat niet lukt. echt schandalig!! ga zelf in het buitengebied wonen als je zo weinig auto's in je buurt wil	vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto’s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

		hebben en als je zo graag wil wandelen!	
42)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Jullie houden geen enkel rekening met mensen die op een scooter rijden. Ik rij op een snorscooter 45km die heb ik gekregen van een sociale dienst vanwege mijn posttraumatische stress omdat het anders nergens kon fietsen en lopen zijn voor mij totaal geen optie maar ik wil wel graag overal komen waar ik tot nu toe altijd gekomen ben. Er staat nergens iets geschreven over bromfietsen of snorfietsen. Als ik met een brommer niet meer door de binnenstad kan ik niet meer naar mijn huis komen niet meer naar de winkels die ik normaal bezoek etcetera. Ik wilde sowieso vrijstelling of ontheffing voor mijzelf en ook voor andere mensen die aangewezen zijn op hun scooter of brommer vanwege hun geestelijke en of lichamelijke gesteldheid.	Voor brom- en snorfietsers gelden dezelfde regels als voor het overige verkeer. Bromfietsers mogen in Utrecht overal rijden waar autoverkeer mag rijden (of op daarvoor aangewezen brom-/fietspaden. Voor snorfietsers geldt dat deze (juridisch) hetzelfde zijn als fietsers. Momenteel wordt er wel een besluit voorbereid om snorfietsers naar de rijbaan te verwijzen voor de drukke fietspaden in de stad. Een toelichting op dit plan is te vinden op de gemeentelijke website. Daar kan u ook uw vraag stellen over ontheffingen. Ook staat in de Omgevingsvisie dat er in de binnenstad in 2040 alleen emissievrije brommers en scooters zijn toegestaan.
42)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik vind dat er nu al duidelijkheid moet zijn die er vrijstelling krijgt en of ontheffing want ik maak er nu al een hele tijd druk om. Niet	Zie hierboven 42)2

		iedereen is een gezonde dertiger die kan wandelen en of fietsen Ik vind dat jullie daar heel slecht over nagedacht hebben en ik voel me nu al zwaar over het hoofd gezien en gediscrimineerd. Ik vind ook dat jullie de mensen zelf moeten benaderen over hoe mobiel ze zijn en wat ze gebruiken voor deze mobiliteit. zonder mijn scooter ben ik helemaal nergens. Ik hoop dan ook dat hij contact met mij opneemt over een vrijstelling en of een ontheffing want het idee dat ik in mijn vrijheid beknot wordt door jullie plannen maak dat ik extra gespannen ben en pijn heb in mijn lijf et cetera dus los het alsjeblieft snel op. Bedankt.	
43)1	1. Schoonheid en erfgoed binnenstad:	Het is een ernstige inbreuk op het culturele erfgoed van de eeuwenoude en beroemde binnenstad, dat deze overgoten wordt door zeer lelijk en niet-noodzakelijk, Islamitisch gebrul (of kattengejank als je wilt), dat, ten overvloede, ook nog eens electronisch versterkt via huizenhoge luidsprekers, over	1. Schoonheid Het gebruik van versterkt geluid in de openbare ruimte is gebonden aan vergunningen. Op deze vergunningen wordt gehandhaafd.

		de gehele binnenstad verspreid wordt. (Daarentegen moest een muzikant met prachtige en passende, professionele klassieke gitaarmuziek, die op straat tot zo'n dertig meter hoorbaar was, uit de binnenstad vertrekken omdat hij - van de gemeente - zijn zeer bescheiden geluidsversterker niet meer mocht gebruiken, ook niet na een petitie voor een toch wel zeer voor de hand liggende vrijstelling.)	
43)2	2. Ontspannen - De binnenstad van Utrecht heeft een ontspannen sfeer:	Wederom, een plotselinge overrompeling van iedereen door een Islamitisch-autoritaire geluidsuitbarsting die zich over de gehele binnenstad verspreidt, in het bijzonder als de windrichting dit nog extra versterkt - vernietigt de aan gestreefde ontspannen sfeer, en roept beelden op van terreur, en van vrouwenonderdrukking, -verlelijking en hoofddoek dwang, incest, geslachtsorgaanverminking, sexuele, homophobe repressie, geforceerde uithuwelijking, "sexuele eer"-schending, haat en intolerantie preken,	2. Ontspannen Het gebruik van versterkt geluid in de openbare ruimte is gebonden aan vergunningen. Op deze vergunningen wordt gehandhaafd.

		religieuse onvrijheid, en ga zo maar door. Dit is wel heel duidelijk in tegenspraak tot de rust en vrede, die bij voorbeeld het carillion, als cultureel erfgoed nu en sinds eeuwen, in de binnenstad laat voelen en horen.	
44	N.v.t.	Bij aanpassen omgevingsvisie graag aandacht voor het volgende: - S.v.p. meer benadrukken dat de binnenstad voor de bewoners is; toeristen prima, maar niet teveel en niet ten koste van de bewoners. De bewoners zijn de oorsprong van de binnenstad en die moet je koesteren en niet verjagen. - Dit geldt ook voor de horeca; s.v.p. niet te veel i.v.m. overlast. Als binnenstadbewoner zijn we best wat gewend, maar het moet niet te gek worden. - Niet parkeren voor de (bewoners-)deur: prima, maar de woning moet wel met de auto bereikbaar zijn voor bepaalde situaties. - Dit geldt ook voor de parkeer/stallingsgarages! In het plan Zuidpoort is dit bijvoorbeeld niet goed geregeld:	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geeft het belang van wonen in de binnenstad aan. ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Inderdaad blijft wonen ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. In uw reactie verwijst u naar de verkoop van Mitroswoningen aan een belegger. Zoals aangegeven wordt, heeft hier al eigenstandig besluitvorming over plaatsgevonden en is het geheel geen onderdeel van deze Omgevingsvisie. Tegelijk verdwijnt de woning niet met de wijziging in het eigendom en blijft onze ambitie in de Omgevingsvisie overeind. Voor de achtergrond over de verkoop van de Mitroswoningen, incl. de condities waaronder deze plaatsvonden, verwijzen wij volledigheidshalve naar onze website via de volgende link. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de

		km’s omrijden om je woning of stallingsgarage te bereiken; hoezo CO2-uiistoot vermindering? - Dus graag eventueel een ontheffingsregeling voor binnenstadsbewoners -Graag en oplossing voor de overvloed aan stinkende busjes van bezorgdiensten: bijvoorbeeld Hubs aan de rand van de (binnen-)stad, daar verzamelen, sorteren en met één gezamenlijk systeem bezorgen, uiteraard elektrisch. Hierdoor een stuk minder overlast, opstoppingen en CO2 uitstoot. -Binnenstadskrant gebruiken als communicatiemedium binnenstadsbewoners. Hierdoor meer betrokkenheid, betere info en sociale controle. Dus niet alleen in materie denken, maar ook met een mentale aanpak kan je veel bereiken. -Streven naar een gemengd woningaanbod; prima! Maar hoe valt dit te rijmen met de verkoop onlangs van sociale huurwoningendoor Mitros aan een particuliere belegger (en nog wel met goedkeuring van	hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. In 2040 wordt bevoorrading efficiënter en schoner georganiseerd. Voor verschillende logistieke stromen zijn verschillende oplossingen nodig. Dit is een complexe opgave waarbij de belangen van de ondernemers (snelle betaalbare levering op flexibele momenten en regelmatig ophalen van afval) en het publiek belang (zo min mogelijk verkeer en schoon vervoer) niet direct te vertalen zijn naar een eenvoudig uitvoerbare oplossing. Om te komen tot de gewenste omslag, is maatwerk nodig, samenwerking tussen ontvangers van goederen en producenten van afvalstromen en enige sturing door de overheid. Waar we zeker onderzoek naar moet worden gedaan is overslag aan de rand van de stad, kleinere elektrische voertuigen en meer vervoer over water. De Binnenstadskrant nemen wij zeker mee als één van de communicatiemiddelen met binnenstadsbewoners.

		de gemeenteraad!) -Meer stallingsmogelijkheden voor rijwielen, ook op straat, zodat ze niet meer als een stapel fietsen voor de studentenhuizen worden geparkeerd.	
45)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het meeste.	Dank u.
45)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Minder focus op commercie en juist veel minder blauw op straat. Veel meer groen nodig, tuinen, gevels, etc.	M.b.t commercie zie ook inspraakreactie 41)2 De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zet in op een balans tussen functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Ook zet de visie in op vergroenen zie o.a. ontwikkelingsrichting 16 ‘Singelpark vergroten’ en ontwikkelingsrichting 5 ‘Uitnodigende inrichting van de openbare ruimte’. Uw oproep voor meer groen onderschrijven we. Het thema 'groen' speelt in de gehele omgevingsvisie een belangrijke rol, maar door de integrale aanpak, waarbij in een kwaliteit of één ontwikkelingsrichting meerdere thema's gecombineerd worden, is niet altijd direct duidelijk waar dit thema terugkomt. Het is echter in vele richtingen verweven, zoals in onder de kwaliteit Schoonheid bij richting 2. ‘Stegen en hoven openen’ (over het vergroenen van stegen en binnenhoven), 5. ‘Uitnodigende inrichting van de binnenstad’, en 22. ‘Verblijf centraal. Ook in een richting als 6. ‘Goed bereikbaar en minder parkeren op straat’, waarin mobiliteit in principe centraal staat, wordt een voorschot genomen op een groenere inrichting van de vrijgekomen ruimte (met een voorbeeld van de Oudegracht). Daarnaast is richting 16. ‘Het Singelpark rondom vergroten’ in zijn geheel gewijd aan het

			belang van groen en biodiversiteit in de binnenstad, en de visie daarop voor 2040.
46)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is goed dat je als de stad nadenkt over de visie, waar je naartoe wil groeien. Goed dat er ruimte komt voor de horeca zodat zij ook kunnen groeien, gezien de huidige tijden.	Dank u. Overigens de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat niet zomaar uit van de groei van horeca. Het gaat uit van een balans tussen functies zoals bijvoorbeeld wonen en horeca. Toevoeging van horeca kan alleen op plaatsen waar het toegestaan in het Ontwikkelkader Horeca Utrecht 2018 is of overeengekomen met alle belanghebbenden in een gebiedsprofiel.
46)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er kan meer rekening gehouden met de bewoners van de oude binnenstad. En de bereikbaarheid van hun woning in het algemeen. Ik krijg niet de indruk dat de visie is opgesteld door mensen die zelf bewoner zijn van de binnenstad. En er ook niet op is gericht om bewoners te behouden, maar bezoekers aan te te trekken. Echter geen levendige stad zonder bewoners. De bereikbaarheid van eigen huis voor bewoners met de auto, de mogelijkheid een eigen auto te bezitten als bewoner. Niet iedereen kan met zijn fiets naar zijn werk, laat boodschappen bezorgen, doet aan online shoppen. Huishoudens moeten de mogelijkheid hebben om op een normale, betaalbare en werkbare manier een auto	‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, zowel auto als fiets. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden

		kunnen bezitten. (lig 1 per huishouden) Niet normaal is dat je met je fiets of lopend je auto op een kwartier afstand in een dure parkeergelegenheid moet zetten. Ook niet normaal is dat je niet met je auto voor je deur kan/mag parkeren om boodschappen uit te laden, je auto in te pakken voor een weekendje weg, vakantie of wat dan ook. De (on) bereikbaarheid van je huis met de auto levert veel extra rij-km met de auto op in de binnenstad, hetgeen juist in strijd is met het plan om auto's zo kort mogelijk in de binnenstad te laten verblijven. De onbereikbaarheid van je huis maakt het nagenoeg onmogelijk om op een betaalbare en normale manier iets te laten verbouwen of bezorgen dat groter is dan een standaardpakket. Voetgangersgebied uitbreiden: niet normaal is het dat je als binnenstadbewoner moet omfietsen om bij je huis te komen, je niet met de fiets even de stad in kan, wat juist een voordeel is van wonen in de	geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. De ruimte die vrijkomt door minder parkeerplaatsen op straat komt dus zeker ook ten goede aan de bewoners. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Er zijn zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. Het klopt dat ook voor het doorgaand fietsverkeer alternatieve

		binnenstad. je plaats moet maken voor wandelende, niet bewoners van de binnenstad , niet-uitkijkende toeristen, Leidsche Rijn bewoners (creëer een eigen binnenstad voor Leidsche Rijn bewoners, zodat ze daar lekker kunnen wandelen). Niet eens met de ruimte voor de fiets op de singels: dit levert gevaarlijke situaties op, zowel voor fietsers als automobilisten. Mensen (automobilisten) van buiten de stad, die hier rijden snappen de verkeerde situatie niet, hetgeen gevaarlijke situaties oplevert. Fietsers wanen zich de eigenaar van de straat en letten niet op auto's en niet op 'invoegend' verkeer, hetgeen gevaarlijke situaties oplevert voor andere fietsers en automobilisten. De visie maakt wonen in de oude binnenstad duur op allerlei fronten, en maakt wonen dus niet geschikt voor ieder inkomen. Hetgeen jammer is omdat dit de diversiteit van de inwoners van de binnenstad teniet doet. Je krijgt er een eentonige	routes rondom de binnenstad worden gezocht. Ook dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden.

		samenstelling van. Kortom: hou rekening met de bewoners van de oude binnenstad en hou het betaalbaar. Wonen in de oude binnenstad zou niet alleen maar duur moeten zijn en duurder moeten worden, hetgeen nu wel het geval is en dus mensen weg jaagt. En dat alles voor niet bewoners. Niet alle bewoners van de binnenstad zijn voor geen auto's op straat/ruimte voor de voetganger.	
46)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het is jammer dat dergelijke visies de inwoners van Utrecht slecht tot niet bereiken, waardoor pas laat inspraak mogelijk is. Je zou over dit soort zaken je inwoners tijdig een e-mail en brief kunnen sturen. Mochten jullie dat al doen, dan heeft ons dat niet bereikt.	Het is jammer dat u de berichtgeving niet bereikt heeft. De afgelopen twee jaar is door de gemeente en belangengroepen uitgebreid gecommuniceerd in reguliere en social media en zijn vele bijeenkomsten (fysiek en online) georganiseerd om over de visie na te denken.
47	N.v.t.	Ik ben als bewoner van de binnenstad best positief ingesteld over wat de gemeente doet. Tegelijk onderschrijf ik in hoofdlijnen de bezwaren van binnenstad030. Ik heb in Amsterdam gezien wat daar gebeurd is. Dat willen we hier in Utrecht echt niet. We willen een bloeiende energieke binnenstad	'Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners' (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 'een gevarieerd woningaanbod' en ontwikkelingsrichting 10 'maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan

		van en voor de Utrechters, en dat kan alleen ook als er een gemêleerd publiek ook woont. Wij kiezen voor wonen in de binnenstad, juist ook om niet alleen tussen “ons soort mensen” te wonen. Op 1 punt ben ik het volstrekt niet eens met Binnenstad030. Ik vind echt dat ze een enorm onnodig drama maken van de uitbreiding van het voetgangersgebied. De binnenstad is van alle Utrechters, als het ergens te druk of gevaarlijk wordt moeten ook wij dan maar een stukje gaan lopen of omfietsen. We moeten de binnenstad niet claimen als de ruimte primair voor de binnenstadsbewoner. Ik hoop dat je wat kan met dit bezwaar zonder dat ik alle overige punten van Binnestad030 hier moet overschrijven.	‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Binnen de woonfunctie zelf streven we naar een divers aanbod voor verschillende groepen bewoners jong en oud, en gezinnen. Ook streven we naar betaalbare woningen. Zie verder pag. 77 t/m 79. Voor het overige verwijzen we graag naar ons antwoord op inspraakreactie 84.
48)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Mooie mix van groen en reuring	Dank u.
48)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Het verder verminderen van autoverkeer en parkeren heeft voordelen. Tegelijkertijd merk ik ook dat het steeds lastiger	Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik

		wordt om allerdaagse dingen voor elkaar te krijgen. Zo wilde ik laatst dubbel glas laten zetten en kan de glaszetter met zijn auto de gracht niet meer op door de paaltjes. Mijn route vanuit de parkeergarage is 3x zo lang als nodig door alle 1 richting en afsluitingen. Meer km-ers door de stad dus. Minder auto's op straat en minder bevoorrading prima maar dan wel graag eerst het alternatief en dan de maatregel en niet zoals het nu is gegaan met afsluiten voor zwaar verkeer.	ervan mogelijk.
49)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Flink stuk werk met mooie plaatjes	Dank u.
49)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	1. Er moeten keuzes gemaakt en prioriteiten worden aangegeven. De binnenstad is allereerst en boven alles het domein van bewoners. Daarna van ondernemers en alle andere gebruikers zijn bezoekers. Bezoekers kunnen en moeten gefaciliteerd worden maar wel nadat eerst aan de wensen en eisen de primaire gebruikers is voldaan. Dit ervaar ik op geen enkele manier in het	1. ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Binnen de woonfunctie zelf streven we naar een divers aanbod voor verschillende groepen bewoners jong en oud, en gezinnen. Ook streven we naar

		gehele stuk en ik merk dat ik dit erg onprettig vind. Dit betreft o.a. voorwaardelijkheid goede en continue bereikbaarheid woonfuncties met auto en fiets, verminderen horecabestemmingen, etc. 2. Zoals ik het stuk ervaar wordt er aangestuurd op een nog grotere betrokkenheid van de overheid. bv eisen stellen aan reclameborden, etc. Volgens mij is het algemene beleid dat de overheid zich terugtrekt. Lijkt me goed dat dit dan ook voelbaar is in een document als dit. 3. Ik begrijp dat jullie visie op het verdwijnen van fysieke winkels in de binnenstad is om deze op te vullen met oa werkplekken, werkplaatsen, kleine concertlocaties, ed. In aansluiting op bovenstaand punt 1 acht ik het essentieel dat de binnenstad een soort open pret/belevenispark wordt. Ik zou graag willen dat dat er daartoe ook nadrukkelijk in de visie wordt opgenomen wat er NIET gaat gebeuren. dit geldt overigens in algemene zin.	betaalbare woningen. Zie verder pag. 77 t/m 79. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek. Er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Omgevingsvisie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. De fietser heeft een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. Echter ook voor fietsen zullen keuzes moeten worden gemaakt om bij te dragen aan een leefbare binnenstad en om bijvoorbeeld andere functies als voetgangers, verblijfkwaliteit en groen kansen te bieden. 2. Wij verwachten inderdaad de komende jaren een beweging van een faciliterende overheid naar een meer sturende overheid. De ervaring van de afgelopen jaren is dat er keuzes in samenhang gemaakt moeten worden, dat projecten de ambities van visie moeten waarmaken en dat bij uitvoering van beleid de gemeente daar ook op moet toezien. Dat gaat bijvoorbeeld over ruimte houden en maken in de openbare ruimte. 3. De Omgevingsvisie zet in op een beweging van winkelen naar beleven. Veranderingen in de detailhandel gaan hard, o.a. door veranderend koopgedrag (internetaankopen) versterkt door de coronacrisis. Dit leidt nu al tot leegstand. Dat zal met name in het

			kernwinkelgebied tot veranderingen leiden. De ambitie van de Omgevingsvisie is om een diversiteit aan winkels in de binnenstad te behouden, in combinatie met andere functies (werkplekken; kunst en cultuur; wonen), passend bij de locatie. Het is echter aan de eigenaren van vastgoed om dit vorm te geven. Voor het kernwinkelgebied is een plan van aanpak Morgen Mooier Maken opgesteld met de ondernemers en vastgoedeigenaren om dit uit te werken. Het is uitgesloten dat we streven naar een pretpark, maar wel naar een levendig gebied met een mix van functies.
50	N.v.t.	Koepeloverleg Cultuurnetwerk Utrecht Met veel interesse hebben we kennisgenomen van de omgevingsvisie binnenstad Utrecht. Het is een zeer omvangrijk document geworden van maar liefst 204 pagina's. Wij zijn in het algemeen positief over de visie en de beschrijving van wat we in 2040 in Utrecht gaan zien. U ziet daar ook een belangrijke rol voor de kunst en cultuursector, en dat verheugt ons zeer. Ik schrijf u deze reactie in mijn hoedanigheid als voorzitter van het Koepeloverleg Cultuurnetwerk Utrecht. In dit overleg nemen alle voorzitters van de verschillende cultuurkoepels deel. Wij spelen	Dank u. We zijn het met u eens dat de rol van kunst en cultuur in de binnenstad groot is. Dit doet recht aan dit belang, alhoewel kunst en cultuur op vele plekken in de visie benoemd wordt. 1. Uw citaat komt vanaf pagina 91; ontwikkelingsrichting 11 'Winkelen, werken, beleven en ontmoeten', de eerste alinea. Wij nemen graag uw suggestie over om de bijdrage van de kunst en cultuursector aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en aan de economische waarde toe te voegen (blz.91). Wordt: De kunst en cultuursector voegt economische waarde toe, zorgt voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers en draagt bij aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie) en ontmoeting. Wij nemen uw suggestie over 'cultuur' te voegen in de titel van ontwikkelingsrichting 11 die nu luidt: 'Winkelen, werken, beleven en ontmoeten', Wordt

		graag een rol in de door u beschreven ontwikkeling naar een meer gemengd belevingsgebied waarin culturele functies een rol spelen. U schrijft hierbij ‘Kunst en cultuur zorgen voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers.’ Wij vragen u hier de persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en de economische waarde (dragen door hun aanwezigheid bij aan welvaart/inkomen van bedrijven in de binnenstad) aan toe te voegen. Deze sluit aan bij uw opmerking op blz. 187.In het algemeen valt het ons op dat onder verschillende hoofdstukken zoals ‘Een diversiteit aan werkplekken’, ‘Evenementen passen bij de locatie’ en ‘Winkelen, werken, beleven en ontmoeten’ er veel gesproken worden over de betekenis en rol die kunst en cultuur spelen, maar je moet er in het lijvige stuk wel naar zoeken. Daarom zouden we het zeer op prijs stellen als deze	‘Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten’. Het klopt dat het een omvangrijk document is geworden, en we hebben voor een ieder die niet de hele visie wil doorlezen de ‘de rode flappen’ bedacht. Bij elke ontwikkelrichting staat op een rode baan kernachtig waarover de richting gaat. Zo ook voor ontwikkelrichting 11: • In het kernwinkelgebied vind je naast winkels ook andere functies zoals kunst en cultuur, werken en ook wonen boven winkels. • Ook in winkelpanden zelf vind je naast detailhandel, een variatie aan andere functies, zoals cultuur, horeca en werkplekken. Dank u wel voor de correcties m.b.tt het nijntje museum. Dit nemen wij mee in de definitieve versie van de Omgevingsvisie.

		visie wat zichtbaarder naar voren te brengen en u te vragen om in één van de titels ook letterlijk de woorden ‘kunst en cultuur’ te laten terugkomen. We kunnen ons voorstellen dat gezien de omvang van dit document met name de koppen (titels) blijven hangen en dan gaat de rol van de kunst en cultuur wat verloren. Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten zou bijvoorbeeld een alternatieve titel voor hoofdstuk 11 kunnen zijn. Tot slot nog een kleine correctie onder de evenementenparagraaf. In het nijntje museum (met kleine letter geschreven) worden geen exposities georganiseerd. Er is sprake van een structureel aanbod. U zou het wel kunnen omschrijven als ‘een educatieve activiteit’ in het nijntje museum.	
51	N.v.t.	In het stadsblad van 3 maart las ik de Visie op de binnenstad 2040, en dat jullie graag horen wat we er van vinden. Het artikel begint met "Utrecht groeit de komende 20 jaar met 100.000 nieuwe bewoners.". Dit	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad groeit de komende jaren. Dat is een feit. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet de groei in de komende 20 jaar onder andere als een manier om te voorzien in de groeiende behoefte naar woningen en als een

		wordt gepresenteerd als een gegeven, maar ik schrik daar enorm van. Ik heb het gevoel dat sinds dat ik in Utrecht woon (1998) de stad een groei-ambitie heeft. En dat veel van de problemen van de stad (en veel van mijn ergernissen aan Utrecht) worden veroorzaakt door deze groei. Weliswaar probeert de gemeente deze vervolgens op de lossen met allerlei maatregelen, maar ik krijg de indruk dat de gemeente zich nooit de vraag stelt waardoor de problemen zich nu eigenlijk voor doen. En ik kan me in een aantal gevallen toch niet aan de indruk onttrekken dat dat komt dat door die niet-aflatende drang naar groei. Ik zal proberen het toe te lichten mer een aantal voorbeelden.- Utrecht heeft de afgelopen jaren een wijk van meer dan 90.000 inwoners naast zich zien ontstaan. Of het feitelijk juist is weet ik niet, maar ik krijg toch het idee dat hiervoor de A2 in de tunnel terecht is gekomen. Voor de coronacrisis leidde tot bijna dagelijkse files voor de	middel om de kwaliteit van leven in de bestaande stad te verbeteren (bijvoorbeeld de bestaande stad groener en duurzamer te maken). De ambitie van de Gemeente Utrecht is om de groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsplannen en het omgevingsplan. De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Er zijn zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker

		tunnel, in de ochtend van zuid naar noord, en in de avond van noord naar zuid. Ook is een prima afslag die we als stad hadden, afslag 7, verlegd naar een aansluiting via de Wolfgang Pauliweg. Een draak van een aansluiting. En nog steeds een onbegrijpelijke keuze voor mij. Gevolg hiervan is, en nog begrijpelijk ook, is dat nu de PHL-verbinding erg druk is geworden. En ik zou het ook doen als ik vanuit het zuiden in Utrecht moeten zijn, in plaats van doorrijden naar afslag 7, met kans op file, om vervolgens via de Pauliweg weer terug te moeten. Ik snap dat echt niet. Het was een prima aansluiting. - Naar ik begrijp was de inwoners van Leidsche Rijn een extra verbinding beloofd, nu neergelegd in de vorm van de Daphne Schippersburg. Een mooi ding, dat mag gezegd. Maar de stroom fietsers stuiten nu wel op..... juist de PHL-verbinding. Met als gevolg dat auto's weer moeten wachten op de fietsers, en de PHL-verbinding nog drukker wordt.	dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. Voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieven routes rondom de binnenstad gezocht. Ook dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden. Wat betreft parkeren. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, zowel auto als fiets. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven

		Een van de voorgestelde oplossingen van de gemeente: eenrichtingsverkeer vanuit de Everard Meijsterweg naar de PHL-verbinding. En daarnaast volgens mij eenrichtingsverkeer op de Mozartbrug. Dus Oog in Al wordt drukker en beperkt in de bewegingen door de groei van Leidsche Rijn. - Overigens doorsnijdt het verlengde van het fietspad van de Daphne Schippersbrug nu de wijk Oog in Al. Ik vind het zonde dat zo'n leuke wijk nu doormidden wordt gesneden door zo'n roodachtige, betuttelde, 'auto-te-gast'-route midden door de wijk. - Het is 'water under the bridge' maar ik begrijp niet waarom Leidsche Rijn onderdeel moest zijn van Utrecht. Had dat niet een nieuwe stad kunnen worden? Los van Utrecht. Ik vind het zo weinig passen bij Utrecht. - In de afgelopen jaren is het stuk tussen de DE fabriek en de Haarrijnse Plas een treurige aaneenschakeling van 'zichtlocaties, bedrijven en drukte, terwijl we daar vroeger mooi groen hadden. Zo treurig	maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner (in de binnenstad) nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. De Parkeervisie betreft overigens voor de gehele stad, dus ook de wijk Oog in Al.

		om daar door verwelkomt te worden als je vanuit Amsterdam weer terug naar huis rijdt. - Meer inwoners is meer druk op de binnenstad. Een doorn in het oog van de gemeente leken de fietsen te zijn. Fietsen moesten grotendeels van straat en in de fietsenstallingen. De plekjes waar je gewoon even je fiets naar kan zetten worden steeds minder in aantal. Ik ben in de stad tegenwoordig banger voor de gemeente die mijn fiets weg knipt dan voor fietsendieven. Ik vind het zo jammer dat de charme van even de stad in met je fiets om snel even iets te halen hiermee voor mij wel weg is. - In de omgevingsvisie lees ik dat doorgaand verkeer om de binnenstad heen rijdt, maar ik neem aan dat dat toch niet geldt voor fietsers? - Ik las laatst over een proefballonnetje dat om, vanwege de drukte, de snelheid van de fiets in het centrum naar beneden zou moeten. En dat er, in afwijking van beleid in de rest van Nederland, op sommige wegen, brommers met blauwe plaatjes anders zouden worden	

		behandeld? Ik zie dat weer als lapmiddelen om het eigenlijke probleem (we groeien te hard) op te lappen. - Utrecht was voor mij een stad die bekend stond om haar laagbouw. Een van de charmes van de stad. Als ik nu kijken naar het stationsgebied, zie ik dat daar allemaal torens ontstaan. Net als het Max gebouw. En nu ook weer in de plannen voor het gebied op het oude defensieterrein. en veel middenbouw, 4 lagen. Wat mij betreft laten we de hoogbouw en skyline aan Rotterdam en Den Haag, en evt. een stukje Amsterdam. Maar wij hoeven daar toch niet in mee?- En over smaak valt niet te twisten, maar het stadskantoor... Echt? Was dat echt noodzakelijk? Excuus voor de bewoordingen maar wat een afzichtelijk gebouw. Verder zijn er bij het stadskantoor weinig mogelijkheden tot bezoek met de auto, even voor of na je werk. Da's toch gewoon onhandig en niet gastvrij? Voor mij is het dus helemaal niet vanzelfsprekend dat de stad met 100.000 moet groeien. Juist	

		niet! Liever niet! Zou de gemeente er niet goed aan doen om niet alleen aan de nieuwe bewoners te denken, maar ook aan het genot van de bestaande bewoners. En dus gewoon eens een pas op de plaats te maken. Marieke Dubbelman ziet het wel scherp in haar column in het AD vond ik: Utrecht wordt volgepropt, terwijl stadswegen worden versmald, een contradictio in terminis, schaamgroen, meer stress en drukte. Los van de bevolkingsgroei, komen er zo schrijvend nog wat doornen in het oog: - Utrecht Science park? Ik snap niet dat de gemeente een traditionele en historische Uithof verkwanseld heeft voor een fantasieloze naam als Utrecht Science Park. Omdat het beter aangeeft wat er is? Gaan we de PHL verbinding dan voortaan - vervangingvoordeA2-weg noemen? En krijgen we een ohhierookalweerdrempelsweg? Of de vroegerwashet70maarnu50weg ? Of deintweeengekniptewijk	

		(Pijlsweerd)? - Door het invoeren van betaald parkeren in de wijken rondom Oog in Al zien we in de wijk de parkeerdruk toenemen van 'gastparkeerders' of 'scheefparkeerders'. Het voelt dus alsof we als wijk worden opgezadeld met een probleem. En ik vraag me af of we ook naar de gemeente kunnen kijken voor een oplossing, zonder dat dat gelijk weer de pavlovreactie van meer betaald parkeren wordt gekeken? - Het betaald parkeren rukt langzaam om in de wijk, doordat de straten die er het meest last van hebben, nu voor stemmen. Het lijkt heel dienstbaar van de gemeente, de mensen kiezen er zelf toch voor?, maar het voelt ook wat als 'gerrymandering'. Omdat ik ook het idee krijg, maar ontkracht het als het niet waar is, dat de gemeente voorstander is voor betaald parkeren. Wat ik begrijp. Omdat het geld van parkeren al niet meer alleen binnen het parkeerbeleid blijft. Dat zou ik dan nog wel chique vinden, dat	

		het parkeergeld binnen het parkeerbeleid blijft. En dat als me mogen kiezen, we als bewoners niet alleen de keuze krijgen of we betaald parkeren willen, maar ook voor welk tarief, hoe vaak controle, mogen we eigen handhaving doen etc. Ik verwacht dus dat in de niet al te verre toekomst de wijk betaald parkeren zal worden, en het bedrag kom ik ook nog over heen. Maar het grote nadeel is dat we daarmee weer meer afhankelijk worden van de grillen van de gemeente. Zoals de tariefstijging van een deel van de parkeertarieven van 50% in andere delen van Utrecht. Ik vind dat echt niet kunnen. En het is niet voor het eerst dat de prijzen harder stijgen dan inflatie, ik heb daar eerder over geschreven. - In Oog in Al zijn de voorbereidingen getroffen voor ondergrondse vuilcontainers, maar het ligt al een aardige tijd stil? Gaat daar nog wat mee gebeuren? - In de omgevingsvisie lees ik over een 'trammetje'? In een	

		officieel stuk van de gemeente? Wat is een trammetje? Een tram van lego? Maar goed. De tram en Utrecht lijken niet echt een gelukkig huwelijk, dus ik zou willen voorstellen dat we dat voorlopig maar even laten zitten. Het is een heel epistel geworden, naar aanleiding de visie op de binnenstad. Het is ook wat breder geworden dan alleen dat. Maar de kern is denk ik: stop ajb met groeien, want de stad wordt er echt niet mooier en fijner op wat mij betreft, het tegendeel eerder. Ik realiseer met dat het de reactie wat zuur / zeurderig overkomt. Maar lees het vooral als een reactie van iemand die houdt van Utrecht, de stad niet de goede kant op ziet gaan, en in de afgelopen tijd al meerdere frustraties daar over heeft opgespaard en nu maar eens in een keer deelt. Ik hoef niet perse een reactie terug. Ik verwacht ook niet dat er inhoudelijk veel gedaan zal worden met deze reactie. Maar een keer een kritisch geluid vond ik even nodig	

52)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Niet veel	Dat spijt ons.
52)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer rekening houden met de belangen van de bewoners, minder nadruk op toerisme. Ik wil als stadsbewoner mijn bedrijf in de binnenstad met de fiets kunnen bereiken zonder enorm om te hoeven fietsen. Ik wil dat de gemeente er aan bijdraagt dat mijn buren bewoners zijn en geen stroom van vakantiepassanten door beperking/verbod van vakantieverhuur. Iedereen klaagt over Amsterdamse toeristenstroom, mijns inziens draagt de huidige visie eraan bij dat er ook een Utrechts toerismeprobleem ontstaat.	‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners’ (1ste zin blz. 77). Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 ‘een gevarieerd woningaanbod’ en ontwikkelingsrichting 10 ‘maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving’ beschrijven we het belang van wonen en de woonomgeving. Tegelijkertijd zet de Omgevingsvisie in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan ‘wonen’ een essentieel onderdeel is. Op blz. 77 geven we ook aan dat tijdelijke bewoning (short stay) en vakantieverhuur (‘airbnb’) sinds april 2020 aan regels gebonden is. Wij vinden met u dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 ‘Bezoekers gastvrij verwelkomen’ geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning. (pag. 188). In de Omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle

			routes om de binnenstad heen te bieden. Voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieven routes rondom de binnenstad gezocht. Ook dit is bedoeld om de druk op de ruimte in de binnenstad enigszins te verlichten. Daarnaast zijn er zoveel mensen die 'even' hun fiets willen parkeren, dat er voor voetgangers op sommige momenten en locaties geen doorkomen meer aan is. Daarom zet de gemeente in op meer stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig.
53	N.v.t.	Zie bijlage 2	Zie bijlage 2
54	N.v.t.	Zie bijlage 3	Zie bijlage 3
55)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Oog voor groen en leefbaarheid! Dat is het belangrijkste.	Dank u.
55)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Hou het fijn voor de bewoners en geen grote evenementen die de stad lamleggen (tour de france bv)	In de Omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad enregio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij gaan dus niet mee in de redenering dat alleen kleinschalige evenementen en optredens, die beperkt in duur en niet te frequent zijn, bijdragen bij aan een positieve uitstraling van Utrecht. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak ‘Levendigheid en rust in de

			binnenstad – aanpak voor een centrum in balans' gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen.
55)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Er wordt gezegd dat het inwonersaantal met 100.000 gaat stijgen. Waarom wordt dat niet tegengehouden? Utrecht is economisch gezond en om dit zo te houden lijkt me dat er niet nieuwe huizen gebouwd moeten worden. Waarom niet initiatieven om mensen juist buiten de Randstad te laten wonen? Overleg met andere gemeenten (ms zelfs ergens anders in Europa) waar een leegloop is?	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad groeit de komende jaren. Dat is een feit. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet de groei in de komende 20 jaar onder andere als een manier om te voorzien in de groeiende behoefte naar woningen en als een middel om de kwaliteit van leven in de bestaande stad te verbeteren (bijvoorbeeld de bestaande stad groener en duurzamer te maken). De ambitie van de Gemeente Utrecht is om de groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor

			veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsprofielen en het omgevingsplan.
56)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer groen, open grond, minder stenen, geen auto's, voorrang voor de fiets, duurzaamheid, de verschillende verkeers assen. Het is echt een visie voor de toekomst waar je als binnenstadbewoner blij van wordt. Vooral de plek voor groen in combinatie met horeca en het volledig openstellen van horeca, werkruimte, winkelruimte in een overflow bestemming is perfect. Zo kun je zelf als ondernemer het beste mee veren in wat past bij jouw klant maar ook bij jouw bedrijfsvoering. Deze vrijheid werkt de economie alleen maar in zijn voordeel. Verder is wonen cruciaal voor leefbaarheid en is de verdozing van winkels gelukkig al tijden iets van de jaren 80 en 90. Maar let wel op dat dit valkuilen kunnen worden voor de visie; mix het geheel goed en laat overal ruimt voor ondernemen;	Dank u. Wij willen wel graag benadrukken dat het gaat om een balans tussen functies die in verschillende delen van de binnenstad anders kan zijn. Wij voorzien dat er meer mogelijkheden moeten zijn om binnen een pand een mix van functies (detailhandel; werkplek; kunst en cultuur; horeca; wonen) toe te staan om zo de levendigheid in het kernwinkelgebied te behouden.

		wonen en recreëren goed in elkaar overgaan. Vrijheid is hierbij echt belangrijk!	
56)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Fietsroutes zijn niet toereikend. Het creëren van meer dwarsverbindingen verlaagd de druk op de hoofd verkeersroutes. De cirkelredenering gaat niet werken omdat dit mobiliteit wegneemt van omwonenden naar bv. centraal station. Die gaat niet omfietsen; stel je woont in buitenwittevrouwen of maliesingel; je moet elke dag naar station en terug; je gaat echt niet via ledig erf of de andere kant om. Voetganger ruimte en fietser voorrang; auto's en compleet weggehaald en een dwars door de stad. Prachtig. Leg een kleine tunnel onder de binnenstad door west / oost en noord / zuid... Prachtig begin van een metro stelsel. Zelf heb ik de voorkeur boven een tram want daarmee maak je het plaatje pas echt compleet. Een echte ideale plek om te verblijven, recreëren en wonen. Het water blijft verder nog wat	1. De groei van het fietsverkeer in de afgelopen jaren heeft de druk op de ruimte vergroot. Om het verblijfsklimaat in de binnenstad te verbeteren, is het idee uit de Omgevingsvisie om het doorgaande verkeer (inderdaad ook fietsverkeer) comfortabele en snelle routes om de binnenstad heen te bieden. Voor het doorgaand fietsverkeer worden alternatieven routes rondom de binnenstad gezocht. Dat betekent natuurlijk niet dat je niet door de stad kunt fietsen. Voor mensen van verder weg gelegen wijken kan het aantrekkelijker gemaakt worden om de binnenstad heen te fietsen. 2. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. 3. Richting 16 en richting 25 gaan over het water in de binnenstad en hoe dit beter geschikt kan worden voor varen en zwemmen. Bedankt voor de suggestie om de Kruisvaart beter te benutten. Hier liggen inderdaad onbenutte kansen. Bij richting 16 ‘Het Singelpark rondom vergroten’ wordt benoemd dat er aan de waterkant kleine kanosteigers worden toegevoegd voor recreatief gebruik. De precieze locaties hiervan is nadere uitwerking van de omgevingsvisie. Daarnaast komt waterrecreatie terug in richting 25 ‘Gebruik vaarwater’ reguleren. Hier leest u onder meer dat het

		achterwege maar hier liggen toch nog behoorlijk wat onbenutte kansen. Zelf een grote wens om mijn sloepje in de singel te hebben liggen... maar helaas ik mag niet eens op de wachtlijst. De toegankelijkheid vergroten van het water is van groot belang. Momenteel zijn er zeer beperkt aanlegsteigers maar ook deelboten beschikbaar. Zo schaars dat de marktwerking niet gezond is. Daarnaast heb je ook een grote groep die graag een duik neemt in het steeds schoner wordende water van de stad. Het aanbrengen van de juist voorzieningen hiervoor worden steeds belangrijker. Als je dan toch de luxe van je ge-erfde aanlegvergunning hebt; dan kun ontbreekt het nog aan de visie van echte waterrecreatie. De kruisvaart bereikbaar maken of wel een bestemming geven om te bevaren door een stadsstrand	gebruik van het water voor recreatieve watersport wordt uitgewerkt in de Visie stadswater die nu wordt opgesteld.
56)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ruimte voor cultuur is heel belangrijk. Het moet mogelijk zijn voor bandjes om op bepaalde locaties ook muziek te	Binnen het vergunningensysteem is het mogelijk om ook voor kleinere evenementen vergunningen aan te vragen. Zie ook antwoord reactie 28)3.

		kunnen maken in het openbaar. Bijvoorbeeld in parken. Creëer hier alsjeblieft ruimte voor! Ala de piano op station maar dan gewoon plekken waar je vergunningsvrij tussen bepaalde tijden mag muziek maken. Er is te weinig ruimte voor dit soort activiteiten.	
57	N.v.t.	Zie bijlage 4	Zie bijlage 4
58	N.v.t.	Zie bijlage 5	Zie bijlage 5
59	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Betreft omgevingsvisie Binnenstad: De drukte is de laatste jaren enorm toegenomen in de binnenstad door toerisme, bezoekers. Rust, nachtrust komen hierdoor bij mij als bewoner van de binnenstad steeds vaker in het gedrang. Geluidsoverlast is vooral in de weekenden en de lente, zomer en herfst aan de orde van de dag. Actiegroep Binnenstad 030 en de naar voren gebrachte punten steun ik volledig en heb ik onlangs ingevuld en verstuurd. Een visie van de binnenstadsbewoners is hard nodig om de leefbaarheid van de binnenstad te bewaken en te bewaren. Hierbij heb ik mijn	We delen de wens om aan de koop van een woning een woonplicht te koppelen. Op dit moment beschikken we niet over instrumenten om zelfbewoning af te dwingen in bestaande woningen. We lobbyen bij het rijk om hiervoor instrumenten beschikbaar te stellen. Dat lijkt succesvol. Mogelijk kunnen we in de toekomst daar beter op sturen. Bij een vergunningaanvraag voor woning omzetten en/of splitsen worden eisen gesteld aan de woning zelf, onder andere nieuwbouwnormen voor geluidsisolatie en voor een maximum aantal bewoners per m2. Daarnaast wordt een zogenaamde leefbaarheidstoets uitgevoerd waarbij gekeken wordt naar een aantal relevante factoren uit de omgeving van het pand (waaronder het aantal klachten over overlast e.d. rondom dit pand, overige overlastgevende functies in de straat, de aanwezige buitenruimten (balkons en tuinen)). Om beter te kunnen afwegen of het omzetten van woningen naar studentenhuisvesting vanuit het perspectief leefbaarheid acceptabel is, is de leefbaarheidstoets verzwaard. Daarmee kunnen we huidige situaties niet omkeren, maar toekomstige overlast wel beperken. Voor de toekomst kunnen we nog

		belangrijkste onderstaande klachten nav punten van Actiegroep Binnenstad030 omschreven tav mijn woonervaring in de binnenstad van Utrecht, hopelijk om erger in de toekomst te voorkomen. Stabiele bewoning door gericht huisvestingsbeleid Aan de koop van een pand is woonplicht voor de eigenaar gekoppeld. Geluidsoverlast is enorm toegenomen vooral in de weekenden en in de lente, zomer en herfst doordat in mijn directe woonomgeving van de Oudegracht, Brandstraat, huizen ipv vaste bewoning door families, omgezet zijn naar kamerverhuurhuizen waardoor de overlast enorm is toegenomen. Ben inmiddels omringd door 6 van deze 'verkamerde' panden. In de zomer als het echt warm is, is het echt ondoenlijk (omdat ramen dan wel open moeten staan). Dit werkt voor mij door naar de volgende dag: Mijn ervaring: aan een vroege dienst	afwegen of verdere aanscherpingen (of versoepelingen) op de leefbaarheidstoets nodig zijn. Tegelijkertijd is kamerbewoning wel een functie die onlosmakelijk bij een (populaire) studentenstad hoort. Wij raden u aan (geluids)overlast van buren of van evenementen altijd te melden. Ook luchtafzuigingsinstallaties van horecaondernemingen moeten aan normen voldoen. Ook daar kunt u een melding over doen. De geluideisen aan installaties behoren bij de uitwerking van de Visie. Bij nieuwe vergunningaanvragen eisen we dat installaties niet voor geluidhinder aan stille achterkanten van woningen mogen zorgen. Geluid van installaties bij bedrijven dienen te voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit. Bij klachten wordt hierop gehandhaafd. Als er sprake is van een stille achterzijde van nabijgelegen woningen, kan conform het Utrechtse geluidbeleid een maatwerkvoorschrift worden opgesteld voor 5 dB lager geluidswaarden. Vanaf **1 april 2021** gelden er geluidsregels vanuit het Bouwbesluit voor warmtepompen. In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een 'faciliterend' over op een meer 'sturend' evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad enregio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak 'Levendigheid en

		of een (terugkerend beroeps) examen ben ik meerdere malen door bovenstaande situatie, niet fit aan begonnen. Regelmatige geluidsoverlast tot 03:00 s'nachts is geen uitzondering. Dit komt met zoveel regelmaat voor dat het ondoenlijk is om hier iedere keer de politie voor te bellen. Momenten en plekken van rust zijn essentieel voor gezond wonen. Met name de nachtrust want nu zorgt met name geluid (horeca, evenementen) voor veel overlast. Geluidsoverlast evenementen: Graag echte, concrete afspraken wat er wel en ook niet kan en strikte handhaving erop: Aangezien evenementen momenteel weggevallen zijn door de Coronacrisis neem ik als voorbeeld: geluidsoverlast Urban Trail (2019 voor Coronacrisis). Er wordt NIET aan de afgesproken geluidsnorm decibelgrens gehouden! Op een zondagochtend vroeg	rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans' gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen. Bij het verlenen van horecavergunningen het Ontwikkelingskader Horeca 2018 gevolgd. Wettelijke geluidsnormen voor bijvoorbeeld horeca hebben alleen betrekking op muziekgeluid en installaties. Er zijn geen normen zijn voor stemgeluid waarop kan worden gehandhaafd anders dan via de APV. Voor de aanvraag van terrassen bestaat een aparte verordening. Bij aanvragen voor nieuwe terrassen is een geluidstoets (akoestisch onderzoek) ingevoerd om te kunnen bepalen of een terras vergund kan worden en welke omvang een terras mag hebben om mogelijke overlast van stemgeluid te voorkomen. Bij de eenmaal afgegeven vergunning kan op de grootte van het terras worden gehandhaafd, even als op het gebruik van versterkte muziek, echter niet op 'stemgeluid'. Wat betreft 'stiltegebieden': de Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van de kwaliteit 'variatie'. Sommige delen van de binnenstad zijn drukker dan andere. Rustige buurten horen daar dus ook bij. De Omgevingsvisie zet in op een balans tussen de functies die nu eenmaal in een binnenstad te vinden zijn zoals wonen, winkelen, werken, studeren, uitgaan, naar de kerk gaan en van het erfgoed genieten. Wij voorzien een diversiteit aan functies waarvan 'wonen' een essentieel onderdeel is. Een binnenstad kan niet bloeien zonder dat er mensen wonen. Onder andere in ontwikkelingsrichting 9 'een gevarieerd woningaanbod' en ontwikkelingsrichting 10 'maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' beschrijven we het belang van

		(09:00 uur) word ik vanuit de Mariaplaats 400 meter verderop, in de Brandstraat mijn bed uitgedreund. Ik ben ter plekke gaan kijken. Er stond een enorme geluidsmengtafel wat de bron van het kabaal was. Ik kon mij amper verstaanbaar maken bij degene die erachter stond. De organisator zei zich 'netjes' aan de vergunning decibel geluidsnormen te houden. Ik heb hem gezegd terug te komen om met mijn decibelmeter deze norm te verifiëren. Ik was nog niet thuis of het was stil, en het is stil gebleven. De organisatie wist blijkbaar goed dat ze boven de afgesproken norm zaten. Er wordt een vergunning aangevraagd, decibelnorm tav geluid, maar daarna tijdens het evenement heeft men lak aan deze geluidsnorm. Ook Urban Trail renners zelf ondervonden geluidsoverlast van dit evenement en vonden het lawaai te sterk en schadelijk voor hun oren. Rust en stiltegebieden voor	wonen en de woonomgeving. In gebieden waar functies schuren hebben wij de ambitie om gebiedsprofielen op te stellen met alle betrokkenen (bewoners; ondernemers; instellingen) om gezamenlijk de ontwikkelingsrichting van het gebied af te spreken gebaseerd op de kwaliteit en identiteit van de plek. Het opstellen van gebiedsprofiel in een specifiek gebied hangt overigens af van de prioriteit en beschikbaarheid van budget die college en gemeenteraad daaraan toekennen.

		binnenstadsbewoners en dit behouden. Authenticiteit versus teveel horeca plannen in de binnenstad: Geen doorgang van horecagelegenheden direct naar deze parkjes, stiltegebieden toe om rust en authenticiteit van de stad te bewaren. Voorbeeld: tuin (tussen Springweg en Brandstraat en Oudegracht) van het voormalig reguliere klooster. De plannen voor horeca aldaar (tav het oude Tivoli) aub strikt gescheiden houden van deze tuin van het voormalig reguliere klooster. Dat wil zeggen: GEEN doorgang vanaf de Oudegracht door het pand van het oude Tivoli heen naar de achterkant, naar deze tuin. Geen commercieel terras achter aangrenzend aan deze reguliere kloostertuin. Dit om de rust en de authenticiteit van dit stiltegebied te waarborgen en te beschermen tegen de overdonderende vercommercialisering van de	

		binnenstad zodat de binnenstadsbewoners zelf ook rust en ademruimte hebben en houden in de zo nu al te drukke binnenstad. Ook straks als na de Coronacrisis de stad weer op volle toeren draait! Behoud van stiltegebied met zijn authentieke gevels 360 graden rond! Door de jaren heen ben ik ook ‘ingebouwd’ door de horeca, eetgelegenheden. Zowel voor als achter mijn woning zijn er grote pijpen van de horeca, luchtafzuigingsinstallaties geplaatst, die tot de hoogte (3 hoog) van mijn woning komen en de kook-, etenslucht van deze keukens afvoeren. In de middag wordt daar gekookt en in de zomer heb ik s’middags dagelijks deze kooklucht voor enkele uren in mijn woning hangen. Verkeer Oudegracht: graag handhaving snelheid en eenrichtingsverkeer. Maaltijdbezorgers die heel hard rijden en rakelings langs je heen	

		rijden. Rakelings voel je die kist langs je rug heen. Met die elektrische scooters hoor je ze pas als ze naast je zijn. Fietsen binnenstad goed, maar graag handhaving eenrichtingsverkeer, ook voor fietsen.	
60	N.v.t.	Zie bijlage 6	Zie bijlage 6
61	N.v.t.	Zie bijlage 7	Zie bijlage 7
62)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Meer groen en minder auto's. Openbaar vervoer. Fiets promoten als beste, schoonste en gezondste vervoermiddel. Bredere trottoirs	Dank u.
62)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Verbieden van grote evenementen met keiharde muziek en drink/snackbars. Tegengaan van massa toerisme. Aandacht voor gezond stedelijk wonen met voldoende rust, ook nachtrust	In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad en regio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak ‘Levendigheid en rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans’ gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de

			aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen. Voor de goede orde: In 2008 telde het centrum 32 miljoen bezoekers, in 2010 waren dit er 22 miljoen, en in 2018 29 miljoen. Door de coronacrisis is het aantal bezoekers dramatisch teruggelopen (zie ook blz. 87 voor het aantal passanten in het winkelgebied). Van deze bezoekers (pre-corona cijfers) kwam de helft uit Utrecht zelf en 35% uit de regio. Ongeveer 15% waren toeristen. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. (Zie ook blz.189 voor cijfers over toerisme). De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie bl. 77).
62)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Ik wil graag meewerken aan een levendigheid, die past bij het historische karakter van de binnenstad en die ook past bij de bewoners.	Dank u wel voor uw aanbod.
63	N.v.t.	Zie bijlage 8	Zie bijlage 8
64	N.v.t.	Zie bijlage 9	Zie bijlage 9
65	N.v.t.	Richting 6: goed bereikbaar en minder parkeren op straat: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A vinden wij het van belang, dat de (binnen)stad ook goed bereikbaar blijft met de auto en dat er ook voldoende parkeerplaatsen blijven in de	Richting 6: parkeren. Wat betreft parkeren. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Ook blijft het mogelijk in de binnenstad te fietsen. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, zowel auto als fiets. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren.

		binnenstad ook wanneer dit ten koste gaat van het OV. Het is niet voor iedereen mogelijk/ wenselijk om te voet per fiets of OV naar de stad te gaan. Richting 14: evenementen passen bij de locatie: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A zijn wij van mening, dat evenementen een toevoeging zijn voor de stad en dat evenementen geen negatieve invloed hebben op de verblijfskwaliteit en leefbaarheid van de (binnen)stad. Richting 15: Balans tussen levendigheid en rust: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A vinden wij het van het grootste belang dat prioriteit wordt gegeven aan verblijfskwaliteit en dat overlast van met name vrachtwagens en OV drastisch verminderd zou moeten worden. Richting 23: Vertragen op de binnenstadsas:	Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner (in de binnenstad) nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. In de nieuwe Parkeervisie 2021, die de gemeenteraad voor de zomer van 2021 ter besluitvorming krijgt aangeboden is een voorstel opgenomen om geen parkeerplaatsen in de Binnenstad te realiseren. Richting 14: evenementen passen bij de locatie In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.

		Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A vinden wij vanwege de negatieve invloed op de verblijfskwaliteit dat het aantal verkeersbewegingen van m.n. het OV en vrachtverkeer drastisch moet worden beperkt. Richting 26: bezoekers gastvrij verwelkomen: Als bewoners van Buitenwittevrouwen en als onderdeel van zone A zijn wij uiteraard van mening dat bezoekers gastvrij ontvangen moeten worden zolang en vooral wanneer dit gene afbreuk doet aan onze schaarse buitenruimte en niet ten koste gaat van de verblijfskwaliteit van de leefomgeving.	Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad en regio, zoals de start van een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Richting 15: Balans tussen levendigheid en rust Richting 23: Vertragen op de Binnenstadsas Verblijfskwaliteit van de binnenstad gebaat is bij minder autoverkeer in het gebied. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. In de binnenstad zijn er beperkingen van kracht t.a.v. aslast van vrachtverkeer. Bevoorrading (logistiek) zal echter nodig blijven. Richting 26: bezoekers gastvrij verwelkomen Door de druk op de binnenstad te verdelen over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters en ook voor bezoekers. Daarnaast willen we meer ruimte in de

			binnenstad vrij te maken voor voetgangers, groen en verblijf o.a. door een obstakelvrije openbare ruimte te creëren bijvoorbeeld door straatparkeren te verminderen.
66)1	N.v.t.	After reading the summary (English version) and attending your seminar, I have made a list of Comments based on the 4 quality criteria. Hope those comments can contribute with your great project. I will be more than happy to explain those at your request.	Thank you for your suggestions and offer to explain those personally.
66)2	On Resilience	- More green or environmental friendly buildings (LEED certified or similar)? - More energy independent buildings (solar panels, green roofs)? - High Speed Internet access? Is 5G good? - Cybersecurity - Systemic racism - Covid 19	Utrecht has ambitions and rules for environmentally friendly building. These rules are applicable to the whole city and not only meant for the binnenstad. Therefore, these are not highlighted in the Omgevingsvisie Binnenstad. The other comments are also very relevant to the city as a whole. We have a unit specifically working on the internet of things, its application and risks in public space. Regarding COVID-19 we have a support package for local enterprises.
66)3	On Transport/ Traffic	- High Lane (elevated) paths for bikes/small Scooters, wheelchairs, rigshas, etc, to overlook the city (or parts)? - Bodies of water (canals) used for transport? people, trash, deliveries, logistics - Is aligned with UTRECHT Mobility plan 2040?	Thank you for your ideas and suggestions. In general, these points are part of the Vision, network for bikes, and use of canals for transport/logistics (aim 23: slow down the central axis; aim 7: customize supply; aim 25: regulate the use of waterways). We will look into those in more detail when we get to the phase of implementation of the Omgevingsvisie. And yes, the Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is aligned with the Mobiliteitsplan 2040.

66)4	On Beauty or Public Space	- Amphitheater/open areas for outdoor plays? - More trash bin available (there are not many)	Thank you for your ideas and suggestions. in the vision we indicate the use of public space for performances and outdoor plays in aim 11: shop and work, experience and meet and aim 10: maintain social facilities and a healthy living environment. We also work on inviting and clean environment.
66)5	On Variety	- Less fast food/clothing chains, more local providers - Space for Civic Participation	Thank you for your ideas and suggestions. We are looking for a diversity in retail shops and food facilities. It is dependent on the owner of real estate to rent out its building, as along as its function is in line with the legal zoning plan. The municipality offers space for civic participation in most of its projects.
66)6	On Housing	- Affordable Housing?	Affordable housing is an important topic in the Omgevingsvisie (Aim 9). However, the municipality itself does not build houses. It may set some pre-conditions for giving out licenses to project developers (e.g. percentage of affordable houses in a project), but basically it is the market that influences prices of rents and purchase of houses.
66)7	On Urban Innovation	- Internet of Things? - Digital Economy/ New Value Creation - Artificial Intelligence	These themes are relevant to the whole city (general policy) and not only meant for the binnenstad. Therefore, these are not highlighted in the Omgevingsvisie Binnenstad. Also see answer above.
66)8	On Governance	- Social Protection measures - Agile	Social Protection measures are very relevant to the city as a whole (general policy) and not only meant for the binnenstad. Therefore, these are not highlighted in the Omgevingsvisie Binnenstad.
67	N.v.t.	Bijlage 10	Bijlage 10
68	N.v.t.	Bijlage 11	Bijlage 11
69	N.v.t.	Bijlage 12	Bijlage 12
70	N.v.t.	Bijlage 13	Bijlage 13
71	Wat wilt u verder nog kwijt	Ik wil via deze weg de visie van	Zie reactie inspreker 84

	over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Binnenstad030 ondersteunen.	
72	N.v.t.	Zie bijlage 14	Zie bijlage 14
73	N.v.t.	Zie bijlage 15	Zie bijlage 15
74	N.v.t.	Zie bijlage 16	Zie bijlage 16
75	N.v.t.	Inmiddels heb ik kennis genomen van de Binnenstadsvisie 2040, waar in grote lijnen onder andere de publieke ruimte wordt geschetst. Deze reactie betreft het gebruik van de openbare ruimte. Zelf ben ik werkzaam in de binnenstad van Utrecht en woon ik in het singelgebied. Wat positief stemt is dat het autoverkeer verder wordt teruggedrongen, en dat schrijf ik nota bene als autobezitter in de binnenstad. Mijn advies op dit punt is om ook aandacht te schenken aan de akoestische ellende die een enkele auto of motorbezitter over zijn of haar omgeving uitstort. Zoals bekend ondermijnt geluidsoverlast de gezondheid van stadsbewoners. Terug naar de visie.	1. Verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Het maken van meer ruimte door bijv. het verplaatsen van autoparkeren op straat is één van de aspecten van het realiseren van meer kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom worden in de Omgevingsvisie ook bijvoorbeeld genoemd: comfort, inrichtingsniveau, passende functies, een ontspannen tempo van het verkeer. Allemaal zaken waar ook bewoners profijt van hebben. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Ook spelen is zowel voor bewoners als bezoekers. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de Ruimtelijke Strategie Utrecht

		Wat mij opvalt is dat de binnenstad in grove lijnen wordt neergezet als een verblijfplek voor bezoekers, die op allerlei manieren, momenten en vooral op allerlei plekken in de stad hun "verblijf" vorm kunnen geven. Ik verwijs naar de term speelplekken, die niet alleen wordt gehanteerd voor kinderen. Wat de laatste jaren laten zien is dat de binnenstad drukker en drukker wordt, wat zich ook uit in het toenemend gebruik van de openbare ruimte. In de visie wordt gesproken van (nog meer) evenementen die bezoekers naar de binnenstad moeten trekken. Ook wordt gewezen op de singels waar nog meer boten, kano's en peddelende surfers bij kunnen. Waar de singels vroeger een strook van rust waren in de stad, zijn zij nu een extra benutte plek voor vertier, ook in de avond. Hiermee kom ik tot de essentie	2040. 2. De oppervlakte van de binnenstad is overzichtelijk en beperkt. Maar de variatie die Utrecht heeft op dit relatief kleine oppervlakte wordt gezien als een bijzondere kwaliteit; alles is bijv. beloopbaar. Onze ambitie is deze variatie vast te houden. Dat er groei is van de stad en van het aantal gebruikers van de openbare ruimte in de binnenstad is een feit, ook het gebruik van het water. De ambitie van de Gemeente Utrecht is om deze groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. De Omgevingsvisie stelt dat er regulering nodig is om de druk op de ruimte op en om het water goed te verdelen. Dit wordt onder andere uitgewerkt in de Visie stadswater die momenteel wordt ontwikkeld. 3. Inderdaad blijft wonen ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Omgevingsvisie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsprofielen en het omgevingsplan.

		van mijn bezwaren tegen de visie: de binnenstad wordt niet langer beschouwd als een plek waar mensen wonen en werken, belangen waarmee bezoek en vertier in balans moeten worden gebracht. De binnenstad is veeleer een plek waar ieder die het maar wil zich ten koste van het woongenot van de bewoner kan vermaken. Veelgehoord argument is in dit verband dat men dan maar niet in de binnenstad had moeten gaan wonen. Het had de gemeente zich gesierd als zij meer oog zou hebben voor de belangen van die stadsbewoners die zich steeds minder op hun plek voelen in een stad, waarvan de publieke ruimte steeds meer wordt verkocht in de meest brede zin van het woord. Dit verhoudt zich niet met een uitgebalanceerde afweging van alle belangen waar een kleine en bemeterde binnenstad van Utrecht om vraagt. Met de visie wordt de binnenstadsbewoner verder op de achtergrond	

		geplaatst en heeft deze maar te leven met een binnenstad als belevingspark. Mijn advies is om het gebruik van de openbare ruimte te beperken en juist niet uit te breiden. De singels en oevers zou de gemeente bijvoorbeeld niet als plek moeten aanwijzen voor verblijf van welke zin dan ook. De reden voor deze beperking is dat anders de binnenstad geen enkel rustpunt voor het oog en oor meer kent. Door het steeds meer vrij geven van de beschikbare openbare ruimte wordt het gegeven dat de stad meer inwoners gaat hebben, niet alleen extra benadrukt. De negatieve gevolgen van een oplopend inwonertal worden op die manier ook nog eens versterkt.	
76)1	Wat vindt u goed aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Dat vervoer over water (weer) wordt gezien als kans voor de Stad Utrecht. Immers is de stad Utrecht gebouwd in/om het water. Vervoer over water sluit precies aan bij hetgeen op pagina 22: bevoorrading op maat.	Dank u.

		- Op pagina 111 staat de kern: Bij de ontwikkeling van de stad Utrecht is de ligging aan waterlopen altijd een belangrijke factor geweest. Het water was de levensader van de stad. - Op pagina 183 staat het mooi omschreven: 'Gezien de ambities in deze omgevingsvisie lijkt het wenselijk dat het gebruik van het water voor de bevoorrading en de afvoer van afval voorrang krijgt boven recreatief gebruikt/'	
76)2	Wat kan er beter aan de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	4 punten ter verbetering inclusief vragen: 1. Er wordt wel geschreven over Hubs oa p66 noodzaak van hubs, maar nergens wordt expliciet de koppeling gemaakt naar de Hubs die daarvoor vereist en in het bijzonder de ENIGE haven binnen de sluizen die Utrecht nog ter beschikking kan hebben: De Liesboschhaven. Deze plek willen we nu, vanuit de white label gedachte Cityport of Utrecht, al ter beschikking	1. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een ambitiedocument en geen uitvoeringsplan. Concrete uitwerking vindt plaats in beleid op specifieke thema's of specifieke projecten. Dat geldt ook voor hubs/toekomst van de Liesboschhaven. 2. In richting 7 'bevoorrading op maat', blz. 65 wordt expliciet de mogelijkheid van gebruik van water voor logistiek benoemd. Dat geldt ook voor commercieel en recreatief gebruik van water richting 25 'gebruik vaarwater reguleren'. Op dit moment wordt ook de Visie stadswater opgesteld. Er zijn bijeenkomsten waaropu kunt meepraten over het gebruik van het vaarwater. De Visie Vaarwater gaat onder andere in op vaarroutes en gebruik. Op deVisie Vaarwater is inspraak mogelijk. Naar verwachting wordt deVisie Vaarwater in het najaar vastgesteld. De Visie Vaarwater enOmgevingsvisie Binnenstad 2040 worden op elkaar afgestemd. 3. Zie boven.

		stelling voor deze hub-functie. Vraag: dit is ons inziens 1op1 gekoppeld aan het behoud van de enige haven binnen de sluizen van Utrecht = Liesboschhaven. Waarom wordt deze niet benoemd? En aanvullend hierop, waarom wordt deze haven nu bestempeld voor woningbouw in de toekomst? Dit is tegenstrijdig met deze visie, en met de groei en de behoefte van de stad. 2. Nog explicieter duidelijk maken welke kans water biedt voor de ruimte: Op pagina 60 schets u mooi een beeld van hoe het beeld van auto naar fiets/wandelen transformeert. Treffend / opvallend is hierbij dat er geen gebruik gemaakt gaat worden van water. Terwijl dat juist nog meer ruimtegebruik oplevert (minder transport over de weg). Waarom is dat niet verwerkt? De gemeente Amsterdam doet dit bv wel heel expliciet 3. Te weinig overslagpunten in	

		'binnenstad/gebied' (bv bij Hoog Catharijne, richting Leidsche Rijn) Op pagina 65 staat letterlijk: Als je door de binnenstad wandelt, heb je minder last van bevoorradend verkeer doordat er genoeg plekken zijn voor laden en lossen en meer wordt vervoerd over het water. Vraag: hoe kan het dat er wel rekening wordt gehouden met laden en lossen over de weg. Maar dat dit te beperkt is ingeregeld voor water in de visie2040, terwijl er wel een ambitie is over water? De overslagpunten zijn ons inziens noodzakelijk om laden en lossen over water mogelijk te maken (middels vaste overslag-plekken). Op pagina 184 staat een eerste indicatie voor overslagpunten Hier missen echt overslagpunten in de binnenstad, en wordt niet de koppeling gemaakt met de hubs op de rand van de stad / Liesboschhaven. Verdiepingsvragen - Waarom geen overslagpunten	

		in de binnenstad? - En waarom staat er niet dat deze vereist zijn in de nabije toekomst, anders zal immers vervoer over water niet op gang gaan komen (dat is nu namelijk het grootste struikelblok)?	
76)3	Wat wilt u verder nog kwijt over de voorlopige omgevingsvisie Binnenstad?	Als u deze ambitie in 2040 waarheid wil laten worden is er op korte termijn al actie vereist. Immers vereist vervoer over water een systeemomslag waarbij ruimtelijke ordening, duurzaamheid en mobiliteit gezamenlijk aangepakt moeten gaan worden.	De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is inderdaad een lange termijn visie. De Omgevingsvisie stuurt beleid en uitvoeringsprojecten in de richting van de ambities. Dat begint nu al.
77	N.v.t.	Tekst van inspraakreactie 84	Zie inspraakreactie 84
78	N.v.t.	Zie bijlage 17	Zie bijlage 17
79	N.v.t.	De Omgevingsvisie 2040 is een mooi boekwerk waarin veel aspecten van de binnenstad van Utrecht aan bod komen. Een compliment voor de samenstellers. Toch mis ik nogal wat invalshoeken. Ik zal die hieronder noemen. Het rapport begint met ‘Utrecht groeit en bloeit’. Dat de stad ‘bloeit’ in 2040 is een veel te rooskleurig beeld wat niet voldoende wordt onderbouwd. Ik mis bovendien een	Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad groeit de komende jaren. Dat is een feit. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet de groei in de komende 20 jaar onder andere als een manier om te voorzien in de groeiende behoefte naar woningen en als een middel om de kwaliteit van leven in de bestaande stad te verbeteren (bijvoorbeeld de bestaande stad groener en duurzamer te maken). De ambitie van de Gemeente Utrecht is om de groei in goede banen te leiden door o.a. de binnenstad in 2040 onderdeel uit te laten maken van het vergrote centrum, waarvan ook het Stationsgebied en Beurskwartier deel van uitmaken. Dit centrum is het hart van de flink gegroeide stad

		samenhangende visie gericht op de gezondheid van burgers, het welzijn en de verbinding die onvermijdelijk onder druk komen te staan in een stad die in 2040 met 100.000 inwoners zal zijn gegroeid. Hoezo dat aantal? Neem wat wenselijk is als uitgangspunt i.p.v. te verwachten ontwikkelingen. De groeiambitie met de helft terugschroeven is het eerst wat nodig is. Het rapport is te veel gericht op vertier en beleving en te weinig op (noodzakelijk) bezoek. De term bezoekers heeft een veel te beperkte uitleg. Bezoekers zijn per definitie ook bewoners die noodzakelijk afhankelijk zijn van winkels in het centrum, simpelweg omdat in omliggende wijken 'speciaalwinkels' ontbreken. Waar in de binnenstad bijna geen supermarkten zijn te vinden, beperkt in omliggende wijken het winkelaanbod zich vaak tot supermarkten. Een term die vaak terugkomt is levendigheid. Dat is gauw een eufemisme, voor overlast voor	waarin ook nieuwe centra zijn ontstaan zoals Leidsche Rijn Centrum, Lunetten/Koningsweg en Utrecht Science Park. Voorzieningen worden dus ook verspreid over deze centra en daarmee de hele stad. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze Visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. gebiedsprofielen en het omgevingsplan. In richting 10 'Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving' geven we aan dat de gemeente streeft naar een gezonde leefomgeving in termen van voorzieningen maar ook wat betreft (geluids)overlast. In richting 15 'Balans tussen levendigheid en rust' maken we duidelijk dat we streven naar een balans tussen functies zoals wonen, winkelen en uitgaan. De oppervlakte van de binnenstad is overzichtelijk en beperkt. Maar de variatie die Utrecht heeft op dit relatief klein oppervlakte wordt gezien als een bijzondere kwaliteit; alles is bijv. beloopbaar. Onze ambitie is deze variatie vast te houden. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak 'Levendigheid en rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans' gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is tot stand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers.

		de ander. Te stellen dat in 2040 de overlast is afgenomen is wensdenken. Het voorstel om van de Jaarbeurs een bruisend nachtleven te maken is vragen om moeilijkheden. Het politiecorps kan nu al het uitgaansleven (pre-corona) niet aan. In de afgelopen jaren zijn daar genoeg voorbeeld van geweest en heeft de politie zelf ook signalen afgegeven. Het ontbreken van sluitingsuren voor de horeca leidt niet alleen in de binnenstad maar ook in omliggende wijken tot overlast (nachtelijke herrie, glas op straat). Het nobele streven naar meer ruimte voor voetgangers moet ook betekenen dat een obstakel als billboards gaat verdwijnen. Voor een prettige verblijfruimte is nodig dat het straatbeeld minder prikkels kent. Dus beslist geen dagelijkse bezetting van pleinen door terrassen. Vreemd om te stellen dat 'veel horecaterrassen de openbare ruimte op een prettige manier verlevendigen'. Nee, pleinen zijn er ook voor de voetganger,	Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen. In de Omgevingsvisie is veel aandacht voor het maken van een beter toegankelijke openbare ruimte door kritisch te kijken naar objecten van particulieren, gemeente en bedrijven, zoals reclameborden, paaltjes, uitstallingen, geparkeerde auto's, afvalcontainers, etc. Ook terrassen hebben daarbij onze aandacht. Het omzetten van permanent ruimtegebruik naar meer flexibel gebruik van de ruimte (bijv. geen permanente kiosk, maar een tijdelijke foodtruck) is één van de oplossingsrichtingen om meer ruimte beschikbaar te maken voor iedereen op het beperkte oppervlak van de binnenstad. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 'Bezoekers gastvrij verwelkomen' geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning. (blz.188). In de Omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: 'Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels' bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Dank u voor de suggestie voor het vergroenen van tuinen. In de Omgevingsvisie staat dat we er in de binnenstad de voorkeur aan geven om boomsoorten aan te planten die zo groot mogelijk kunnen worden als op de plek passend is. Dit omdat een grote boom de meeste biomassa vormt en het meeste effect heeft op biodiversiteit, verkoeling en uitstraling in de stad.

		voor de fietser. De foto op pagina 51 toont dus hoe het niet moet. Gelukkig lees ik dan weer op pagina 50 dat er ook aan mensen die niet iets willen consumeren wordt gedacht, maar hoeven echt geen bankjes te zijn, een plein mag leeg zijn, dan ervaar je de ruimte juist meer. De voetganger die van de schoonheid van de Mariaplaats wil genieten moet zorgeloos kunnen flaneren. Daar horen dan ook geen foodtrucks bij. Op pag 57 staat terecht, dat wandelen en fietsen ‘gezond’ is, maar zo dient de horeca ook langs deze gezondheidslat te worden gelegd. Utrecht kan zijn naam als stad van Life Sciences en Duurzaamheid (Utrecht Science Park) eer aan doen door alcoholloze en consumptieloze pleinen en straten in te richten. Het is sowieso kortzichtig om van de Neude een horecaplein te willen maken (p. 105). Horeca waar alcohol de hoofdmoot vormt, nodigt mensen niet uit die daar niet zoveel mee hebben of dat niet mogen (leeftijd).	Onze ambitie is om de binnenstad van alle Utrechters te laten zijn. We hechten belang aan variatie aan soorten woningen (huur/koop; betaalbaar/duur; groot/klein; voor ouderen/gezinnen/jongeren) en gebruiken de instrumenten daarvoor die we tot onze beschikking hebben (bijv. bij nieuwbouw eisen stellen aan betaalbaarheid van woningen). Daarom streven we bijvoorbeeld naar een variatie van winkels en voorzieningen, en stellen we een meer sturend evenementenbeleid voor. Toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking heeft ook grote aandacht in de Omgevingsvisie. De kern van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is dat het een ambitiedocument is. De visie geeft aan waar we heen willen met de binnenstad. Het is geen uitvoeringsprogramma. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt het leidende kader voor gemeentelijke programma’s, projecten en reguliere beheeractiviteiten. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na het vaststellen van de Visie.

		Wat hoort dan wel bij een uitnodigende en ontspannen inrichting van de openbare ruimte (pag. 53)? Dat zijn bijv. fonteinen of beelden (die niet uitnodigen tot vandalisme). Fijn is het te lezen dat openbare gebouwen wc-faciliteit gaan aanbieden. Dat moet dat wel aan de buitenkant van die gebouwen d.m.v. schildjes zichtbaar zijn. De IBD-vereniging (mensen met darmziekten) zal Utrecht daar dankbaar voor zijn. Op sommige dagen, vooral zaterdag (pre-corona) is het vaak heel druk in de binnenstad, tot risico op ongelukken toe. Gesteld wordt dat Utrecht in 2040 ‘nog steeds geen stad is voor het massatoerisme’. Om die wens in vervulling te laten gaan, kan de Citymanager nu dus opstappen. Ook dient Utrecht de aanvraag voor Unesco Erfgoed in te trekken, want zo’n status leidt gegarandeerd tot massatoerisme. Overigens heeft de binnenstad met al zijn monumenten al een	

		beschermde status. Sowieso moet Utrecht stoppen met de overlastgevende ‘festivalgekte’. Het hoofdstuk Veerkracht op pag 110 roept bij mij ergernis op als ik bijv. lees dat Utrecht in de loop der tijden bijv een tornado en bezettingen trotseerde. De waarheid is dat in Tweede Wereldoorlog Utrecht niet heeft kunnen voorkomen dat honderden Joden zijn opgepakt en om het leven zijn gebracht. De waarheid is dat de Domkerk na de tornado in 1674 nooit meer opgebouwd. Wat betreft het noodzakelijke antwoord op de klimaatverandering wil ik als tip meegeven dat bijv. verstening van tuintjes simpel kan worden omgebogen in groen door bewoners het volgende aanbod te doen: voor het weghalen van de tuintegels door de burger, voert de Gemeente deze stenen af en levert een grote zak aarde af voor de inrichting van de tuin. Een volgende tip betreft inrichting van de parken. Daar dienen zoveel mogelijk grote volwassen bomen te worden	

		geplant i.p.v. kleintjes. Een voorbeeld is het bomenarme Grifpark, waar op hete dagen maar weinig verkoeling en weinig schaduwplekken zijn te vinden. In een stad gaat het om mensen en inclusiviteit. Deze Omgevingsvisie schetst een geidealiseerd toekomstplaatje dat te veel is gericht op de individuele (jonge) mens die zich wel redt en niet veel moeite heeft om de veranderingen in de samenleving te volgen. Maar hoe zit het met de ‘gastvrijheid‘ voor andere groepen: de ‘laaggeletterde inwoners’, mensen die snel overprikkeld raken, mensen die slecht ter been zijn, mensen van een niet-westerse afkomst, ouderen of personen met een smalle beurs? Daar biedt deze toekomstvisie te weinig perspectief voor.	
80	N.v.t.	Met interesse hebben we kennis genomen van de voorlopige omgevingsvisie binnenstad. Wat we goed vinden is dat er aandacht is voor duurzaamheid en verbinden. Met alle	Zie ook inspreker 63 (bijlage 6)

		vertrouwen kan Utrecht de toekomst tegemoet. We missen echter de positie van de kerken in dit stuk. En dus ook van de Catharinakathedraal aan de Lange Nieuwstraat. Dat is een gemiste kans. Zowel vanuit historisch perspectief als vanuit het oogpunt van wonen, leefbaarheid, cultuur als vanuit aantrekkelijkheid voor niet Westerse of Nederlandse bewoners zoals expats en studenten. Voor Utrecht was de rol van de (RK) kerk onvoorstelbaar belangrijk. Zonder de rijke geschiedenis van de bisschoppen van Utrecht had er bijvoorbeeld geen Domtoren gestaan. En zonder de vele kloosters was er geen Museum Catharijneconvent of Centraal Museum geweest. Wij zien dat voor Utrechters, toeristen en niet Nederlanders deze geschiedenis erg belangrijk is. Na 1566 zien we veel protestantse kerken	

		verschijnen. Tot ongeveer 1815 gaat de RK kerk ondergronds. Maar ook die geschiedenis is boeiend en heeft een groot verhaal te vertellen. Denk bijvoorbeeld aan de Utrechtse Schuilkerken. Daarna komt er een katholieke emancipatie op gang en weer later zijn er veel kerken gesloten. Gelukkig werken de kerken, zowel de protestantse als de katholieke goed samen. Met elkaar en met moskeeën en islamitische organisaties. Kijken we naar heden en toekomst dan zien we dat in Nederland ongeveer 1 miljoen Christenen van niet Nederlandse afkomst wonen en leven. Dat is een grote groep die vaak niet wordt genoemd, maar die je niet over het hoofd zou moeten willen zien. Zeker niet in de grote steden. Heel concreet zien we dat in de Catharinakathedraal de belangstelling voor de Engelse Mis steeds verder toeneemt. Bijna 200 kerkgangers op zondag vóór Corona was	

		daarbij geen uitzondering. Graag zien we dus dat het belang van de (historische) kerken en de gewenste toegankelijkheid hiervan meer wordt benadrukt. Kerken staan namelijk in de samenleving en zijn geen randverschijnsel. Een mooi voorbeeld van een goede samenwerking tussen gemeente, kerk en museum is de recente herinrichting van het kerkplein geweest voor de Catharinakathedraal. Dit plein is in het voorjaar van 2021 opgeleverd. En op allerlei gebied is goed samengewerkt. Er is verbindend gedacht vanuit alle betrokkenen en vanuit mogelijkheden. Het plein is er enorm op vooruit gegaan en veel uitnodigender en opener geworden. We zien kinderen spelen, ouderen en volwassenen samenkomen en ontspannen. Velen lopen even binnen in de kathedraal. iets wat je ook terugziet in de aantallen bij Kerken Kijken, of lopen door naar het museum. Bovendien is het plein nu een uitnodigende	

		eenheid. Voor ons is het belangrijk dat de Catharinakathedraal en andere kerken onderdeel zijn van een levendige stad. Toegankelijkheid en het verbinding maken met de Binnenstad zijn hierin sleutelwoorden. Op deze manier krijgt Utrecht er een hoop levende monumenten en gebouwen voor samenkomsten en verbinding bij. Mensen voelen zich dan nog meer welkom en thuis in onze mooie en historische stad waar nog zoveel te zien en te beleven is. Ook in 2040. Graag denken we verder mee met de toekomstvisie van de stad.	
81	N.v.t.	De belangrijkste doelstellingen kan ik onderschrijven. De stad is gebaat bij meer aandacht voor de verblijfskwaliteit. Schoonheid en ontspanning zijn bij uitstek beschrijvingen die horen bij het blijven. “Verweile doch, du bisst so schön” wist Goethe al te dichten en hiermee	We zijn het met de zienswijze eens dat de verblijfskwaliteit van de binnenstad gebaat is bij minder autoverkeer in het gebied. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat

		de verhouding tussen deze dimensies te verwoorden. Alleen wie in rust verblijft neemt de gelegenheid om de schoonheid te ontdekken en te benaderen. De binnenstad is geen verkeersruimte maar een bestemming. Wie de binnenstad echt als verblijfsruimte ziet moet de auto eigenlijk verbannen uit dit deel van de stad. Voor de meeste Utrechtenaren is de binnenstad met de fiets of het openbaar vervoer te bereiken. De auto is als object al de ontkenning van het fenomeen verblijf. Het is een buitenstaander die misplaatst is in deze omgeving van geschiedenis en verfijning in de vormgeving van het straatbeeld. De snelheid van de auto is een brute invaller die het ritme van de stad verstoord. Alleen voor diegenen die niet zonder auto kunnen zou een uitzondering gemaakt kunnen worden. Gehandicapten, bezorgdiensten of toeleveranciers kunnen met technische middelen	hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. We zijn het zeker met de inspreker eens. De fietser heeft een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid, fietsen draagt bij aan gezond bewegen en is een schoon vervoermiddel. Echter zullen voor fietsen ook keuzes moeten worden gemaakt om bij te dragen aan een leefbare binnenstad en om bijvoorbeeld andere functies als voetgangers, verblijfkwaliteit en groen kansen te bieden. Hierbij kan gedacht worden aan de rijdende fietsers (de doorgaande fietsers) verleiden om de binnenstad te fietsen. Fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, zullen in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging maken

		gekenmerkt worden als gerechtigde gebruikers van de auto. Voor alle anderen staat het grootste station van Nederland op loopafstand ter beschikking. Hoe mooi zou het beeld langs de Oude of Nieuwe Gracht zijn als een groot deel van de ruimte niet in beslag zou worden genomen door objecten die in de vormgeving misschien matchen met snelweglocaties of bedrijventerreinen maar niet met het fijnzinnige ritme van classicistische architectuur. Pleinen en straten zonder auto's levert ruimte op voor terrassen, gelegenheden om te zitten en elkaar te ontmoeten. Welbeschouwd vind ik het toch onbegrijpelijk dat vrijwel elke plek in de binnenstad met de auto bereikbaar is - op wat winkelstraten na. Wanneer komt hier eindelijk verandering in en gaat Utrecht het voorbeeld van steden volgen die de auto verbannen uit belangrijke delen van de stad zoals Oslo, Parijs en Kopenhagen? Hoe kan het	voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a. met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.

		dat in een straat als de Kromme Nieuwegracht die al voor de fiets niet echt breed bemeten is auto's parkeren en erdoorheen rijden? Deze straat is voor mij als voetganger al niet aantrekkelijk omdat je er om de haverklap voor auto's aan de kant moet gaan. Als pendant voor mijn visie op de auto laat ik u ook mijn ideeën over de fiets toekomen. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel voor de Utrechtenaren die in de rest van de stad wonen. De fiets mag van mij onderdeel van het straatbeeld blijven. De fiets is door zijn filigranen en open vormgeving als object natuurlijk veel passender bij het straatbeeld dan de auto. Loop een willekeurige souvenirwinkel in en u ziet vrolijke ansichtkaarten met fietsen die aan het grachtenhek staan. Niets opbeurender en weinig ook dat méér Nederlands is dan het beeld van een fiets in de openbare ruimte. Mijn pleidooi is dus om de fiets niet te veel uit	

		het straatbeeld te verbannen. Tenslotte wil ik ook een pleidooi voeren voor de brede inzet van de tram in de binnenstad. Een vervoermiddel dat in vormgeving en bewegingswijze beter past bij de karakteristieken van het historische centrum dan de bus.	
82	N.v.t.	Met deze mail wil ik kort reageren op de Omgevingsvisie Binnenstad2040. Allereerst: de omgevingsvisie is een prachtig document geworden. Complimenten voor de opstellers, het team van deskundigen daarachter en, last but not least, de fotografen. Als je het hele document leest... en nog eens leest... dan lijkt het of er niets aan de hand is. Want wie wil er niet een mooie, gevarieerde, veerkrachtige en ontspannen binnenstad? Maar zoals de Britten zouden zeggen: 'the devil is in the details'. Want als we én meer ruimte voor groen, meer ruimte voor horeca, meer openbare ruimte én meer ruimte voor woningen willen, dan moeten er keuzes worden gemaakt. We moeten op zoek	Dank u wel voor uw uitgebreide reactie. Uw reactie richt zich vooral op de vraag wie beslissingen neemt over de binnenstad en daarmee wie bepaalt wat de balans is tussen functies in de binnenstad (levendigheid/leefbaarheid; openbaar/privé; groen/infrastructuur). U geeft daartoe 4 suggesties. Wat betreft de vraag wie de beslissingen neemt en de balans tussen functies bepaalt, is het formeel zo dat de gemeenteraad het besluitvormend orgaan is op voordracht van het college. Goed bestuur betekent voor ons dat een besluit onderbouwd wordt door voldoende betrouwbare informatie, kennis van de verschillende belangen die betrokken zijn bij een besluit en de effecten van een besluit op de verschillende belanghebbenden. Daarbij worden we geleid door een toekomstbeeld dat wij voor ogen hebben ('gezond stedelijk leven voor iedereen) en financiële en beleidsmatige kaders die opgesteld en besloten zijn door de gemeenteraad. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 hebben we ervoor gekozen op de stad in een vroege fase te betrekken bij het opstellen van de visie. We hebben eerst een discussiedocument opgesteld als inbreng in het gesprek met de stad. Vervolgens hebben we tal van activiteiten georganiseerd om ieder die dat wilde de gelegenheid te geven met ideeën te komen. Daarna is pas de concept-visie opgesteld.

		naar de juiste balans. En hoe de balans ligt, dat is precies de crux van beleid en juist daarover wordt in deze visie bijzonder weinig geschreven. De vraag is dus: waar ligt de balans tussen levendigheid en leefbaarheid? Tussen openbaar en privé? Tussen groen en infrastructuur? En nog veel belangrijker is de vraag: **wie bepaalt waar die balans ligt?** Gemeente? Ondernemers? Bezoekers? Bewoners? En welke bewoners dan? Of wie van de Gemeente? En welke ondernemers? Wie aan tafel zit is bepalend voor hoe de stad zal worden ingericht. In theorie heeft de Gemeente graag 'iedereen' aan tafel. Alleen in de praktijk schieten de bewoners er nogal eens bij in. Zij worden pas laat in het proces betrokken, of helemaal niet, of ze worden niet serieus genomen, of er wordt bewoners een aantal vooraf bepaalde keuzes voorgelegd – A, B of C – terwijl opties D t/m Z al afgeschreven zijn, zonder inspraak van bewoners. Van dit soort 'burgerparticipatie-even-aftikken- praktijken' zijn genoeg voorbeelden te vinden in de stad Utrecht (elk woord een	Wat betreft uw concrete suggesties. - Bewoners prioriteiten onder de 26 richtingen laten bepalen. Er staan veel ontwikkelingsrichtingen in de concept-Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Zij zijn vaak niet heel ingrijpend. Echter, samen zijn zij bepalend en richtinggevend voor hoe de binnenstad van de toekomst eruit komt te zien. Dit betekent dat op vele beleidsterreinen accenten gelegd (gaan) worden die gebaseerd zijn op de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Er is geen sprake van een hiërarchie van prioriteiten maar van een samenspel van acties op verschillende beleidsterreinen, bijv. op terreinen van mobiliteit, wonen, openbare ruimte, groen en economie. Waar zich mogelijkheden en ontwikkelingen voordoen geldt de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als leidend. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zelf is geen uitvoeringsplan. Prioriteiten in de uitvoering worden bepaald door college en gemeenteraad. - Burgerraad. Wij voorzien voor de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 het opzetten van een Samenwerkingsverband (blz. 192). Daar zitten naast bewoners ook andere belanghebbenden zoals ondernemers en de universiteit in. Het mandaat en de samenstelling moeten nog nader uitgewerkt worden. De willekeurige selectie van bewoners is een optie. - Participatory budget. In de gemeente experimenteren we op dit moment met 'buurtbudgetten' die op deze leest geschoeid zijn (zie ook blz. 195). - Diversiteit in projectteams. De gemeentelijke organisatie werkt meer en meer vanuit integrale opdrachten voor multidisciplinaire teams. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is daar een voorbeeld van.

		andere link). Uiteindelijk zijn het vaak toch de meer kapitaal-krachtige groepen (ondernemers, vastgoedeigenaren) die de beslissingen nemen. Money talks. Met als resultaat dat de woningen toch wat duurder uitvallen dan verwacht; dat de betaalbare huurwoningen toch maar aan een ontwikkelaar worden verkocht; of dat bewoners toch moeten wijken voor de lopende bezoekers van de stad. Even terug naar de visie. Wat ontbreekt er? **Een visie op wie de beslissingen gaat nemen in de stad.** Het is duidelijk dat Gemeente en marktpartijen al behoorlijk wat beslissingsbevoegdheid hebben. Geef de bewoners ook échte beslissingsbevoegdheid. 1. Begin met de visie: er zullen keuzes moeten worden gemaakt. Wat is belangrijk? Laat bewoners aangeven welke van de 26 (!) punten in de visie het belangrijkst zijn, van ‘1. Beeldbepalende gebouwen publiek	

		toegankelijk maken' tot '26. Bezoekers gastvrij verwelkomen'. Met een prioritisering kunnen moeilijke vraagstukken, waar twee ambities wringen, worden beslecht. 2. Experimenteer met een 'burgerraad' op wijkniveau: willekeurig geselecteerde bewoners worden gevraagd mee te denken over complexe vraagstukken. Vanaf het begin. Is het een succes? Dan op stadsniveau! 3. Zoals al beschreven: money talks. Experimenteer met een burgerbudget, ook wel een 'participatory budget' genoemd. Willekeurig geselecteerde bewoners bepalen zelf waar een deel van het stadsbudget naar toe gaat. Zo worden ook bewoners kapitaalkrachtig genoeg om een vinger in de pap te houden. 4. Zorg voor een divers samengesteld team bij projecten van de	

		gemeente. Met divers wordt bedoeld: met ambtenaren van verschillende afdelingen die samenwerken. Dus als het gaat om leegstand-beheer, nodig dan niet alleen Economisch zaken uit, maar ook experts van cultuur, wonen, sociaal domein, et cetera. Denk breder! Zeker in de binnenstad, waar ondernemers en vastgoedontwikkelaars professioneel georganiseerd én kapitaalkrachtig zijn is een ándere aanpak, een ándere organisatie dringend nodig zodat het bewonersbelang meer gewicht in de schaal legt. Het in hoofdstuk C. genoemde 'gebiedsprofiel' is hiervoor volstrekt niet voldoende. Altijd bereid tot overleg c.q. het uitwisselen van ideeën over dit onderwerp,	
83	N.v.t.	Zie bijlage 18	Zie bijlage 18
84	N.v.t.	Zie bijlage 19	Zie bijlage 19
85	N.v.t.	Ik heb hier meer dan een jaar geleden met veel plezier aan deelgenomen. Bij het lezen van de Omgevingsvisie was ik	Wij moeten u hierin gelijk geven, er is nog geen volledige toekomstvisie voor Hooch Boulandt. Maar ondanks dat Hooch Boulandt niet binnen het plangebied van de historische binnenstad valt, zou het wel gezien kunnen worden als een

		echter zeer verbaasd dat Hooch Boulandt niet meer is meegenomen hierin. Hooch Boulandt is onderdeel van de wijk Binnenstad en valt ook niet onder het stationsgebied of onder andere omgevingsvisies. Dat baart me toch wel zorgen en natuurlijk zou ik graag weten wat de toekomstvisie is voor Hooch Boulandt.	gebied binnen de invloedsfeer van de historische binnenstad. De verwachte ontwikkelingen gaan we verwerken in de definitieve versie van de Omgevingsvisie Binnenstad. Zie reactie 11.
86	N.v.t.	My name is Qendresa and I joined the Vision 2040 Meeting, I am aware that I passed the deadline, but I still would like to upload my feedback. As mentioned, Utrechts future vision is to embed the values of: Beauty, Variation, Resilience, Relaxed Atmosphere. I have voiced that I would like to see more citizen involvement in embedding and unleashing the aforementioned values. I am part of a start up called Circle That, that is centered around the circular economy. We aim to make circularity tangible and experienceable for Utrechters. I am happy to see that some of our visions align and I am sure	Thank you for reaction. We appreciate your suggestion for embedding and unleashing the values of the vision through more citizen involvement. In fact, we see the vision for the city centre as a challenge and assignment requiring joint commitment of the local government, private sector and all citizens. We also appreciate your offer to cooperate on the circular economy. We will include you in our network of potential partners in this field.

		we can work quite nicely together in bringing some of Utrechts vision alive, while first and foremost incorporating circular values. In the past month we have organised events, workshops and crowd campaigns, to equip citizens with the tools needed to shape a more circular lifestyle and a more circular Utrecht. Last year we started a crowd campaign where we mobilised 1120 Utrechters to get a re plantable christmas tree instead of a cut down one. I can see lots of potential in involving citizens in making public spaces more relaxed and greener, which are two values that you have mentioned. This can take part in a possible collaboration. I would love to hear your opinion on it.	
87	N.v.t.	Zie bijlage 20	Zie bijlage 20

Bijlage 1 – reactie 30 – Klépierre

Met veel interesse hebben wij bovengenoemde documenten mogen bestuderen. Aangezien beide documenten zo met elkaar verweven zijn, sturen wij deze gebundelde reactie. Uiteraard onderschrijven wij vele van de in de documenten genoemde punten als het gaat om verantwoorde groei, duurzaamheid, evenwichtige verdeling gebruik en ontwikkelingen in winkel- en kantorenvastgoed. Toch zien wij een aantal punten waar wij vanuit Hoog Catharijne / Klépierre specifiek op willen reageren.	Dank u voor uw reactie De RSU 2040 en Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zijn afgestemd.
Winkelaanbod binnenstad De visie van Klépierre op winkelvastgoed wordt goed zichtbaar gemaakt in onze “Shop-Meet-Connect” strategie. Deze past volledig bij uw visie dat detailhandel zich ontwikkelt van pure verkoop naar meer beleving. Wij willen daarbij benadrukken dat de horeca een belangrijke rol heeft bij het functioneren van de detailhandel, naast de door de gemeente benoemde synergie met de cultuursector. Wel zal de gemeente zich moeten realiseren dat het fysiek kopen van producten nog steeds een belangrijk onderdeel blijft van de drijfveer voor de bezoekers aan de binnenstad om naar deze plaats te komen. Hier zal dus ook ruimte voor moeten blijven als het gaat om bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorrading (hier komen wij later op terug). In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt getwijfeld of het kernwinkelapparaat in de toekomst zal vergroten of verkleinen. Voor Corona was hier al een eerste stap zichtbaar door de toenemende leegstand in de binnenstad. Het is de verwachting dan ook dat er uiteindelijk minder winkelmeters nodig zijn. Sterke winkels die nu aan de randen van het KWA zitten, zullen verhuizen naar centralere plekken. De ruimtes die zij achterlaten kunnen dan – zoals al in het stuk wordt aangegeven - een andere functie krijgen, zoals bijvoorbeeld wonen. Dit is ook meteen een zorg als het gaat om de ontwikkelingen voor de hele stad, zoals geformuleerd in de RSU 2040. Hierbij is het streven om van 1 naar 5 centra te gaan. De programmering op deze 4 nieuwe knooppunten zal ook zijn effect hebben op wat er in de binnenstad gaat gebeuren. De branchering van detailhandel in deze 4 nieuwe centra zal	**Winkelaanbod binnenstad** Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat uit van een vitaal hart van de stad. We zien o.a. door oplopen van structurele leegstand en gevolgen van online winkelen nu al de noodzaak om een beweging in te zetten van kernwinkel- naar kernbelevingsgebied met mix van functies incl. detailhandel, cultuur, horeca, werklocaties (blending en blurring). Samen met partners en belanghebbenden werken we al aan de eerste aanpakleegstand en verdere transformatie van sommige winkelstraten naar straten met winkels en andere functies en voorzieningen. We denken dat binnenstad zich in uitstraling, sfeer en functies sterk blijft onderscheiden van nieuwere centra.

voornamelijk gericht moeten zijn op convenience (dagelijks gemak) voor het gebied waar het centrum zich op richt. Het centrum van Utrecht blijft op die manier de functie vervullen van een mix van dagelijkse en niet dagelijkse winkelfuncties, horeca en cultuur. En speelt door de wisselwerking tussen deze functies daarbij in op de trend van pure verkoop naar beleving. Tevens staat dit nieuwe beleid van meerdere centra haaks op de huidige trend dat de waarde taxatie van de zogenaamde stadsdeelwinkelcentra negatief is, ten opzichte van de positieve trend van conveniencewinkelcentra en kernwinkelapparaten. Ook weer een signaal om zorgvuldig om te gaan met komende uitbreidingen.	
Toerisme De stad Utrecht is voor de nationale en internationale toerist een interessante bestemming. Naast de historische binnenstad met al zijn aanbod zijn er de recente internationaal aansprekende ontwikkelingen van TivoliVredenburg, Jaarbeurs en Hoog Catharijne. Wij onderschrijven de visie dat er ingestoken moet worden op kwalitatieve groei. Echter zal deze mate van groei gekwantificeerd moeten worden, zodat dit op proactieve wijze gefaciliteerd kan worden en het bedrijfsleven hierop kan inspelen. Voor ondernemend Utrecht zal de kwalitatieve recreatieve bezoeker een belangrijke versterking geven van hun business modellen. Het is dan ook van groot belang om toerisme als een kans te zien in plaats van een bedreiging en hier pro-actief op in te spelen.	**Toerisme** Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat uit van beheerste groei van toerisme, gericht op kwaliteit en nieuwsgierigheid naar de stad, kennis, cultuur en mensen. Particuliere vakantieverhuur (airbnb's) is mogelijk met een max van 60 dagen/jaar. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
Bereikbaarheid Zoals in het document aangegeven wordt, heeft Hoog Catharijne als winkelcentrum een bovenregionale functie. Dit wordt versterkt door een sterk winkel, horeca en cultuuraanbod in het andere deel van het centrum / kernwinkel apparaat. Naast goede OV faciliteiten en fietsverbindingen, is en zal de (elektrische) auto een belangrijke wijze van vervoer blijven voor bezoekers van buiten de stad. Goede bereikbaarheid van de diverse parkeergarages in de binnenstad blijft dus cruciaal voor het goed functioneren van deze bovenregionale functie. Wij sluiten ons volledig aan bij uitgangspunten notitie bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht, hierin staat dat een auto vanaf de ring op ieder moment binnen 10 minuten in een van de parkeergarages rondom de singels (inclusief Springweg) moet	**Bereikbaarheid** Wiel met spaken is de inzet. Voor bezoekers van de binnenstad komt zo mogelijk in toekomst parkeren op afstand en daarna overstap op andere vervoersmiddelen. De parkeergarages van Hoog Catharijne blijven bereikbaar. Fietsparkeren wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd, met op straat in rekken/vakken voor kort parkeren en inpandig voor langparkeren. Bevoorrading/afvalinzameling: wordt zo mogelijk gebundeld. Utrecht wil dat de bevoorrading van de binnenstad in 2025 volledig uitstootvrij is. Hierover zijn afspraken gemaakt met ondernemers en vervoerders. Bij de praktische uitwerking van deze maatregelen worden ondernemers betrokken.

kunnen staan. Doorgaand verkeer (zowel auto als fiets) zal via andere routes moeten lopen. Dit zal een grote uitdaging worden voor de gemeente, maar wij roepen u op om hier vol op in te zetten. Klépierre onderschrijft dus wat in de visie wordt genoemd, de vertraging op de binnen-as. Maar wij denken dat dit niet voldoende zal zijn. Er zullen duidelijke en snellere routes moeten komen en “knippen” waar het verkeer niet beïnvloed wordt door “knijpen”. Het weren van doorgaand verkeer zal uiteindelijk leiden tot een robuuste verbinding voor bestemmingsverkeer (binnen 10 minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) en geeft ruimte voor verbetering van de verblijfskwaliteit in de binnenstad. 3 In deze zelfde paragraaf wordt ook weer ingezet op parkeren in de buitenrand van Utrecht. Wij zien echter nog voldoende parkeerfaciliteiten in de directe omgeving van de binnenstad (niet alleen bij Hoog Catharijne), welke ook optimaal benut moeten kunnen worden. Fiets-parkeren blijft een grote uitdaging voor onze stad. Wild parkerende fietsen hebben een sterk negatief effect op de leefbaarheid en het economisch functioneren van diverse ondernemers. Er zullen dus concrete oplossingen voor fietsparkeren moeten komen en de stukken hebben daarin naar onze mening te weinig visie. De nog te realiseren plaatsen in Hoog Catharijne zullen daar maar een zeer beperkte bijdrage aan leveren. Ook de bereikbaarheid van de binnenstad voor expeditie verkeer zal een punt van aandacht blijven. Door de sterke filialisering en maatvoering van winkels in de binnenstad is het bundelen van bevoorrading in hubs in de periferie van de stad vaak niet mogelijk. Er zal dus altijd ruimte moeten zijn voor expeditie verkeer dat meteen naar de betreffende winkel rijdt. Zoals eerder gezegd, zal het koopmotief bij het bezoek aan de stad nog steeds sterk blijven. Ervaring leert dat hierbij grote volumes horen, waardoor bundelen ook niet mogelijk is.	
Participatie Hoog Catharijne / Klépierre vindt het belangrijk om betrokken te zijn bij het vervolgproces, zoals wij ook graag in het voortraject betrokken worden. Wij denken graag constructief mee over de verschillende uitdagingen die er liggen. Wel zijn wij van mening dat het betrekken van de verschillende stakeholders bij dit proces nog beter kan.	**Participatie** Dank. Onze insteek is ook vooral in overleg met stakeholders ambities waar te maken en oplossingen te zoeken.

We zien een reactie op bovenstaande aandachtspunten en opmerkingen graag tegemoet.	

Bijlage 2 – reactie 53

Hierbij maak ik – als toekomstige bewoner van de Binnenstad - gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de voorgenomen Omgevingsvisie Binnenstad 2040. De ambities voor 2040 zijn opgehangen aan kernwoorden als schoonheid, variatie en verkracht in een ontspannen omgeving.	Dank u voor uw reactie.
Algemene reactie Mijn algemene reactie is dat ik het op zich een mooi document vindt wat de schoonheid van de binnenstad goed laat zien. Dat is positief. Er is nog veel moois in de binnenstad en de ambities op zich zijn goed. Tegelijk is het nu wel een zeer algemeen stuk waar je als burger niet blij van wordt. Je hebt er als binnenstadsbewoner niets aan. Het geeft geen duidelijke lijnen aan waar je als burger op kunt beroepen of waarmee je echt duidelijkheid krijgt. Met andere woorden, het document laat nog heel veel mogelijke ontwikkelingen open en dat is – voor bewoners en burgers – zeer te betreuren. Ik mis bijvoorbeeld dat de belangen van de burgers van de binnenstad en het historische karakter van die binnenstad leidend zouden zijn bij de beoordeling van voorgenomen nieuwe ontwikkelingen. Maar dat is niet zo of althans onvoldoende het geval.	Dank u voor het compliment. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een ambitiedocument. Het concretiseren van de 26 ontwikkelingsrichtingen volgt na het vaststellen van de visie, maar wel binnen de lijnen die uitgezet zijn in de visie. Daarmee is de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 leidend. Overigens is wonen een belangrijke, noodzakelijke functie van de binnenstad om deze aantrekkelijk te houden. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek, er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de Utrechters door middel van o.a. deze visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen.
Meer specifiek: Als ik specifiek kijk naar het voorgenomen museumhotel op de binnenplaats van Altrecht (de Lange Nieuwstraat en Vrouwjuttenhof), dan zie ik dat de voorgenomen hoogte van de gewenste nieuwbouw 6 verdiepingen hoog is, bijna 20 meter (19,3 mtr). Ik zie in de reactienota bouwenveloppe museumhotel (bijlage bij de raadsbrief vaststellen bouwenveloppe museumhotel 8-12-2020) dat de commissie welstand en monumenten op voorhand al ingestemd heeft met deze plannen.	**Meer specifiek** Over het Museumhotel en de zorglocatie Altrecht worden in de omgevingsvisie geen uitspraken gedaan omdat het een visie op hoofdlijnen is. Voor uw concrete inhoudelijke vragen over het Museumhotel verwijzen we u naar de ingediende plannen en de mogelijkheden tot inspraak in die procedures. Reacties en zienswijzen over het Museumhotel zijn uitgebreid aan de orde gekomen onlangs bij de vaststelling van de bouwenveloppe.

Ik liet de gemeente al tijdens de sloop najaar 2020 vruchteloos weten dat Vorm de sloopwerkzaamheden in het najaar van 2020 juridisch baseerde op een begin 2009 aan een ander in het verre verleden afgegeven sloopvergunning (sloopvergunning 6-2-2009 BV 20900448 afgegeven aan Stichting Altrecht GGZ), hetgeen mij zeer verbaasde omdat normale vergunningen van de gemeente die niet gebruikt worden, al na 2 jaar niet meer geldig zijn. Het wekt de indruk dat de gemeente achter de schermen al voortijdig ingestemd heeft met de voorgenomen bouwplannen van Vorm en dat wij als burgers hierbij het nakijken hebben. - worden wij hier als burgers buiten spel gezet in het democratisch proces over het wel of niet verlenen van een vergunning voor een hotel en voor een niet bij de binnenstad passende hoogte daarvan? De plannen voor een dergelijk museumhotel passen mijns inziens echter ook niet bij de omgevingsvisie 2040. Er is maatschappelijk bezien in Utrecht geen behoefte aan een dergelijk groot en hoog hotel in de binnenstad waar vermoedelijk slechts de bouwer en een anonieme (mogelijk zelfs buitenlandse) investeerder financieel van zullen gaan profiteren. Maar voor de bewoners van de binnenstad en de mensen die daar komen wandelen of fietsen van vanwege de schoonheid is dit een slecht en verkeerd voorstel. Zij hebben hier niets aan en het plan gaat ten koste van hun belangen. Hier lijkt ten onrechte voor de financiële belangen van bouwers en investeerders te worden gekozen. Een gebouw van bijna 20 meter hoog aan een semi-openbare weg (de Vrouwjuttenhof), betekent dat zeer veel wandelaars en fietsers dagelijks tegen een dergelijk hoog gebouw aankijken. Behalve de hoofdingang van Altrecht hebben nu al meer dan 50 appartementen hun hoofdingang in deze straat tegenover dit hotel. Dat betekent dat een dergelijk hoog hotel niet passend is in de historische binnenstad. Nieuwe gebouwen in binnenterreinen behoren ook niet hoger te zijn dan de hoge gebouwen langs de grachten. Deze nieuwe gebouwen	

horen ook niet als markante gebouwen boven de binnenstad uit te steken. Dat is voorbehouden aan de historische markante gebouwen zoals bijvoorbeeld kerken. Ook het nu bestaande VMX-gebouw van Altrecht is echt een betreurenswaardige fout uit het verleden (zowel wat betreft hoogte als lelijke buitenkant) en zodra de mogelijkheid er komt (als Altrecht vertrekt of een compactere locatie wil), zal dat veranderd moeten worden. Het is verder ook ongeloofwaardig dat er een luxe hotel voor het duurdere segment gebouwd wordt en dat er géén mogelijkheid zou zijn voor die welgestelde hotelgasten om hun auto's te parkeren. Dat is toch geen levensvatbaar concept? Welke investeerder investeert daarin? ▪ gaat dit leiden tot dagelijks 84 's morgens vertrekkende rolkoffertjes en in de loop van de dag 84 nieuwe arriverende rolkoffertjes (of zelfs het dubbele aantal als het tweepersoonskamers betreft!)? ▪ of gaan we als binnenstadsbewoners geconfronteerd worden met dagelijks 84 arriverende en 84 vertrekkende auto's en valet-service (met iemand van het hotel die de auto van de hotelgasten voor hen parkeert in de dichtstbijzijnde parkeergarage en die hun auto bij hun vertrek vervolgens weer voorrijdt)? ▪ of krijgen we als binnenstad te maken krijgen met dagelijks 84 arriverende en 84 vertrekkende taxi's bij het hotel? Nog afgezien van alle vrachtwagens die nodig zijn om een dergelijk hotel goed te laten functioneren, leidt een dergelijk hotel dus tot geluidsoverlast en/of verkeersoverlast waar de binnenstad niet op berekend is. Er is maatschappelijk bezien verder ook helemaal geen behoefte aan nog meer hotelcapaciteit in de binnenstad. Er staat immers al vlakbij de beide musea een nieuw hotel gepland vlakbij het station Vaartsche Rijn, waar ook voorzien is in een parkeergarage. - en wat gaat er gebeuren als het hotelconcept toch niet levensvatbaar blijkt te zijn? Zitten we dan met een lelijke grote	

en veel te hoge blokkendoos in de binnenstad, waar dan weer een nieuwe bestemming voor gevonden moet worden? Het is voor ons als burgers van de binnenstad aan alle kanten veel logischer en veel passender om de gewenste uitbreiding van het Nijntje museum te situeren in de lage gebouwen langs de Lange Nieuwstraat en om af te zien van het voorgenomen hotel.	
Toekomst van zorginstelling Altrecht. Altrecht is een grote zorginstelling hartje binnenstad. De vraag is hoe de gemeente aankijkt tegen de wenselijkheid dat een dergelijke zorginstelling in de binnenstad zit of dat Altrecht beter zou kunnen verhuizen. Dat lijkt me wel een relevant onderdeel van de Omgevingsvisie voor de Binnenstad. Altrecht is in de binnenstad immers nu al fors ingekrompen qua grootte. - als de visie van de gemeente is dat grote zorginstellingen niet meer passen hartje binnenstad, dan is natuurlijk ook de vraag wat de gedachten van de gemeente zijn over de bestemming van het terrein wat dan vrijkomt. Wat vindt de gemeente wenselijk qua nieuwe bebouwing en qua nieuwe bestemming. En met welke maximale bouwhoogte? - En wat betekent een eventuele bebouwing van het oude Altrecht met nieuwe woningen voor de nu voorgenomen bouwhoogte van het hotel? Immers dan kijken nog meer huizen tegen over dit megalomaan hoge hotel aan. Dat Altrecht de laatste jaren al fors ingekrompen is qua grootte en capaciteit heeft ook gevolgen voor hun vroegere parkeergarage onder het gebouw (Lange Nieuwstraat 119). - wat is de gemeente bekend over een mogelijke verkoop of (exclusieve) verhuur van de vroegere parkeergarage van Altrecht tussen Altrecht (of parkeerbedrijf ParkBee zoals nu	

boven de deur van de parkeergarage staat) en de investeerder van het hotel? - en als de gemeente hierover niets bekend is, hoe kijkt de gemeente dan aan tegen de mogelijkheid dat het hotel die parkeergarage op termijn voor zijn gasten zou gaan gebruiken en dat hun hotelgasten dan dagelijks met hun rolkoffertjes door de Lange Nieuwstraat zullen gaan? - is de gemeente bereid om nu al uit te spreken dat de gemeente geen medewerking zal verlenen aan een dergelijk exclusief gebruik van de vroegere parkeergarage van Altrecht door het hotel of een dergelijk exclusief gebruik daarvan door het hotel zal verbieden?	
Afsluitend. Ik wens u veel wijsheid toe en de gemeente het lef en de wijsheid om tot een mooie en leefbare binnenstad te komen waar wij als bewoners en als bezoeksters trots op kunnen zijn en om terug te komen op (mogelijk) in het verleden gedane toezeggingen aan investeerders en bouwers die hier niet bij passen. Liever ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald! Maar hoe dan ook: graag een Omgevingsvisie Binnenstad 2040 met meer duidelijkheid en met een veel nadrukkelijkere keuze voor de belangen van de burger in de binnenstad!	Dank u. Na vaststelling van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zullen nieuwe initiatieven en plannen inhoudelijk rekening moeten houden met deze visie.

Bijlage 3 – reactie 54 – CMU

Geachte heer/mevrouw, Centrum Management Utrecht heeft intensief deelgenomen aan het participatietraject dat aan de inspraakversie van de Omgevingsvisie Binnenstad voorafging. Wij hebben dit met toewijding en plezier gedaan. Gedurende het participatietraject hebben wij met enige regelmaat gewezen op de gebrekkige diversiteit van bewoners in de projectbegeleidingsgroep. Deze kritiek vond weerklank onder de andere deelnemers aan de projectgroep. Wij zijn van mening dat het projectmanagement hier uiteindelijk voldoende oog voor heeft gehad, dit gebrek erkend heeft en met redelijk succes geprobeerd heeft andere bewonersgroepen bij de totstandkoming te betrekken. Daarnaast was het, hoewel volledig conform de vooraf gemaakte afspraken, in de praktijk niet altijd eenvoudig om ons te beperken tot het proces, terwijl wij uiteraard ook inhoudelijk grote interesse en belangen hebben bij de omgevingsvisie.	Dank u wel voor uw deelname aan de Binnenstadgroep en inzet bij het tot stand komen van Omgevingsvisie Binnenstad 2040.
Wij maken graag van de inspraakmogelijkheid gebruik om inhoudelijk te reageren op de omgevingsvisie. Terecht merkt de wethouder in haar inleiding op dat de binnenstad zwaar getroffen is door de maatregelen om verspreiding van het Covid19-virus te beperken, terwijl met name de retailsector ook daarvoor al onder druk stond. Het is aannemelijk dat het winkelgedrag, dat al anders was onder invloed van online shopping, versneld en blijvend veranderd zal zijn als de invloed van corona is afgenomen of verdwenen.	Wij delen uw zorg ten aanzien de ontwikkelingen in de retailsector en de gevolgen van het Covid19-virus.
De combinatie met nieuwe (sub-) centra elders in de stad en toename van de omvang van de binnenstad vormen een bedreiging voor de economische vitaliteit van de historische binnenstad. U ambieert die economische vitaliteit, de gezelligheid en diversiteit in commercieel aanbod wel en uiteraard zijn wij daar blij om.	In de retailhoofdstructuur zijn ook nieuwe retailclusters opgenomen, bijvoorbeeld in de toekomstige wijk Merwedekanaalzone en Rijnsweerd. Deze nieuwe clusters zijn mogelijk op basis van onderzoek, analyse en visie bij grootschalige herontwikkelingen of transformatie die een eigen verzorgingsgebied hebben of realiseren. Detailhandel zal hier gefocust zijn op het doen van dagelijkse boodschappen en diensten. Dit geldt ook voor de toekomstige 4 knooppunten in de RSU 2040. Een knooppunt is een plaats waar veel wegen en lijnen van het openbaar vervoer bij elkaar komen. Het is ook

	een plek waar daarom meer gebouwd gaat worden in de vorm van woningen, voorzieningen, kantoren, zorg. Detailhandel in deze knooppunten zal met name gefocust zijn op het boodschappen doen (m.u.v. knooppunt Leidsche Rijn waar Leidsche Rijn Centrum momenteel al als bovenwijkse voorziening voor Leidsche Rijn fungeert). Doordat het in de toekomst knooppunten zijn waar veel verschillende doelgroepen bijeen komen wordt hier ook ruimte gezien voor horeca en andere passende voorzieningen. Uitgangspunt is altijd dat het aanbod op deze knooppunten niet ten koste mag gaan van de aantrekkelijkheid van de binnenstad en de overige voorzieningen die onderdeel zijn van de hoofdstructuur.
De omgevingsvisie getuigt ook van de wil om ondernemers vrijheid te geven om te ondernemen en om in te spelen op een veranderende maatschappij, maar die ambitie wordt naar de mening van CMU onvoldoende geborgd door maatregelen, terwijl van gemeentewege gecreëerde bedreigingen wel concreet zijn.	Wij onderschrijven uw aanname dat wij in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 de ondernemers de vrijheid willen geven te ondernemen en in te spelen op maatschappelijke ontwikkelingen. Echter, daarbij is de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 richtinggevend. Maatregelen behoren tot de uitwerking van de visie en niet de visie zelf.
Het belang van een economisch gezonde binnenstad overstijgt het belang van de economische gezondheid op zich. Het is de plek waar mensen elkaar ontmoeten, waar Utrecht zijn bekendheid aan ontleent, waarom mensen graag in Utrecht wonen en trots zijn op de stad, waarom studenten er na hun studie blijven wonen en de stad verrijken met kennis en ambitie.	Dat klopt en zijn we het mee eens.
Een verstild centrum met leegstand en kwakkelende ondernemingen zou dramatisch zijn voor de gehele stad. Dat kan niet zomaar opgevuld worden met Hoog Catharijne. Hoog Catharijne en de historische binnenstad hebben elkaar nodig en moeten elkaar versterken.	Dat klopt en zijn we het mee eens. Plan van aanpak Leegstand of uitrol en samenwerking bij coronamaatregelen tonen aan dat gemeente actief en coöperatief samenwerkt met bijv. CMU om leegstand en kwakkelende ondernemingen tegen te gaan dan wel te ondersteunen.
CMU heeft de volgende aanbevelingen en opmerkingen met betrekking tot de omgevingsvisie: • Op de groei van de stad zit geen garantie. Er zijn immers al tekenen dat de wal het schip keert. Potentiële stagnatie van de groei in combinatie met een grotere	Zie ook voorgaande opmerkingen hierover. In de Omgevingsvisie maar ook op andere beleidsterreinen of gemeentelijke projecten bijv. investeringen in de openbare ruimte en aanpassingen of herinrichtingen van openbare ruimte of pandinvullingen, aanpak leegstand e.d. werkt de gemeente

binnenstad in combinatie met concurrerende subcentra vormt een serieuze bedreiging voor de economische vitaliteit. CMU roept u op in de omgevingsvisie meer concrete maatregelen op te nemen om die economische vitaliteit te borgen.	concreet en bijna altijd in samenwerking met partners zoals ondernemers, vastgoed en cultuurondernemers. Niet voor niets is Utrecht in een landelijke peiling maart 2021 uitgeroepen tot de meest aantrekkelijke stad van Nederland om te bezoeken. Maar het is altijd goed en urgent om aandacht te houden en samen te blijven werken voor een vitale binnenstad.
• Het benadrukken en toegankelijk maken van de historie en de culturele schatten in de binnenstad juichen wij toe, evenals vernieuwend en creatief, maar verantwoord gebruik ervan. Wij spelen hierbij graag een rol in de door u beschreven ontwikkeling naar een meer gemengd belevingsgebied waarin culturele functies een rol spelen. U schrijft hierbij ‘Kunst en cultuur zorgen voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers.’ Wij vragen u hier de persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en de economische waarde (dragen door hun aanwezigheid bij aan welvaart/ inkomen van bedrijven in de binnenstad) aan toe te voegen. Deze sluit aan bij uw opmerking op blz. 187.	Blz 91 Wij nemen graag uw suggestie over om de bijdrage van de kunst en cultuursector aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie), ontmoetingen en aan de economische waarde toe te voegen. Wordt: De kunst en cultuursector voegt economische waarde toe, zorgt voor banen, levendigheid in de stad en honderdduizenden bezoekers en draagt bij aan persoonlijke ontwikkeling (educatieve functie) en ontmoeting.
• We kunnen ons voorstellen dat gezien de omvang van dit document met name de koppen (titels) blijven hangen en dan gaat de rol van de kunst en cultuur wat verloren. Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten zou bijvoorbeeld een alternatieve titel voor hoofdstuk 11 kunnen zijn.	Wij nemen uw suggestie over ‘cultuur’ te voegen in de titel van ontwikkelingsrichting 11 die nu luidt: ‘Winkelen, werken, beleven en ontmoeten’, Wordt ‘Winkelen, werken, kunst en cultuur beleven en ontmoeten’. We zijn het met u eens dat de rol van kunst en cultuur in de binnenstad groot is. Dit doet recht aan dit belang, alhoewel kunst en cultuur op vele plekken in de visie benoemd wordt.
• CMU ziet weinig mogelijkheden voor het “flexibiliseren van terrassen”. De stelling dat als het rustig is een terras ook gebruikt kan worden voor andere functies gaat wat CMU betreft niet of nauwelijks op. Als het rustig is, is er ook minder behoefte aan die andere functies en als het druk is, is er automatisch meer behoefte aan horecavoorzieningen zoals terrassen. Wij bevelen u aan dit te verwijderen. Daarnaast zijn terrassen	Het is een feit dat de druk op de openbare ruimte toeneemt, de ambities in de Omgevingsvisie is te zorgen voor een balans in de verdeling van het gebruik van de openbare ruimte tussen verschillende functies. De binnenstad en de openbare ruimte is er voor alle Utrechters en bezoekers van onze stad. Daarmee dus ook voor bewoners, waaronder mensen met een beperking, en voor diverse functies, zoals terrassen, loop- en fietsruimte en groen. Ruimte maken en zoeken naar balans kan soms nadelig zijn voor bepaalde functies. Dat kunnen terrassen zijn,

voorzieningen die je in een binnenstad verwacht aan te treffen en die niet noodzakelijkerwijs afbreuk doen aan de schoonheid.	maar ook de andere functies, zoals bijv. fietsparkeren. Voor de goede orde: deze ambitie betekent niet dat plotseling terrassen flexibel vergund gaan worden. Wij onderschrijven dat ook terrassen van belang zijn voor de binnenstad en voor ondernemers, net zoals andere functies die we hier benoemen.
• Het terugdringen van verkeersbewegingen zal de verblijfskwaliteit verbeteren. De combinatie van bereikbaarheidsbeperkingen ziet CMU wel als een bedreiging. Invulling van de “last mile” is onvoldoende concreet en vraagt om nadere uitwerking waarbij de invulling van Mobility as a Service (Maas) een belangrijke rol zal spelen.	We vinden het jammer dat u de ambities uit de Omgevingsvisie beoordeeld als bereikbaarheidsbeperking. Uit onderzoek naar de verkeersstromen in de stad (o.a. voor het Mobiliteitsplan Utrecht 2040) lijkt er sprake te zijn van doorgaande routes door de Binnenstad. Er is sprake van doorgaand autoverkeer. Een groot deel van de fietsers en reizigers in het openbaar vervoer passeert de binnenstad alleen maar zonder er een herkomst of een bestemming te hebben. Het verleiden van doorgaande fietsers via alternatieve routes om de binnenstad heen, of in ieder geval niet via de drukste routes, zoals de binnenstadsas en het verzorgen van openbaar vervoer voor de doorgaande reizigers (tussen Utrecht CS en de oostelijk gelegen wijken en regio) kan ons inziens ten goede komen aan de bezoekers van de binnenstad. Ook voor parkeren van voertuigen zien we goede alternatieve mogelijkheden. Terecht dat u constateert dat de uitwerking van de ‘last mile’ daar nog uitwerking behoeft, incl. ‘Mobility as a Service’ (MAAS). Er is nog beperkt ervaring met deze nieuwe ontwikkelingen. We zien wel dat die snel gaan en dat deze ontwikkelingen ook kansen gaan bieden voor Utrecht en zeker ook voor de binnenstad. De komende jaren zullen deze aspecten steeds verder ontwikkelen en gaat de stad hier ervaring mee opbouwen die op termijn, rekening houdend met de looptijd van de visie van bijna 20 jaar kunnen uitmonden in concrete en haalbare alternatieven.
• Het verbannen van touringcars vindt CMU een heel slecht idee. Er moeten juist plekken komen op loopafstand van de binnenstad om touringcars te kunnen parkeren. Het niet faciliteren van touringcars is schadelijk voor alle sectoren in de binnenstad, zeker ook voor de culturele sector. Het leidt mogelijk zelfs tot meer verkeersbewegingen omdat touringcars die desondanks Utrecht bezoeken hun gasten op een andere	Na oplevering van de haltes Malieblad en Bartolomeibrug zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum straks 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels.Voorheen waren dit 10 plekken, verdeeld over drie locaties. Op die plekken konden touringcars onbeperkt en gratis parkeren waardoor het risico bestond dat de plekken continu bezet waren. Met het nieuw ingezette beleid is de kans op een vrije halteplek fors

wijze naar de binnenstad vervoeren voor de “last mile”. Het maakt Utrecht als bestemming voor schoolreisjes en bepaalde vormen van toerisme volstrekt onaantrekkelijk.	toegenomen en kunnen wij meer dan voorheen touringcars faciliteren in het afzetten en ophalen van passagiers dichtbij hun bestemming. Wij zien het langparkeren van touringcars als een functie die ruimtelijk en kwalitatief niet bijdraagt aan de leefbaarheid van de binnenstad. Langparkeren moet, en kan, op enige afstand van het centrum plaatsvinden. Dit kan op een van de goed bereikbare touringcarparkeerplaatsen aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij de P+R Westraven en de P+R De Uithof (USP). Tekst op blz. 58 5de alinea wordt: Op korte termijn zijn er op korte loopafstand van het stadscentrum 11 plekken waar touringcars kort kunnen parkeren om passagiers te laten in- en uitstappen, gelijkmatig verdeeld over zes locaties rondom de singels. Lang parkeren kan aan de randen van stad zoals aan de Reactorweg of bij P+R Westraven en P+R De Uithof (USP).
• Op diverse plekken wordt verwezen naar de inzet van ondernemers om de omgevingsvisie te realiseren. Het is uiteraard een verantwoordelijkheid van ondernemers om in te spelen op maatschappelijke veranderingen en daar ook op te investeren. Het is niet de verantwoordelijkheid van ondernemers om politieke ambities van de gemeente te financieren.	Dat zijn we met u eens. Uiteraard helpt het als ondernemers en de gemeente het eens zijn over de ontwikkelingsrichting van de binnenstad. Dit vergroot de mogelijkheden tot samenwerking.
• Wanneer besloten wordt tot het instellen van een gebiedsprofiel is participatie belangrijk. Ook moet vooraf duidelijk zijn hoe de besluitvorming en de bevoegdheden georganiseerd zijn. Er kan bijvoorbeeld geen sprake zijn van één type “gebiedsprofiel wonen”, omdat woonwensen aan de Nieuwegracht echt anders zijn dan in de Neudeflat.	De essentie van een gebiedsprofiel is dat het opgesteld wordt in samenwerking met alle betrokken partijen. Samen worden ook afspraken gemaakt over de bijdrage van die partijen aan het uitwerkingsplan. De gemeentelijke bijdrage aan het gebiedsprofiel wordt vastgesteld door het college binnen de kaders die gemeenteraad bepaald heeft. Een gebiedsprofiel is een integraal profiel. Dat betekent dat het gaat over een mix van functies. Het kan niet zo zijn dat er een gebiedsprofiel ‘wonen’ wordt opgesteld; wel kan aangegeven worden welke functies zich in een gebied voordoen en hoe zij zich tot elkaar verhouden.

• CMU deelt de ambitie dat de binnenstad bewoonbaar moet blijven voor diverse groepen bewoners met uiteenlopende budgetten, ofschoon wij ons wel afvragen hoe realistisch sociale woningbouw uiteindelijk zal blijken te zijn. De ambitie delen wij evenwel. Om de binnenstad bewoond te houden en een andere gemeentelijke ambitie, namelijk verdichting, te verwezenlijken lijkt het ons goed opnieuw te kijken naar wonen boven winkels.	Wij zijn het met u eens dat betaalbare woonruimte behouden en realiseren een zware opgave is. Bij nieuwbouwontwikkelingen kan de gemeente echter eisen stellen. Wonen boven winkels is nadrukkelijk een optie die wij open houden en waar mogelijk willen realiseren binnen randvoorwaarden als voldoende leefruimte, effecten op de omgeving en passend bij de stedenbouwkundige structuren.
• Samen met de gemeente Utrecht en de Vereniging van Vastgoedeigenaren van Commercieel Onroerend goed Centrum Utrecht (VCOC) werken we op dit moment aan een plan van aanpak voor de toenemende leegstand in het centrum. In het licht van de mogelijkheden voor wonen boven winkels en het faciliteren van nieuwe functies is de opmerking op pagina 43 relevant: ‘doorbraken zijn niet toegestaan”. Wij zijn van mening dat er op object niveau binnen de gebiedsprofielen in het centrum toch een afweging mogelijk moet zijn. We kunnen ons voorstellen dat het toestaan van een doorbraak een lastige kwestie lijkt als het bijvoorbeeld een klein monumentaal en beeldbepalend pand betreft. Maar tegenwoordig is een doorbraak op een verantwoorde wijze mogelijk waarbij aan de buitenzijde de identiteit van de panden blijft bestaan, daar zijn al mooie praktijkvoorbeelden van. En er moet toch ook ruimte zijn om een economische afweging te maken. Een voorbeeld: stel dat met het maken van een nieuwe opgang in het front de verdiepingen ontsloten kunnen worden voor bewoning. Maar dat dan het resterende winkelfront zo smal wordt dat de winkel alleen nog bruikbaar is tezamen met het naastgelegen pand. Of dat de kleine 50 m2 panden allemaal leegstaan terwijl er wel vraag is naar 100 m2 panden. In dergelijke gevallen zou doorbraak onder bepaalde voorwaarden wat ons betreft bespreekbaar moeten zijn.	Uitgangspunt is dat doorbraken niet zijn toegestaan, cosmetische variatie is niet gewenst. Het idee hierachter is om te voorkomen dat er XL-functies komen op plekken die niet passen bij de schaal van de historische binnenstad. De veranderingen m.b.t. de onverhuurbaarheid van kleine panden zijn op korte termijn nog niet in te schatten. Deze panden zouden ook juist één van de cultuurplekken kunnen worden. Bij het opstellen van een gebiedsprofiel zouden eventueel met argumenten andere afwegingen gemaakt kunnen worden en de wens om doorbraken te maken meegenomen kunnen worden. Dat is als deze passen binnen de gedachte van deze maatregel, binnen de maat en schaal van de historische stad en het gedachtengoed van de Omgevingsvisie in het algemeen.
• Op pagina 43 staat ook dat het maken van nieuwe kappen op platte daken in principe niet is toegestaan. Dit is	Een kap maken is niet uitgesloten, maar alleen wenselijk als dit vanuit historisch perspectief mogelijk is. Dat wil zeggen als er bijvoorbeeld een kap wordt teruggebracht die ooit verwijderd is.

volgens ons in tegenspraak met de wens om wonen boven winkels te bevorderen. Soms is het realiseren van woningen boven winkels namelijk alleen financieel haalbaar door daar wat extra volume, lees een kapverdieping, te creëren.	Door niet overal nieuwe kappen toe te staan behoudt de stad zijn variatie in verschijningsvormen.
• Op pagina 57 staat: de gemeente streeft naar minder gemotoriseerd verkeer in het centrum. Wij zouden dat willen nuanceren tot minder *doorgaand* gemotoriseerd verkeer door het centrum. Wij begrijpen de wens om de auto terug te dringen op prominente plaatsen in de binnenstad met het oog op ruimtebeslag, milieu en hinderlijke verkeersbewegingen. Het aandeel van automobilisten dat de binnenstad bezoekt is echter al relatief laag, terwijl de uitgaven van automobilisten hoger zijn dan van gebruikers van andere modaliteiten. Het terugdringen van autoverkeer is voor CMU bespreekbaar, mits de alternatieven goed zijn, de invulling van de “last mile” goed verzorgd wordt en de bewegwijzering naar de historische binnenstad verbeterd wordt.	De ambitie in de Omgevingsvisie is om zowel het doorgaande autoverkeer als het (auto) bestemmingsverkeer te reduceren. Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. Ook komt het de woonkwaliteit ten goede.
• U wilt auto’s terugdringen, maar eigenlijk ook de fietsers en het openbaar vervoer. Daar zitten voordelen aan, maar ook grote risico’s. Wij pleiten ervoor dat er grondig onderzoek gedaan wordt naar economische consequenties voor u die maatregelen doorvoert.	We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Vanuit P+R-locaties in de regio kunnen reizigers ofwel met de (deel)fiets verder naar de bestemming, ofwel met OV naar het stationsgebied of de binnenstad reizen, Uiteraard blijven noodzakelijke autoritten mogelijk, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Met het mobiliteitsplan zetten we vooral in op het stimuleren van anders reizen door forenzen, studenten, nieuwe bewoners en bezoekers van de binnenstad en evenementen. Deze doelgroepen hebben een groot aandeel in de drukte tijdens de spits én hebben meestal de mogelijkheid om hun reisgedrag aan te passen.

	We onderschrijven de stelling dat de alternatieven dan van voldoende kwaliteit moeten zijn, zoals fiets, openbaar vervoer en het parkeren op afstand, inclusief het voor- en natransport naar deze parkeervoorzieningen. We willen zeker met CMU verkennen wat voor haar doelgroep wensen zijn voor een goede invulling van die alternatieven. Daarbij willen we ook verkennen wat er momenteel ontbreekt aan de bewegwijzering en waar aanvullingen mogelijk zijn. Zoals hierboven aangegeven richten we ons op het beter faciliteren van de fiets, het openbaar vervoer en het voetgangersverkeer in combinatie met een groenere binnenstad met minder obstakels. Daarnaast gaan we uit van een transformatie van autoverkeer naar lichte emissieloze voertuigen zoals Licht Elektrische Vrachtvoertuigen (LEVV's) en vrachtfietsen. Met name voor logistiek verkeer. Het noodzakelijk autoverkeer, van bijvoorbeeld gehandicapten, willen we blijven faciliteren. CMU vraagt om een onderzoek naar economische consequenties van deze keuzes. Graag gaan we met het CMU in gesprek over de vragen die ten grondslag liggen aan deze wens en verkennen we met elkaar de werkwijze om deze vragen beantwoord te krijgen.
• Op pag. 79 staat: om de leefbaarheid te bevorderen stelt de gemeente extra eisen. We moeten oppassen dat met extra zware eisen de ambitie om wonen boven winkels te creëren wordt gefrustreerd, omdat een ontwikkeling te duur wordt of technisch niet haalbaar of te ingewikkeld.	De leefbaarheidstoets is bedoeld om te zorgen dat zowel toekomstige bewoners als naaste buren een prettige woonomgeving hebben. In die zin kan het de haalbaarheid van plannen beïnvloeden. Daarbij gaan we uit van het principe 'voorkomen is beter dan genezen'.
• Om wonen boven winkels te stimuleren kan de Gemeente ook denken aan subsidies voor planvorming, het instellen van een ambtelijke procesaanjager of het verder naar beneden brengen van de norm voor het toevoegen van het aantal vierkante meters waarmee iemand in aanmerking komt voor stimuleringsregelingen (ligt nu nog op 300 vierkante meter toevoegen, lag eerst op 1000 vierkante meter).	Dank u wel voor uw suggestie. We zullen dit intern bespreken.

• De uitdaging binnen de beweging die centrumgebieden maken “van place to buy naar place to be” is dat “to be” geen economische activiteit is. De ruimte voor ondernemers die hiermee gecreëerd wordt om in te spelen op de behoefte aan meer beleving is echter zeer gewenst.	In voorbereidende gesprekken van de Omgevingsvisie met experts van ondernemers en vastgoed, retail en NRW e.d. waar ook het CMU uitgebreid aan deelnam is deze richting van ‘place to buy’ naar ‘place to be’ vastgesteld als gewenste ontwikkeling. Om verdere verwarring te voorkomen betekent dit geenszins dat winkelen als hoofdmotief voor een bezoek aan de binnenstad en dus als economische activiteit ondergeschikt wordt aan andere activiteiten. Winkelen en funshoppen, een dagje naar de stad gaan blijft voorlopig het belangrijkste bezoekersmotief. Echter, we zien dat leegstand in een aantal voorheen belangrijke winkelstraten, zoals benoemd in het plan Morgen Mooier Maken, structureel en werkelijk ernstig is. Dit zijn plekken waar we samen ook met VCOC en CMU werken aan een heroriëntatie naar een meer gedifferentieerd aanbod aan voorzieningen. Van winkelstraat naar straat met winkels en andere publieksvoorzieningen. Wat wel en geen economische activiteit is hangt af van de definitie. Maar doel van deze beweging is wel dat alle voorzieningen tezamen de aantrekkelijkheid van de binnenstad stutten en bezoekers (ook nieuwe doelgroepen) naar de binnenstad verleiden. Ook verblijf is een verwarrend begrip dat met een zekere uitleg wel degelijk een economische activiteit kan inhouden. Het is mede ook aan ondernemers (winkel, cultuur, horeca, werklocaties en diensten) inhoud en betekenis te geven aan ‘beleving’. En tot slot is de gemeentelijke opdracht van Utrecht Marketing ook verbreed naar programmering in de binnenstad om hiermee de aantrekkelijkheid te versterken.
• Bladzijde 89 lijkt erop te wijzen dat de retailfunctie aan de Twijnstraat verdwijnt. Wij vinden het niet elegant om dit op deze impliciete wijze in een plan op te nemen en betwisten de wenselijkheid van dit kennelijke voornemen.	De kaarten op blz. 88 en 89 zijn een verbeelding van de functieverandering en niet letterlijk bedoeld. We zullen dit duidelijker vermelden. De tekst die betrekking heeft op de Twijnstraat staat op blz. 85 4de alinea *‘Daarnaast zijn er kleinere concentraties van winkels en bedrijvigheid aan de Oudegracht, de Springweg, de Lijnmarkt en de Twijnstraat.’*
• Wij zijn het eens met het feit dat (pag. 93) nieuwe horeca die past bij een plek (waar dus geen horecabestemming op zit) mogelijk moet zijn.	Dank u. Dit geldt alleen als het in een gebiedsprofiel past en de betrokken partijen het daarover eens zijn.

• Om de ambities te realiseren zijn boven- en ondergrondse werkzaamheden nodig. In het verleden was CMU ontevreden over de communicatie daarover naar bewoners en bezoekers. Dit kan in de toekomst een stuk beter en gezien het detailniveau in de omgevingsvisie op dit gebied kan die verbeterde communicatie ook in de omgevingsvisie worden opgenomen.	Wij zullen dit opnemen onder ‘wat zie je in 2040’ (blz. 135) Extra bullet: ‘Bij werkzaamheden in de ondergrond vindt duidelijke communicatie met bewoners en ondernemers plaats om overlast zo veel mogelijk te voorkomen.’
Niettegenstaande onze suggesties en opmerkingen zijn wij van mening het de omgevingsvisie binnenstad een mooi document is met voldoende houvast om te inspireren en eveneens voldoende vrijheid om de onvoorspelbare toekomst niet vast te willen leggen. Wij blijven graag betrokken bij de uitwerking	Dank u wel. Wij betrekken u graag bij de uitwerking.

Bijlage 4 – reactie 57 – VRU

Met dank aan de heer [redacted] is de Veilgheidsregio Utrecht (VRU) geïnformeerd en ga ik middels deze brief in op de uitnodiging om te reageren op de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 Gemeente Utrecht. Mijn complimenten voor de mijlpaal die is behaald. Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het concept en de geschetste vergezichten. Nastrevenswaardig vind ik de zinsnede 'Utrecht werkt aan de landelijke ambitie richting nul verkeersdoden in 2040.1' Vanuit ons perspectief zou daar een aanvullende ambitie bij mogen komen te staan, en wel 'nul doden als gevolg van brand of andere onveilige situaties'. De betreffende visie kwam tot stand tezamen met inwoners, ondernemers en organisaties/ instellingen. Helaas hebben wij geen uitnodiging tot participatie ontvangen, waardoor wij als VRU onze inbreng niet eerder konden geven. Ik betreur dat, want bij processen waarbij het beheersen van risico's op rampen en crisis een raakvlak heeft denken wij van harte mee. Een goede fysieke leefomgeving omvat immers meer dan de inzet van de operationele diensten en een adequate bereikbaarheid met voldoende bluswater (voorzieningen). Denk bijvoorbeeld ook aan het (in)direct voorkómen en beperken van economische-, milieu- en/of gezondheidsschade onder andere door (brand)veilige bouwwerken en het bevorderen van de zelf/samenredzaamheid van burgers bij de verschillende in het regionaal risicoprofiel2 benoemde thema's. Speciale aandacht gaat uit naar nieuwe ontwikkelingen zoals demografie, energietransitie en klimaatverandering. Thema's die raakvlakken hebben met de gedefinieerde richtingen in de ter inzage gelegde Omgevingsvisie Binnenstad 2040.	Dank voor uw reactie Als onderdeel van de voorbereiding op de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de gemeente Utrecht bezig om de veranderingen in interne werkprocessen en in de samenwerkingen met onze (keten-)partners in beeld te brengen. De VRU speelt daarbij uiteraard een belangrijke rol. Wij maken dan ook graag gebruik van de kennis en expertise van de VRU. Naast sociale veiligheid is fysieke veiligheid in de binnenstad van belang. We zijn het met u eens. We zullen dit punt dan ook toevoegen aan ontwikkelingsrichting 20 'Een veilige binnenstad', blz. 143. Dit past bij de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 waarin de ambities voor de binnenstad worden neergelegd. De specifieke punten die u in uw reactie noemt, behoren tot de uitwerking van de visie. Zij zullen worden ingebracht bij het opstellen van het omgevingsplan en de relevante projecten waarbij uitvoering wordt gegeven aan de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Aanpassing van tekst: Pagina 143 **20. Een veilige binnenstad** Is: De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) een veilige binnenstad. Er is veel inzet om de veiligheid te behouden en verbeteren en overlast tegen te gaan. Het centrum wordt groter en steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt ook aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid Wordt: De Utrechtse binnenstad is (steeds meer) een sociaal en fysiek

	veilige binnenstad. De ambitie om de voetganger centraal te stellen en de kwetsbare werven te herstellen, betekent ook dat er aandacht is voor de fysieke veiligheid in de binnenstad. Daarnaast is de inzet om de sociale veiligheid te behouden en verbeteren en overlast tegen te gaan. Het centrum wordt groter en steeds meer functies die vroeger alleen in de binnenstad te vinden waren, zoals horeca en evenementen, worden gespreid over de stad. Dit vraagt ook aandacht in deze gebieden voor de aanpak van overlast, handhaving en het borgen van de veiligheid.
Advies VRU op concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 Bij het beschouwen van een omgevingsvisie spiegelen we de inhoud van een visie aan de vier kernwaarden van de VRU zoals beschreven in ‘Een veilige leefomgeving en de Omgevingswet3’. Hieronder beschrijf ik de bespiegeling op deze deelvisie, waarbij voor het overzicht zaken zijn gebundeld. 1. De veilige leefomgeving bepaalt mede de kwaliteit van de leefomgeving. *Uw ontwerp visie geeft op dit moment beperkt erkenning aan de perspectieven vanuit onze kernwaarden. Klimaat, verdicht wonen, energietransitie, evenementen, regulering van de waterhuishouding en veiligheid (breder dan verkeer en sociaal) zijn beschreven thema’s die ons werk raken. Maar, de perspectieven vanuit het taakgebied fysieke veiligheid zijn helaas niet opgenomen in de visie. Qua abstractieniveau van het document zou ik dat wel verwachten. Als voorbeeld: het emissievrije bestemmingsverkeer of bepaalde routes die slecht geschikt zijn voor zwaarder verkeer en/of met venstertijden. Dit hindert de bereikbaarheid bij incidenten, waar tijd-tempo een factor van levensbelang is. Voor aandachts- en knelpunten t.a.v. mobiliteit hulpdiensten refereer ik in deze aan onze adviesbrief (kenmerk 21.0000311) als reactie op het concept Mobiliteitsplan 2040 ter attentie van de ontwikkelorganisatie Ruimte van uw gemeente. Een ander aandachtspunt is het stationsgebied dat midden in het plangebied ligt, maar voor de toekomstvisie wordt geëxcludeerd. Echter, de effecten vanuit het stationsgebied laten zich niet tegenhouden en zullen invloed hebben op dit plangebied. Dan refereer ik met name aan de beoogde woongebouwen met hoge en gemiddelde dichtheid aan de westzijde*	

van de spoorzone. Bij de uitwerkingen van deze schetsen loont het om vroegtijdig aandacht te hebben voor de beheersmaatregel ten aanzien van de veiligheid bij de toename van het groepsrisico ter plaatse. *In dit kader verwijs ik u graag naar ons advies op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Jaarbeursplein betreffende (een deel van) het stationsgebied. Ons advies (ons kenmerk 108779 d.d. 19-02-2021) gaat in op de veiligheidsaspecten in het betreffende gebied.*	
2. Samenwerken aan een veilige leefomgeving. *De uitvoeringsfilosofie In de geest van de Omgevingswet stelt samen te werken aan een veilige leefomgeving. Voor de vervolgtrajecten zien wij graag dat de VRU als stakeholder wordt (h)erkend, zodat wij onze adviesrol kunnen oppakken. Vooral bij de uitwerking van de richtingen 'een gevarieerd woningaanbod (=9)', 'evenementen op locatie (=14)', 'duurzame energie (=17)', 'klimaatbestendige openbare ruimte (=18)', 'regie op de ondergrond (=19)', 'een veilige binnenstad (= 20)', 'vertragen van de binnenstadas (=23)' en 'gebruik vaarwater reguleren (=* *25)'.*	
3. De fysieke leefomgeving wordt mede vormgegeven volgens de ontwerpprincipes voor een veilige leefomgeving met aandacht voor: *a.* Het voorkomen en beperken van risico's vergroot de veiligheid. *- Maatregelen aan de bron van het risico zijn de krachtigste manier om de veiligheid te verbeteren en hebben daarom de voorkeur. Denk hieraan bij de geplande groenstructuren, waaronder groene gevels en grote (dak)terrassen of balkons met bomen. Dit zorgt voor o.a. een prettig woonklimaat en verkoeling bij hitte. Maar, bij extreme droogte zorgt het ook voor risico's op branden. Bij ondeugdelijke toepassing van (verticaal) groen op gevels en daken kan het leiden tot (onbewuste) risico's met betrekking tot brandveilgheid4. Dit geldt ook voor zonnepanelen.* *b.* Afstand tot de risico's vergroot de veiligheid. *- De visie omschrijft een beeld waarin wordt gestreefd naar minder obstakels, uitstallingen en minder geparkeerde auto's en fietsen. Wij juichen dit toe. Want, deze doelen bieden ook kansen op inzetruimte bij het bestrijden van een incident.* *c.* Bouwwerken en omgeving bieden bescherming en *d.* Bouwwerken en gebieden zijn veilig te verlaten.	

- Aandacht hebben voor de bouwopgave voor jongeren en ouderen, waarbij thema's als vergrijzing, duurzaamheid worden geïncludeerd. Bij diezelfde bouwopgave is het van belang dat er aandacht is voor (brand)veilig wonen, (zelf)redzaamheid en voldoende (snelle) vluchtmogelijkheden in het huis alsook vanuit het huis naar een veilige locatie; speciaal voor de allerjongsten en de oudere (zorgbehoevende) inwoners. *- Bij de aanpak voor de hittestress, a.g.v. de klimaatverandering, zijn de onweersbuien die kunnen ontstaan een punt van aandacht. Bij zware onweersbuien kunnen binnen korte tijd windhozen en valwinden ontstaan. Dergelijke buien en winden kunnen schade aanrichten en kunnen leiden tot het uitvallen van vitale infrastructuren en een toename in de vraag naar inzet van hulpdiensten.* *- Bij de inrichting van locaties voor evenementen dient rekening te worden gehouden met de schuil- en vluchtcapaciteit op het evenemententerrein zelf, naast het vluchten van het terrein af. e.* De omgeving maakt snel en effectief optreden van de hulpdiensten mogelijk. *- Bereikbaarheid voor hulpdiensten en aanwezigheid van bluswater is een gemeentelijke eindverantwoordelijkheid en vloeit voort uit de Wet veiligheidsregio's artikel 10 (en artikel 3 eerste lid). Herontwikkeling van gebieden biedt kansen om bluswatervoorzieningen te realiseren c.q. te optimaliseren. Bijvoorbeeld bij de uitwerkingen van de richting 'regie op de ondergrond (=19)'.* - En ook, wanneer er – bijvoorbeeld door extreme neerslag – water op de weg staat wordt het voor personenauto's lastig om over deze wegen te rijden. Vanaf 15 centimeter water zullen de meeste auto's stoppen met rijden. Vanaf 30 centimeter kunnen kleine personenauto's gaan drijven. Hulpdiensten rijden ook met kleine auto's.	
4. Iedereen is bekend met risico's en weet hoe te handelen wanneer dat nodig is. *- Risicocommunicatie is onze insteek bij deze kernwaarde. Gezamenlijk, als VRU en gemeente, hierin optrekken verdient aandacht. In de concept visie zien we deze kernwaarde inhoudelijk niet terug. Vanuit de intentie tot het vergroten van de diversiteit aan bewoners van de binnenstad verdient dit onderwerp aandacht, vooral met het oog op zelf/samenredzaamheid bij potentieel onveilige*	

situaties. Ik stel nu niet dat de gemeente Utrecht geen aandacht heeft voor dit thema. *Mogelijk staat deze vermeld in de overkoepelende gemeentelijke Omgevingsvisie. Wel vraag ik aandacht voor dit onderwerp, vooral bij de uitwerking van '*Het valt op dat er onder de bewoners in de binnenstad meer diversiteit is: je ziet meer mensen met een migratieachtergrond, ouderen, gehandicapten en kinderen.*' = richting 9.* In de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is verduurzaming van de bebouwde omgeving een thema dat speelt. Graag wijs ik u in dit verband op het onderdeel 'schijnveiligheid' in de position paper5 namens het Verbond van Verzekeraars en Brandweer Nederland. Mogelijk staan hier aandachtspunten in bij de uitwerkingen van de (opzet van) gebiedsprofielen. Met het oog op aanpalende trajecten, waaronder het omgevingsplan waarbij wij uw wettelijk adviseur zijn op basis van artikel 5.2 Bkl en Wvr artikel 10.b, verzoek ik u om de aangereikte punten te borgen als onderdeel van de vast te stellen Omgevingsvisie Binnenstad. Als onze ingebrachte punten zijn opgenomen in de definitieve Omgevingsvisie Binnenstad 2040, dan is het voor (bestuurlijke) besluitvorming, toekomstige participanten en potentiele initiatiefnemers duidelijker waaraan dient te worden voldaan als het gaat om een veilige fysieke leefomgeving. Bijvoorbeeld bij het aanvragen van een omgevingsvergunning in dit gebied.	
Vervolgtrajecten Graag brengen wij onze kennis en expertise in bij de verschillende trajecten onder de Omgevingswet. Ook voor advisering bij energietransitie, verduurzaming, klimaatverandering en de verdere uitrol bij het proces omgevingstafel c.q. omgevingsvergunning wil de VRU een partner zijn. De adviseurs veilige leefomgeving zijn te bereiken via omgevingsveiligheid@vru.nl. Voor vragen naar aanleiding van dit schrijven kunt ook bij hen terecht. Echter, formele adviesverzoeken zijn in te dienen via risicobeheersing@vru.nl. Uw reacties zien we met belangstelling tegemoet.	

Bijlage 5 – reactie 58 – Dompleingroep

Introductie **De Dompleingroep als participatie-initiatief** Het afgelopen jaar heeft een aantal gebruikers van het Domplein het initiatief genomen tot de oprichting van de Dompleingroep om ‘door en voor gebruikers van het Domplein’ een ontwikkelplan te formuleren. Aanleiding was de vergaande verrommeling van wat in potentie het mooiste plein van Utrecht is. Nu is het momentum om gezamenlijk verder stappen te zetten. In 2022 is de viering van Utrecht 900 Jaar stadsrechten, die in Paleis Lofen aan het Domplein zijn ondertekend. In 2024 is de restauratie van de Domtoren gereed. De Dompleingroep gebruikt het jaar 2026 als nabij en wenkend perspectief, omdat het dan precies 200 jaar geleden is dat brokstukken van de verwoestende storm waren opgeruimd. De Dompleingroep is het afgelopen jaar een aantal keren bij elkaar gekomen om hun droom voor het Domplein te bespreken. De groep heeft de door het college omarmde Ontwikkelingsvisie Domplein 2008 als uitgangspunt genomen. Drie zaken vielen op: 1. Veel van de visie wordt nog steeds omarmd 2. Een actualisatie of herijking van de visie is noodzakelijk 3. De visie verdient meer realisatiekracht Conclusie van de Dompleingroep: *‘We hebben het goud in handen. We hoeven het slechts te verzilveren. Het is nu het momentum.’*	Dank u voor uw uitgebreide reactie. Wij verheugen ons over het feit dat zo’n actieve groep bewoners, ondernemers en instellingen zich intensief met de toekomst van het Domplein bezighoudt. Uw aanbod om met de gemeente een convenant af te sluiten en gezamenlijk aan te slag gaan om de visie op het Domplein uit te werken én uit te voeren is heel aantrekkelijk. Op dit moment kunnen wij echter niet toezeggen dat we vanuit de gemeente een dergelijk convenant kunnen afsluiten. In onze optiek betekent een convenant ook daadwerkelijke commitment over de inzet van medewerkers en middelen bij de realisatie van de visie. Op dit moment beschikken wij niet over de mogelijkheid die toe te zeggen. Hierover moet de gemeenteraad beslissen. Wat wij wél kunnen toezeggen is dat gemeentelijke medewerkers vanuit hun reguliere werkzaamheden met u in gesprek gaan om te zien wat zij kunnen doen om uw initiatief te ondersteunen, met de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als kader. De drie hoofdlijnen van uw ambitie: gastvrijheid en ontmoeting, duurzaam en klimaatadaptief, en programmering vanuit identiteit sluiten goed aan bij de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Uw opmerkingen bij elk van de 26 ontwikkelingsrichtingen in de Omgevingsvisie geven goed aan wat wij voor ogen hebben bij een gebiedsprofiel: met de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 als referentiepunt onderzoeken wat de ontwikkelingsrichtingen betekenen voor een specifieke locatie, werkend vanuit de identiteit van een plek. Veel van uw opmerkingen zijn bijzonder bruikbaar voor een gebiedsprofiel. Aanpassingen in de tekst van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 op basis van uw reactie: Richting 1: Pagina 27 Schrijfwijze DOMunder, niet: DomUnder

	Pagina 32 – kaart is aangepast Richting 5: Pagina 54: Een kans om de identiteit van deze plek te versterken en bij te dragen aan het gastvrijheidsconcept van Utrecht, biedt het pand van het voormalige Utrechts Centrum voor de Kunsten. Een start van een bezoek aan Utrecht kan hier beginnen, op de plek vanuit waar de stad is ontstaan én geboren. Richting 16: Pagina 117 – kaart is aangepast Toevoegen groen Domplein op indicatieve kaart
De reactie van de Dompleingroep bestaat uit drie onderdelen Een eerste stap op weg naar de verzilvering is dat de Dompleingroep graag een gezamenlijke reactie geeft op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in drie onderdelen: 1. Algemene reactie en opmerkingen & vragen over de 26 denkrichtingen 2. De potentie en gezamenlijke ambitie voor het Domplein verwoord in ‘Het Domplein. Kloppend hart van Utrecht’ 3. Een schets ter inspiratie van ‘Een D(ro)ompleinweekend 2026 De reactie op de concept omgevingsvisie Binnenstad 2040 is tot stand gekomen in meerdere werksessies met alle gebruikers, deelname aan de twee informatiebijeenkomsten en een werksessie met afgevaardigden van het Gebiedsteam Binnenstad.	
Algemene reactie op de concept omgevingsvisie Als Dompleingroep hebben we veel waardering voor de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en dragen we graag bij aan de realisatie van de Omgevingsvisie. Het Domplein wordt binnen de vier kwaliteiten al meerdere malen benoemd. Dit geeft aan dat het Domplein binnen de Omgevingsvisie een ware bron van inspiratie kan zijn. Het unieke onderscheidend vermogen van het erfgoed in de binnenstad wordt in de concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 onderschreven, inclusief de expliciete benoeming van de verbijzondering daarvan op het Domplein. Als Dompleingroep zijn we	

tevens enthousiast over de aandacht voor groen en klimaatadaptie en zien we ook op dat vlak grote mogelijkheden op het plein.	
Van kompas naar bestemming Domplein De concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 schetst de contouren van een inspirerend en uitnodigend kompas. De Dompleingroep biedt daarvoor graag een bestemming aan: het Domplein. Graag wil de Dompleingroep in samenwerking met de gemeente en het Gebiedsteam Binnenstad dit vormgeven en daarvoor een convenant sluiten. Hierbij kan nu meteen gestart worden met het laaghangend fruit, recent geoogst met het Gebiedsteam Binnenstad. Tegelijkertijd pleit de Dompleingroep ervoor om vanuit de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 te komen tot een pilot (gebiedsprofiel). Vanuit de pilot wordt de Ontwikkelingsvisie Domplein 2008 herijkt naar een Ontwikkelingsvisie Domplein 2026, om vervolgens te komen tot een daarbij behorend ontwikkelplan, programmering en integraal beheer.	
Het Domplein. **Kloppend hart van Utrecht** Het Domplein is een van de meest unieke pleinen van Nederland. Nergens in Nederland vind je 2000 jaar geschiedenis zo dicht op en door elkaar. Het Domplein biedt daarmee een inspiratiebron voor nu en de toekomst.	
Oorsprong van Utrecht Het Domplein is vanuit zijn oorsprong als fort op de noordgrens van het Romeinse Rijk sterk verbonden met de rest van de wereld. Vanuit het verlaten Romeinse fort en een nieuwgebouwd kerkje maakte Willibrord eind 7e eeuw de Nederlanden christelijk. De latere bisschoppen van Utrecht wijdden kathedralen aan Sint-Maarten op deze plek. De bewoners van de handelsplaats Utrecht eisten in 1122 bij Paleis Lofen stadsrechten op van de keizer en de bisschop. Een stad van burgers was geboren. Utrecht groeide uit tot de belangrijkste stad in middeleeuws Nederland, waar met de op het Domplein getekende Unie van Utrecht in 1579 de basis werd gelegd voor het huidige Nederland. Het hart van de stad werd iconisch met de bouw van de hoogste kerktoren van Nederland en een verwoestende storm in 1674. Daarmee ontstond een Domplein, dat nooit bedoeld was als plein.	
De potentie: het Domplein, dé ontmoetingsplek van Utrecht	

Het Domplein biedt met haar historische decor een uniek podium waar verleden, heden en toekomst met elkaar verbonden zijn. Geïnspireerd door deze potentie dient de te ontwikkelen ‘Ontwikkelingsvisie Domplein 2026, dromen over 2040’ het Domplein eens en voor altijd om te toveren tot de ontmoetingsplek die de Utrechtse binnenstad van de toekomst zo verdient: het kloppende hart van de stad met een brede (inter)nationale aantrekkingskracht. Het Domplein is voor iedereen. De komende jaren worden het plein, de gebouwen en iconen als de Domtoren, Domkerk, het Academiegebouw, de Marnixzaal en de 5 meter aan archeologie, nog toegankelijker en levendiger gemaakt. Het is een duurzame ontmoetingsplek waar de werelden van cultuur, erfgoed, religie en wetenschap samenkomen in het hier en nu. Bewoners en bezoekers komen naar het Domplein voor bezinning en inspiratie, uit nieuwsgierigheid en interesse, met respect voor alles en iedereen. De ‘Dompleinervaring’ is een bundeling van alle krachten en verhalen, afzonderlijk of in verbinding te beleven. Je ontdekt de oorsprong van Utrecht in DOMunder en kan vanaf de Domtoren de stad bewonderen die het is geworden. Je vindt bezinning in de Domkerk en inspiratie tijdens de evenementen op het plein. Je kan naar de plek waar de Unie van Utrecht is getekend en de Spaanse cultuur induiken bij Instituto Cervantes. Je wordt bachelor of professor in het Academiegebouw en volgt je eerste muziek-, dans of theaterles op Domplein 4-5. Verstilling is te vinden in Flora’s hof, het Pandhof of je eigen tuin of balkon, de reuring op een van de terrassen. Je ontdekt Utrecht verder vanuit het ‘Utrecht Visitor Centre’ en koopt daar tegelijk je producten van Utrechtse makers. Het Domplein van 2026-2040 heeft een eenduidige, groene, waterrijke en lichte uitstraling die uitnodigt om te komen en te verblijven. Individueel en samen wordt geprogrammeerd vanuit de identiteit van het plein. Het Domplein van 2026-2040 is echt Utrecht, het kloppend hart, waar de partners van het Domplein je alleen en samen gastvrij onthalen en laten ontdekken: dé ontmoetingsplek van Nederland.	
De ambitie: ontwikkeling op 3 hoofdlijnen Om de ontmoetingsplek van Nederland te worden richt de ambitie van het Domplein zich op de ontwikkeling van 3 hoofdlijnen, die verder uitgewerkt dienen te worden in de ‘Ontwikkelingsvisie Domplein 2026,	

dromen over 2040’.	
1. Het Domplein staat voor gastvrijheid en ontmoeting Gastvrijheid vertaalt zich in vele vormen: in fysieke uitingen, in meertaligheid, in gedrag, in kwalitatieve horeca en in laagdrempelige voorzieningen. De gastvrijheid van het Domplein verbindt de verschillende ‘stromen’, er is geen onderscheid tussen bewoner en bezoeker. Juist door het stimuleren van de ontmoeting tussen werelden, ontstaan nieuwe verbindingen en inzichten. De partners van het Domplein dragen gezamenlijk de ‘Dompleinervaring’ uit. De gastheren en -vrouwen, samen met de city hosts, leggen proactief contact. Bij aankomst op het Domplein is het door de eenduidige uitstraling daarnaast meteen duidelijk waar je naar toe kan, zowel voor vaste als nieuwe bezoekers. In de open, toegankelijke locaties kun je de specifieke wereld van de locatie zelf ontdekken én word je meteen ook geïnspireerd om de andere werelden te ontmoeten. Het voorbeeld is het ‘Utrecht Visitor Centre’ op Domplein 4-5 waar gastvrijheid en ontmoeting letterlijk centraal staan. Het is het startpunt van een bezoek aan het Domplein, de (binnen)stad en de regio, je koopt er producten van Utrechtse makers, het is de poort naar het erfgoed van 2000 jaar Utrecht en je kunt je onderdompelen in het bruisende Utrechtse culturele leven via de amateurkunsteducatie en programmering. Het pand is toegankelijk via het Domplein en Oudkerkhof. Je daar gekochte Domplein-ticket geeft toegang tot de iconen van het Domplein: de Domtoren, de Domkerk, het Academiegebouw en Paleis Lofen. Ook vind je er de poort naar het ondergrondse labyrint van DOMunder. Tegelijkertijd lopen kinderen en volwassenen binnen voor cursussen, lezingen, repetities en de dagelijkse publieksprogrammering. De ondersteunende horeca zorgt voor een aangename reuring.	
2. Het Domplein is duurzaam en klimaatadaptief Het Domplein faciliteert de ontmoeting en gastvrijheid door een heldere, groene en lichte inrichting, waarin ook water een speelse rol heeft. De uitgekiende, parkachtige opzet heeft het altijd winderige plein veranderd in een aangename, klimaatadaptieve verblijfplaats met een lichte bries. De Domtoren is overdag en ‘s avonds het stralende middelpunt. De Domfein midden op het plein bouwt met waterstralen de verschillende (verdwenen) gebouwen van het	

Domplein en laat de kathedraal in een spel van nevel en licht instorten, terwijl kinderen gierend van de pret erdoorheen rennen. Ondertussen verblijven de ouders eromheen op mooie zitjes, circulair gemaakt van onder meer de brokstukken van de gerestaureerde Domtoren en Domkerk. De karakteristieke en unieke gevels van de verschillende locaties stralen toegankelijkheid uit door de rode loper die is uitgerold vanuit de entree. Fietsen kunnen bewaakt worden gestald en iedereen verplaatst zich over het plein te voet. Innovatieve andere interventies in samenwerking met de Utrechtse kennisinstellingen ontwikkeld, zorgen ervoor dat je snel en eenvoudig je bestemming vindt én verleidt weer om meer te ontdekken. Achter de gevels werken de ondernemers, instellingen en bewoners gezamenlijk aan het gezond stedelijk leven voor iedereen. Het plein kent 2000 jaar geschiedenis, een erfenis om duurzaam mee om te gaan. De goede, jarenlange publiek-private samenwerking zorgt voor kwaliteit, continuïteit en een welkom gevoel voor iedereen.	
3. Het Domplein programmeert vanuit de identiteit De historie van het plein is rijks en groots, de programmering is kleinschalig en intiem. Programmeren vanuit de identiteit is het meest passend bij het plein als ontmoetingsplek. De partners van het Domplein hebben een gezamenlijke, afgestemde agenda. Door die samenwerking faciliteren ze ontmoeting met verschillende werelden. Activiteiten en evenementen sluiten automatisch daaropaan. Het geldt zowel voor grote activiteiten in het kader van de stadsagenda, zoals de start van de Sint-Maarten Parade op het plein, Le Guess Who?! in de Marnixzaal en de Domkerk en het Festival Oude Muziek in de Domtoren, als voor de kleinschalige, intieme programmering van de partners aan het plein het hele jaar door. Het hart klopt en is een plek om te dromen en te ontmoeten.	
D(ro)ompleinweekend 2026 Zaterdagmiddag, aan de rand van het Domplein. Het zonnetje breekt door. En zorgt voor glimlachende gezichten overal. ‘Zo mooi om te zien’, zegt een ouder echtpaar tegen elkaar, ‘dat dit nu een plek is geworden van ontspanning.’ Ze hebben hun kleinkind meegenomen. Na het leuke kinderprogramma van Festival Oude Muziek in het nieuwe Huis voor Cultuur en Erfgoed, halen ze een ijsje en gaan zitten op een bankje onder het raam. Ze genieten van het mensen kijken.	

‘Hee, die mevrouw heeft ook een ijsje in haar hand’, roept het kleinkind. Ze wijst naar het Verzetsmonument. Overal zitten kleine clubjes in het gras en op de circulaire bankjes, gemaakt van het hergebruikte natuursteen van de gerestaureerde Domkerk en Domtoren. Voor het Academiegebouw doen enkele studentes een weekend-workout. Een peuter danst door de waterstralen, die elke paar minuten uit de grond opspuiten. Ze kirt, ze krijst, ze lacht. Ach, hoe heerlijk toch, moet dit voor haar zijn in de zomer? Aan hun linkerkant, horen ze stemmen. Meerdere. Tegelijk. Het is een koor, dat op het plein alvast inzingt voor haar optreden tijdens het speciale Zaterdagmiddagmuziek-concert in de Domkerk Als dat net zo spettert als de fontein, beleeft iedereen een topmiddag. Het carillon weerklinkt. Iedere keer weer een verrassing wat er gespeeld wordt. Iedere keer weer een verrassing om hier te zijn. Dat maakt het Domplein zo fijn. Ook nu, om drie uur. ‘Feest van Geest’ staat er op de wapperende banieren. Het is in een paar jaar tijd net zo’n fenomeen geworden als de Sint Maarten Parade. Rondom elke feestdag van een wereldreligie, vormen vertegenwoordigers van de religie samen een bijzondere processie van het Janskerkhof naar het Domplein. Eromheen: een laagdrempelig cultureel programma over verbinding en ontmoeting. De aanstaande editie is speciaal, omdat Pinksteren en het einde van de Iftar samenvallen. Er is al hoog bezoek aangekondigd. Pal onder de Domtoren strijkt een groepje stadsbezoekers neer op het terras. Ze komen uit het Rijnland, zeggen ze, maar wilden altijd al eens naar ‘Oetrecht’. Zoveel hoorden ze erover, de laatste jaren. Ze hebben net al de imposante Spaanse bibliotheek van Instituto Cervantes bezocht en de ober vraagt ze of ze nog een bijzonder plekje willen zien. Na het horen van hun antwoord ‘Vollgerne’, neemt de gastvrouw de bezoekers mee naar de buren, door de entree, door de gangen. Ze horen dat er gedanst en gezweet wordt; een hiphoples in de dansstudio. En daar staan ze. Oog in oog met de Dom. Op deze verstilde binnenplaats. Het luik is open. Ze dalen 5 meter af, van nu naar nul, de tijd van de Romeinen. Enthousiast boeken ze daarna een Domplein-ticket in het Utrecht Visitor Centre, waar ze met behulp van gastvrije stadsambassadeurs (city hosts) hun eigen Domplein programma samenstellen. Wat makkelijk dat dit op een centrale plek te regelen is. Voordat ze naar buiten gaan kopen ze nog dat ene	

sieraad, gemaakt door een Utrechtse maker van hergebruikt Domtoren restmateriaal. Een uur later beginnen ze, na een overheerlijke plantaardige pastasalade met biologische witte wijn, met hun tour door DOMunder, de Domkerk en eindigend met een beklimming van de Domtoren. Met een blik vol verwondering worden ze meegesleept door het nieuwe ondergrondse labyrinth, over het plein met als beloning bovenop de toren het prachtige uitzicht over de stad. Tweeduizend jaar Utrecht in anderhalf uur. Historie deed er wel eens langzamer over om indruk te maken. Twee meter onder zijn voeten heeft Jan van Nassau weer nieuw gezelschap. Een stelletje laat zich de zon welgevallen na de ontdekkingstocht door het Academiegebouw en de imposante zaal waar de Unie van Utrecht is getekend. Ze kijken opzij. Ze zien een dame, wier koptelefoon verstopt lijkt in haar krullen. Op haar rug heeft ze een tas vol drumbekkens. Ze zingt uit volle borst. When Doves Cry. Niet kapot te krijgen, zelfs niet na welhaast een halve eeuw. Het zijn vast andere duiven dan degene die voor haar gele laarzen de kruimels van een croissant oppikken. Ach ja, het Domplein. Wat is het hier fijn.	

Bijlage 5 – reactie 60

Algemeen Als we de Omgevingsvisie lezen, slaat de schrik ons om het hart. ALLE mogelijke ruimte moet vrij gemaakt worden om straks horden toeristen door de stad te kunnen persen, zo voelt het. Maar kunnen we wel EN meer binnenstadsbewoners aan, EN meer andere nieuwe Utrechters, EN dan ook nog eens toeristen? Wij hebben geen bezwaar tegen toeristen natuurlijk. Iedereen is welkom om van onze mooie stad te genieten. Maar als de stad zo gaat groeien qua vaste bewoners, is het dan niet beter om eerst te zien of we al die nieuwe Utrechters kunnen hanteren, en dan pas te kijken of er ook nog ruimte is om actief extra toeristen binnen te halen? Het is niet zo dat een groeiende stad en toerisme natuurverschijnselen zijn, waar niets tegen te doen is. Toerisme en groei van de stad zijn een keuze. De gemeente kan de groei van het aantal auto's tegengaan, dus de gemeente zou ook toeristen kunnen weghouden uit de binnenstad. Maar Utrecht Marketing maakt nog steeds reclame voor Utrecht. De omgevingsvisie lijkt geschreven te zijn door iemand die niet In de binnenstad woont, maar dat wel heel graag zou willen. Hij of zij kijkt met een rooskleurige bril naar het wonen in de binnenstad, en lijkt te denken dat elke binnenstadsbewoner niet anders doet dan cultuur snuiven, monumenten bekijken of op een horeca-terras zitten. Echte bewoners zijn echter vooral bezig met leven en werken. Het feit dat er vertier om de hoek is, is heel fijn, maar niet voor elke dag; er zijn ook andere dingen in het leven. Daarnaast is er een groot verschil tussen de stad overdag en wat er 's avonds allemaal gebeurt. "Verblijf staat centraal". Wij begrijpen uit de context van dit en vele andere eerdere uitingen van "Verblijf" dat dit "recreatie" betekent. Dus de gemeente vindt recreatie en toeristen belangrijker dan wonen en bewoners? 78% van de panden in de binnenstad heeft een woonfunctie, dus "Wonen" zou met stip op 1 moeten staan in uw visie. Wie kiest de gemeenteraad, wie betaalt er belasting, en wie geeft elke dag weer geld uit in de binnenstad? Bewoners! Hoe kunt u dan de	Dank u voor uw reactie. **Algemeen** Het is jammer dat u de indruk heeft dat de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gericht is op het meer verblijfsruimte te creëren voor toeristen. Op de eerste plaats, vinden wij met u dat de woonfunctie in de binnenstad behouden moet blijven. Wat betreft toerisme stellen we ook geen massatoerisme voor. Bij ontwikkelingsrichting 26 'Bezoekers gastvrij verwelkomen' geven we aan dat het niet gaat om kwantiteit en dat groei van toerisme geen doel op zich is. We hechten belang aan kwaliteit van het toerisme met accent op ontmoeting, gastheerschap, duurzame en gezonde ontspanning (pag. 188). In de omgevingsvisie kiezen we gericht voor de bezoekers uit de stad en de regio. Ook werkt de gemeente aan beheersen van verblijfsmogelijkheden voor toerisme en registratiesysteem voor B&B. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: 'Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels' bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Ten tweede, verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als 'restruimte' te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid.

keuze maken om toeristen en bezoekers voorop te stellen? Moet de gemeente niet haar eigen bewoners voorop stellen, in plaats van toeristen? Vergelijkt u eens hoeveel geld er bij de gemeente binnenkomt aan belastingen van bewoners, en hoeveel van toerisme. Bewoners zijn echt veel belangrijker! Uit de begroting van de gemeente Utrecht 2021 blijkt dat 16,7% van de inkomsten van de gemeente bestaat uit belastingen, te weten 243.641 mio. Deze post van 16,7% is onder te verdelen in: - bewoners gerelateerde belastingen: 16,39% (OZB, riool, afvalstoffen, honden, parkeer) - terrassen, toeristen: 0,31% - overigen: 0,03% (bron: allecijfers.nl) Dus: bewoners dragen substantieel bij aan de inkomsten van de gemeente; terrassen en toeristen dragen marginaal bij. Waarom dan deze focus op de bezoekerseconomie? De Omgevingsvisie gaat uit van een “normaal” gebruik van de stad en van de goede wil en goede manieren van iedereen. Voor een groot deel van de dag is dat ook zo. Bankjes? Fijne rust- en kijkplekken. De ervaring leert echter dat, met name later op de dag, de stad wordt “overgenomen” door uitgaanspubliek, dat herrie maakt en afval achterlaat, en de bewoners van een gezonde nachtrust berooft. Bankjes? Plekken van samenscholing, herrie en afval. Wij vinden dat er te weinig aandacht is voor voorkomen en aanpak van de overlast die dit veroorzaakt. Als we konden rekenen op adequate handhaving van de regels, dan zou het niet zo’n probleem zijn, maar de handhaving op overlast is in Utrecht minimaal. Uitgaan van de goede manieren van alle bezoekers op alle momenten van de dag is daarmee volstrekt onrealistisch. Er wordt gezegd dat hier en daar schuurplekken zullen optreden maar er wordt niet aangegeven hoe dat voorkomen gaat worden of wat de remedie is. Zo gauw er commerciële belangen in het geding zijn trekt de bewoner echter altijd aan het kortste eind. We zien dat nu al bij de aanvragen voor nieuwe horeca – zelfs als het bestemmingsplan horeca niet toestaat wordt de vergunning afgegeven “want economie”.	Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040. Zitgelegenheid kan overlast veroorzaken, maar het draagt ook bij aan een gastvrije stad met voldoende verblijfsmogelijkheden, voor bewoner en bezoeker. We kijken bij plaatsing (in overleg met de omgeving) goed welke locaties geschikt zijn en dit zo min mogelijk uitlokken: bijvoorbeeld met goede verlichting, en sociale controle (zicht vanuit panden en voorbijgangers). De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze Omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Zie inspraakreactie 84 bij onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’ en ‘richting 12’.

Dat je met een groot terras in een woonwijk overlast gaat creëren staat bij voorbaat al vast, maar wordt door de vergunninggevers steevast ontkend. Dat bepaalde plekken nu al onleefbaar zijn door nachtelijke herrie (bent u op een mooie zomeravond wel eens op het Stadhuisplein geweest? Horen en zien vergaat!) lijkt alleen maar erger te worden. Dit alles leidt tot onze conclusie dat u vooral van de binnenstad een pretpark wilt maken, een toeristenoord waarbij de bewoners maar even voor het gemak worden vergeten of weggezet als lastige mensen omdat die in de weg staan van een ongebreideld toerisme.	
COVID Er lijkt weinig rekening te zijn gehouden met de consequenties van COVID-19. Het lijkt er op alsof de ontwikkelingen van voor 2020 gewoon zijn doorgetrokken. Het wordt gezien als een tijdelijke hik. We zien op dit moment echter ontzettend veel winkels leegstaan en we hebben nog geen idee of en hoe een en ander zal opkrabbelen. Zijn er straks nog wel horecamedewerkers of theaterbelichters, of zijn zij allemaal wat anders gaan doen? Hoeveel andere banen in de sector “toeristische diensten” zijn er straks nog over? Hoeveel mensen gaan er blijvend thuiswerken, die dan ook behoefte hebben aan een werkomgeving waar zij zich kunnen concentreren? Hebben zij behoefte aan andere winkels en horeca dan voorheen? Willen mensen zich überhaupt nog wel in de binnenstad vestigen als ze merken dat ze veel van hun werk ook thuis kunnen doen, en gaan ook binnenstadsbewoners liever wat meer buiten wonen? Kunnen we van deze gelegenheid niet gebruik maken om de stad beter te maken, meer divers qua bewoners, winkels en andere zaken in plaats van door te borduren op het verplichte groeimodel van voor Corona?	**COVID** In de Omgevingsvisie signaleren we dat het winkelbestand mede door COVID-19 en door veranderend aankoopgedrag (internetaankopen) onder druk staat (zie bladzijden 85 ev.; blz. 97 ev.). We streven hierbij juist naar een grotere mix van functies (winkelen, werkplekken, cultuur, horeca, wonen), en een hogere kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast zetten we in op meer verblijfskwaliteit en meer groen in de binnenstad, juist ook om in de binnenstad een aantrekkelijkere dagelijkse woon- en leefomgeving te maken.
Pagina 7 “De binnenstad bruist, want mensen werken, studeren en ondernemen graag in het prachtige historische decor.” Kunt u ons uitleggen wat de relatie is tussen “bruisen” en “werken, studeren en ondernemen”?	De mix van functies geeft levendigheid aan de binnenstad. Dit is een andere sfeer dan in een ‘gewone’ woonwijk waar die variatie niet zo groot is.

Hoofdstuk 2: Hofjes en stegen Het feit dat hofjes en stegen nu veelal zijn afgesloten heeft een reden. Waren het vroeger de verslaafden die deze plekken gebruikten, nu zijn het vooral dronken horecagasten die in de steegjes wildplassen, poepen en braken, en wie weet wat nog meer. Geen wonder dat bewoners hun hofjes en stegen liever afsluiten. Daarnaast is het vaak de enige stille plek die ze hebben. Er is namelijk ontzettend veel horeca en vermaak bijgekomen in de laatste jaren, en veel straten en pleinen zijn inmiddels vrijwel onbewoonbaar geworden door de drukte en geluidsoverlast van de recent geopende horeca. Het feit dat we in de binnenstad wonen, betekent niet dat we altijd en overal maar herrie moeten hebben, maken en/of accepteren. Als bezoeker mag je niet overal in, dat accepteren en respecteren we. Bewoners hebben nu eenmaal andere rechten dan bezoekers, vinden wij. De hofjes en stegen die wel open zijn hoeven geen toeristische route te worden. Ten eerste omdat de bewoners dus ook een rustig plekje nodig hebben, ten tweede omdat toeristen ook zelf wat willen ontdekken. Het zou wel leuk zijn als ze af en toe eens open zijn, op Open Tuinendag en/of Monumentendag bijvoorbeeld.	**Hoofdstuk 2: Hofjes en stegen** De ambities voor hofjes en stegen krijgen een nadere uitwerking, waarbij omwonenden uiteraard betrokken worden. Veel hoven zijn inderdaad afgesloten vanwege overlast, maar openstelling gedurende de dag werkt vaak uitstekend. Op deze manier kunnen geïnteresseerde bezoekers en ook andere omwonenden gebruik maken van de groene ruimte van de binnenstad. Voor overlast zie boven.
Hoofdstuk 4: Ruimte maken Wij horen nu al langer dat er “meer ruimte voor de voetganger” komt, maar wij komen op onze dagelijkse wandelingen steeds meer obstakels tegen op de trottoirs. Klusbusjes, bouwmaterialen, maar vooral veel lukraak geparkeerde fietsen die de hele loopruimte in beslag nemen, fietsenrekken die dwars op de looprichting staan, en geheel afgesloten trottoirs door bouwsteigers. Shared Space is niet “meer ruimte voor de voetganger”, maar “het recht van de sterkste, dus de voetganger wint nooit”. Er zijn al steden die hebben ingezien dat shared space geen goed idee is. Het zou fijn zijn als fietsers ook een regelmatige training kregen in verkeersregels. Die lijken zij massaal te vergeten zodat je als voetganger in de buurt van fietsen je leven zelden zeker bent, door fietsers op het trottoir, niet stoppen voor rood bij oversteekplaatsen, te	**Hoofdstuk 4: Ruimte maken** Wij zijn het met u eens dat er veel obstakels zijn in de openbare ruimte. Vandaar de ambitie in de Omgevingsvisie om hier iets aan e doen. Waar fietsverkeer de ‘shared space’ volledig gaat domineren, delft de voetganger het onderspit. Dit hebben we onderkend in de Omgevingsvisie, en we zoeken naar nieuwe manieren om de ruimte beter te verdelen over de verschillende groepen gebruikers, zonder deze strikt op te delen zoals nu vaak het geval is. Zo kunnen plantvakken en zitgelegenheid ervoor zorgen dat fietsers bepaalde gebieden mijden, zodat de voetganger profiteert.

veel bezig zijn met de telefoon, enz. De meeste fietsers reageren ook niet op opmerkingen hierop, want hebben muziek op hun oren.	
Hoofdstuk 17: Singelpark rondom vergroten Uiteraard zijn wij blij met meer groen in de binnenstad, vooral als dat ecologisch groen is, en niet alleen recreatiegroen. Ook het feit dat het singelpark wordt doorgetrokken is een goed idee. Voor de omgeving van de voormalige gevangenis (Wolvenplein, Wolvenstraat , van Asch van Wijckskade) zien we wel een probleem. 1. Er staan huizen direct aan de singel. 2. Op het Wolvenplein is een parkeergarage van bewoners en gemeente – deze moet ten allen tijd bereikbaar zijn. 3. Het hele bolwerk Wolvenburg is straks particulier eigendom. De gemeente heeft daar dus eigenlijk niets over te zeggen. 4. In het plan van eisen voor de nieuwe bestemming van de voormalige gevangenis staat dat de pleinkant van het gebouw rustig moet zijn. 5. Een rustige pleinkant gaat niet samen met “park”. De huidige functie van de parken lijkt vooral als barbecue- en drinkplek, zeker later op de dag. Wij weten ook dat er officieel een verbod is op het in het openbaar nuttigen van alcohol, maar wij weten ook dat daar niet echt op gehandhaafd wordt. 6. Wij hebben slechte ervaringen uit de tijd dat The Village in de gevangenis zat: het geluid van het terras aan de waterkant droeg ontzettend ver door over het water, en het komende en gaande publiek maakte veel geluid, dat weer hevig weerkaatste over het stenige plein. De type bebouwing en de vele steen zorgt ervoor dat een klankkast ontstaat, waardoor geluid zeer versterkt wordt in de omgeving. Onze avond- en nachtrust werd hierdoor ernstig verstoord. Onze vraag is dan ook hoe ervoor gezorgd gaat worden dat de “pleinkant” van de gevangenis rustig blijft en gevrijwaard van luidruchtige picknicks tot diep in de nacht met versterkte muziek, geschreeuw en barbecuewalmen. Want wij willen in de zomer wel onze ramen kunnen openzetten, net zoals ieder ander, zonder herrie en de geur van verbrand vlees.	**Hoofdstuk 17: Singelpark rondom vergroten** De ontwikkelingsrichtingen uit de Omgevingsvisie kunnen gelezen worden als houvast voor het maken van beleid en is daarmee nog geen concreet beleid. Het concretiseren van de 26 ontwikkelingsrichtingen volgt na het vaststellen van de Visie. Na vaststelling van de Omgevingsvisie moeten nieuwe initiatieven en plannen inhoudelijk rekening houden met deze Visie. We maken de ambities in de Omgevingsvisie voor zover mogelijk waar. Waar huizen langs de Singel staan zoeken we naar andere groene verbindingen, bijvoorbeeld in het straatprofiel, om het ‘rondje Singel’ voor zover mogelijk compleet te maken. Over de locatie van de voormalige gevangenis Wolvenplein worden in de Omgevingsvisie geen concrete uitspraken gedaan omdat het een visie op hoofdlijnen is. De locatie Wolvenplein wordt ontwikkeld. Voor uw inhoudelijke opmerkingen over deze locatie verwijzen we u dan ook naar het toekomstige traject dat daarvoor gestart wordt met de mogelijkheden tot inspraak in die procedures. Ontwikkelingen en gebruik van een plek moeten plaatsvinden binnen de regelgeving en verordeningen die daarop van toepassing zijn. Wonen blijft ook volgens de Omgevingsvisie een zeer belangrijke functie van de binnenstad. Door de druk op de binnenstad beter te verdelen, ook over de hele stad, willen we de stad leefbaar houden voor alle Utrechters. Niet elke functie past op elke plek. Er zijn bijvoorbeeld rustige delen van de binnenstad waar vooral wonen en aanverwante functies passen en er zijn drukkere plekken waar functies voor veel bezoekers passen. Daarom onze ambitie: elke functie op de juist passende plek. Welke plek juist is bepalen we samen met de betrokken Utrechters door middel van o.a. deze visie en door de verdere uitwerking ervan in meer concrete plannen zoals bijv. een gebiedsprofiel.

De binnenstad lijkt misschien geen gewone woonwijk. Maar de bewoners hebben dezelfde wensen en dezelfde rechten op een gezond leefklimaat en goede nachtrust als alle andere bewoners van Utrecht.	
Hoofdstuk 25: Gebruik van vaarwater reguleren Wat de grachten betreft: Houdt u er ook rekening mee dat de binnenstad een hele grote klankkast is van alle water en steen. Pleziervaart gaat helaas vaak gepaard met versterkte muziek en geschreeuw (want alcohol), zeker ‘s avonds laat. Maar ook die gezellige vlonders en trappen aan de waterkant, in combinatie met uitgaanspubliek, zijn een bron van geluidsoverlast voor de wijde omgeving, soms tot in de vroege ochtend. Als u aan de ene kant vooral wil inzetten op de gracht als transportbaan dan moet je inschikken met de pleziervaart. Mogelijk kan er alleen met de rondvaartboot worden gevaren, verder niet. Dat zie je in andere steden ook wel. U ziet onze namen ook terugkomen in de ondersteuning van de visie van Binnenstad030, maar willen bovenstaand ook apart memoreren.	**Hoofdstuk 25: Gebruik van vaarwater reguleren** Op dit moment wordt ook de Visie stadswater opgesteld. Er zijn bijeenkomsten waarop u kunt meepraten over het gebruik van het vaarwater. De Visie Vaarwater gaat ook in op de overlast die gepaard gaat met het gebruik van het vaarwater. Op de Visie Vaarwater is inspraak mogelijk. Naar verwachting wordt de Visie Vaarwater in het najaar vastgesteld. De Visie Vaarwater en Omgevingsvisie Binnenstad 2040 worden op elkaar afgestemd.

Bijlage 7 – reactie 61 - Koninklijke Horeca Nederland, afdeling Utrecht

Met de invoering van de omgevingswet naar verwachting in 2022 is elke gemeente verplicht een omgevingsvisie op te stellen. Een nieuw gemeentelijk beleidskader voor de leefomgeving op basis van participatie. Twee jaar geleden, eind maart 2019, ontvingen wij bestuur KHN Utrecht de uitnodiging om in te stappen in de klankbord binnenstadsgroep. KHN Utrecht heeft actief geparticipeerd in de procesvoering en suggesties meegegeven gedurende dit traject. Kanttekening die wij regelmatig hebben geplaatst is de corona uitbraak die onze horecasector enorm hard heeft geraakt zowel financieel als mentaal. De focus en prioriteiten liggen nu vooral op de korte termijn, het overleven van deze crisis.	Dank u wel voor uw deelname aan de Binnenstadgroep en inzet bij het tot stand komen van Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Fijn dat u ondanks de coronacrisis en de negatieve effecten op de horecasector tijd heeft gevonden om ook over de lange termijn na te denken.
Kijkend naar het visiestuk dat nu ter inzage ligt, geven wij u graag terug dat u er in onze optiek in bent geslaagd om een kader voor de toekomst neer te zetten wat past bij onze groeiende stad waarin we wonen, werken, studeren en verblijven. De diversiteit in het aanbod van winkels, horeca en cultuur zorgen ervoor dat een brede doelgroep wordt bediend. Wij vinden het een goede zaak dat u als gemeente hiermee probeert bestaande wetten samen te voegen. Hierdoor moet het voor ondernemers eenvoudiger worden om grip te krijgen op de regels. Flexibiliteit en ruimte voor lokaal maatwerk kan ervoor zorgen dat horecabedrijven kunnen groeien en beter aansluiten bij de wens van de omgeving. Wij verwachten dat dit meegenomen wordt in de uitwerking van de omgevingsplannen en gebiedsprofielen.	Dank u wel voor uw compliment. Inderdaad denken wij dat door bijvoorbeeld het opstellen van gebiedsprofielen beter maatwerk kunnen leven.
Naast bovenstaande algemene opmerking hebben wij een aantal specifieke opmerkingen en suggesties die wij u meegeven: ➢ P.47- 51: in 2040 is er meer publieke ruimte die door iedereen kan worden benut en niet permanent wordt toegewezen aan één bepaalde functie. Met oog op de toenemende druk op de beperkte openbare ruimte begrijpen wij de denkrichting van flexibel omgaan met functies wel, maar doen wij vanuit ondernemersoogpunt een nadrukkelijk verzoek om de ideeën voor terrassen te heroverwegen om de volgende redenen:	Het is de verwachting dat met de groei van de stad de druk op de openbare ruimte toeneemt, de ambities in de Omgevingsvisie is te zorgen voor een balans in de verdeling van het gebruik van de openbare ruimte tussen verschillende functies. De binnenstad en de openbare ruimte is er voor alle Utrechters en bezoekers van onze stad. Daarmee dus ook voor bewoners waaronder mensen met een beperking, en voor diverse functies, zoals terrassen, loop- en fietsruimte en groen. Ruimte maken en zoeken naar balans kan soms nadelig zijn voor bepaalde functies. Dat kunnen terrassen zijn, maar

o Terrassen zijn een cruciaal onderdeel in een gastvrije vitale binnenstad en daarmee direct ook een faciliterende voorziening. o Terrassen maken een te wezenlijk deel uit van het voeren van een gezonde exploitatie. o Met oog op de investeringen die gedaan moeten worden voor het uitrollen van een (nieuw) horecaconcept of het voeren van een hoogwaardig terras, is het zeer wenselijk om enig houvast, dan wel zekerheid te hebben. o Om de diversiteit aan vormen van horeca te behouden, te stimuleren, dan wel te versterken. Immers een vitale en levendige binnenstad vraagt ook om het voeren van een aantrekkelijk vestigingsbeleid door de gemeente Utrecht. o Daadwerkelijk de overtuiging van veel Utrechters en bezoekers, dat veel horecaterrassen de openbare ruimte verlevendigen op een prettige manier en de ideale plekken zijn om de schoonheid van de binnenstad te beleven, serieus te nemen en daar gehoor aan te geven. o Uit ervaring weten we dat openbare ruimte die vrijkomt veelal snel ingevuld wordt door het vrij stallen van fietsen en andere losse objecten. Dit zorgt voor een verrommeling en een verstorend straatbeeld. Draagt tevens niet bij aan de beoogde ambitie. o Het eventueel loslaten van permanente objecten voedt de vraag naar waar en wanneer objecten dienen te worden verplaatst. Er zijn flinke kosten gemoeid met het verplaatsen en voor de opslag. Daarnaast is het tijdsintensief en schade verhogend. o Ondernemers willen onderscheidend kunnen zijn in hun uitstraling passend bij het concept en de omgeving. Geef ondernemers daar ook de ruimte toe om te voorkomen dat het een eenheidsworst wordt. o Aanpassen van aankleding terrassen kost geld en daarvoor is tijd nodig om dit te kunnen realiseren op termijn.	ook de andere functies, zoals u bijv. fietsparkeren noemt. Voor de goede orde: deze ambitie betekent niet dat plotseling terrassen flexibel vergund gaan worden. Wij onderschrijven dat ook terrassen van belang zijn voor de binnenstad en voor ondernemers, net als andere functies die we hier benoemen. Het is daarbij zeker niet de intentie van de Omgevingsvisie dat de uitstraling van terrassen tot een eenheidsworst leidt. Inderdaad is het juist de bedoeling dat ondernemingen, inclusief terrassen, een uitstraling krijgen die past bij het (historische) karakter van onze binnenstad. Zo kunnen verschillende locaties binnen de binnenstad zich subtiel onderscheiden ten opzichte van elkaar.
➢ Het publiek toegankelijk maken van monumenten vinden wij een positieve ontwikkeling, mits daar wel gelijke voorwaarden aan worden gesteld. Voor aanpassingen zijn vergunningen nodig. Deze ambitie is pas haalbaar wanneer er vanuit de commissie welstand flexibel meegedacht wordt bij de invulling van de nieuwe functies, dan wel voor het versterken van een pand, uiteraard met respect voor het	Het doel van het toegankelijk maken van beeldbepalende gebouwen is om de schoonheid van deze gebouwen te bewaren en met meer mensen te delen. Het gaat ook om te voorkomen dat beeldbepalende publiek toegankelijke trekken zonder afweging aan de openbaarheid worden onttrokken. Toegankelijk maken kan alleen in overleg met de

behoud van de monumentale waarden.	eigenaren. Aanpassingen kunnen alleen plaatsvinden als er vergunning verleend zijn. Nieuwe functies en aanpassingen moeten passen bij de plek en, zoals u zegt, in overeenstemming zijn met de monumentale waarden.
➢ De lokale uitvoering van het klimaatakkoord zal een behoorlijke impact hebben op bewoners en ondernemers. De stevige ambitie verduurzaming van de binnenstad, vraagt om goede afstemming met ondernemers, het stimuleren en financiële ondersteuning middels subsidies. De plannen moeten helder, betaalbaar en goed uitvoerbaar zijn. Belangrijk hierbij is dat rekening gehouden wordt met lokale horecaondernemers in het MKB. Door de nasleep van de coronacrisis hebben veel ondernemers geen geld meer om te investeren.	Daar zijn wij het mee eens.
➢ Bij de uitwerking van de gebiedsprofielen is het van groot belang dat de ondernemers en bewoners van het specifieke gebied worden betrokken en waarbij de verschillende belangen in evenwicht worden meegewogen. Het kan niet zo zijn dat de degenen die het hardste roepen de meeste aandacht krijgen. Zoals nu gebeurt bij de 030binnenstadgroep.	Het basisidee van een gebiedsprofiel is juist dat deze in overleg met en rekening houdend met alle belanghebbenden wordt opgesteld.
➢ Voorkom dat alle leeg vallende panden worden ingevuld met eenzijdige soort functies. Specifiek maken wij hier de opmerking dat bepaalde lichte vormen van horeca, zoals sushizaken onder de noemer ‘lunchroom’ kunnen starten zonder vergunning en daarmee uit beeld blijven bij de gemeente. Als KHN zijn wij voorstander van zo min mogelijk regels en lasten, maar hechten ook grote waarde aan kwalitatieve horeca. Om verpaupering en ongewenste criminaliteit met de daarbij behorende overlast te voorkomen is het noodzakelijk hier rekening mee te houden in regelgeving en gebiedsprofielen.	Gemeente Utrecht houdt nadrukkelijk toezicht op ongewenste situaties van ondermijning maar ook op het tegengaan van verpaupering (zie bijv. plan aanpak leegstand binnenstad Morgen Mooier Maken). ‘Kwalitatieve horeca’ is een relatief begrip. Wij reguleren middels beleid en vergunningen en laten hierbij voldoende ruimte aan marktwerking en ondernemers om hierop te ondernemen. Wij toetsen aanvragen op basis van vergunningsvoorwaarden, horecakader en horecabeleid. Afhaal heeft niet direct een horecafunctie maar valt onder een categorie detailhandel onder voorwaarden. De gemeente gedoogd op dit moment ook afhaal bij reguliere horeca. We houden toezicht op ordentelijke bedrijfsvoering volgens de toegestane ruimte en mogelijkheden binnen vergunningen en gebruik. En handhaven indien hierbij ongewenste of gevaarlijke situaties ontstaan.

➢ Nachthoreca hoort in de historische binnenstad zoals u zelf ook beschrijft. Om dit te behouden in de binnenstad moet er goed gekeken worden naar wat er wordt toegelaten bij het Jaarbeursplein. Wij kunnen meegaan in de denkrichting dat horeca van grotere omvang daar invulling krijgt, simpelweg omdat daar geen passende panden in de binnenstad voor zijn maar we moeten er voor waken dat er een verschuiving plaatsvindt waardoor de nachthoreca wegvalt in de binnenstad.	Uitgangspunt is dat horeca past bij de plek en dat er balans is in de mix tussen levendigheid en rust. Wegvallen van nachthoreca zou de variatie te niet doen, maar beter verspreiden komt de levendigheid van de hele stad ten goede. Binnen het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (OHU) is in de binnenstad geen ruimte voor uitbreiding van discotheken en zaalverhuur (categorie A), wel voor cafés (categorie B). Beide kunnen tot de nachthoreca worden gerekend. Kleinschalige, passende uitbreiding van cafés in de binnenstad blijft mogelijk. Voor de uitbreiding van grootschalige concepten moet worden uitgeweken naar andere gebieden. Gezien de aard van het stationsgebied, zowel overdag als ’s avonds een levendig gebied, past hier de uitbreiding van nachthoreca. Het is zelfs gewenst om de levendigheid ook later op de avond te behouden rond het Jaarbeursplein. Ook willen we aan de vraag van de groeiende Utrechtse bevolking voldoen en de druk op de binnenstad stabiliseren. Wij zijn het met u eens dat de omvang van de nachthoreca aan de Jaarbeurszijde niet onbeperkt is. Om die reden is in het OHU een maximaal aantal m2 bvo voor horeca opgenomen.
➢ De horeca is sterk geconcentreerd in de binnenstad, zowel op pleinen als in bepaalde straten zoals de Nobelstraat. Om de functies hier te kunnen blijven houden zal dit aangemerkt moeten worden als horecaconcentratiegebieden, met oog op de geluidsnormen.	De Omgevingsvisie is een ambitiedocument waarin de aangegeven ontwikkelingsrichtingen worden uitgewerkt in uitvoeringsplannen, gebiedsprofielen en wet- en regelgeving (Omgevingsplan). Of en onder welke voorwaarden het eventueel wenselijk is een horecaconcentratiegebied te realiseren op de Nobelstraat kan worden onderzocht door middel van het opstellen van een gebiedsprofiel wanneer de gemeenteraad dit noodzakelijk vindt. We kiezen er nu niet voor plekken in de binnenstad te benoemen als horecaconcentratiegebieden. We willen een gezonde mening van functies behouden en beoordelen iedere aanvraag als maatwerk om te kijken of dit, binnen de geluidsnormen, passend is. Voor nu is het OHU 2018 bepalend waar nieuwe horecaontwikkeling wordt toegestaan.
Wij danken u voor de aandacht en blijven graag betrokken bij de vervolgstappen en uitwerking. Veel succes gewenst met het verwerken van de reacties van alle betrokkenen.	Dank u.

Bijlage 8 – reactie 63 – USRK

Als Utrechtse Stedelijke Raad van Kerken hebben we de Conceptvisie voor de omgeving van de Binnenstad die sinds kort voor inspraak is gepresenteerd gelezen en bestudeerd. Binnen de USRK is er waardering voor de opzet en de positieve sfeer die uit het mooie document spreekt. Alleen als Stedelijke Raad zijn wij uitermate teleurgesteld over het gebrek van aandacht voor de kerken in de binnenstad. Dit betreft niet alleen de eeuwenoude kerkgebouwen maar zeker ook de in de kerken aanwezige geloofsgemeenschappen die een belangrijke functie vertegenwoordigen in de Utrechtse samenleving. In de door de gemeente Utrecht opgestelde visie religieus erfgoed mei 2017 werd veel aandacht gegeven aan het beheer en behoud van de monumentale gebouwen maar in mindere mate aan het gebruik. Wel was er enige aandacht voor de kerken als ontmoetingsplek voor de directe gebruikers en voor andere bezoekers van de kerkgebouwen. Wij vinden het jammer dat inzake deze laatste aspecten er in de omgevingsvisie geen aandacht meer voor de kerken wordt uitgesproken. Wij vragen ons af of het bekende adagium Utrecht Kerkenstad, in 2040 nog wel het geval is. De kerken zullen ook in de toekomst een bescheiden maar toch belangrijke functie in de binnenstad hebben. De relevantie die kerken in het maatschappelijke gesprek kunnen vertegenwoordigen is daarbij aan de orde, maar ook zijn vele kerken nu al plekken van stilte en bezinning in de drukke stedelijke omgeving. Hierbij gaat het niet alleen om bewoners van de stad maar ook om bezoekers van buiten. Bij het project Kerken Kijken Utrecht b.v. waren er in 2019 (precorona) 60.000 bezoekers met 50 verschillende nationaliteiten geregistreerd. Wij zouden het op prijs stellen wanneer in de definitieve Omgevingsvisie Binnenstad 2040 meer aandacht voor onze binnenstadskerken is te lezen. Wij zullen daartoe nog enige suggesties inbrengen! Bij de gezamenlijke binnenstadskerken, aangesloten bij de USRK, leeft enige verbazing en teleurstelling over deze conceptvisie. Wij zien onze kerken gereduceerd tot ruimtelijk decor, tot erfgoed, tot	Dank u voor uw reactie Het belang van de kerken in de geschiedenis, identiteit, ruimtelijke structuur en uiterlijk van de binnenstad onderschrijven wij. Zie ook de nota Utrechtse Visie Religieus Erfgoed waarin het accent zowel op de fysieke kant van het religieus erfgoed ligt als het huidig gebruik (9 mei 2017). ‘Kerken kijken’, waarbij jaarlijks 12 kerken in de zomer gedurende drie maanden kosteloos geopend zijn voor het publiek is van grote waarde voor de beleving van de Utrechtse binnenstad. Ook zien wij levende kerkelijke gemeenschappen naast prachtig cultureel erfgoed. De kerken en hun gemeenschappen vormen in Utrecht nog steeds een zeer belangrijke en nog steeds bloeiende bijdrage aan het religieuze, sociaal-maatschappelijke, culturele, sociale leven EN vormen – juist nu - een baken van hulp en ondersteuning sinds de coronacrisis (o.a. diaconie). De sociaal-maatschappelijke functie van kerken wordt gewaardeerd. Deze functie is een intrinsiek onderdeel van het binnenstedelijke en kerkelijke leven. De binnenstadskerken worden in zeer hoge mate multifunctioneel gebruik voor religieuze bijeenkomsten, voor kunst en cultuur (bijv. concerten) en maatschappelijke activiteiten. U mist de positie van de kerken in de visie. U geeft aan in de visie meer te benadrukken dat de kerken behoren tot een levendige stad waarbij ‘toegankelijkheid’ en ‘verbinding’ sleutelbegrippen zijn. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zijn we ons terdege bewust van de betekenis van de kerken en de kerkgemeenschappen. In de visie geven wij bijvoorbeeld in ontwikkelingsrichting 5 (blz. 53 e.v.) aan dat de inrichting van de openbare ruimte moet passen bij de identiteit van een plek. We nemen daar het Janskerkhof en Domplein als voorbeeld waarbij de kerkgebouwen en hun functie essentieel zijn voor de beleving van de ruimte. Bij toekomstige projecten voor herinrichting rond kerken nemen wij graag ‘verbinding’ en ‘toegankelijkheid’ op als belangrijke uitgangspunten.

monument. Hoe waardevol en nuttig de kwalificaties ‘monument’ en ‘erfgoed’ ook zijn, zij doen geen recht aan het feit dat de binnenstadkerken het thuis zijn van levende geloofsgemeenschappen. Eeuwenlang staat Utrecht in de wereld bekend als de kerkenstad. Utrecht Kerkenstad is een begrip dat ook in de toekomst belangrijk zal blijven. Wij zien mogelijkheden om in de concept omgevingsvisie te erkennen en waarderen dat deze geloofsgemeenschappen middenin de samenleving staan, zowel als gebruiker van hun eigen kerkgebouwen voor religieuze doeleinden, als in hun ‘dienst’ aan de omgeving waarbij zij de deuren wijd openzetten voor wie nieuwsgierig is, voor wie van cultuur houdt, voor wie hulp nodig heeft. De concept binnenstadvisie wordt concreet uitgewerkt in 26 punten. Met name bij de punten 1, 5, 8, 10, 14, 15 en 26 is het gewenst dat opnieuw wordt afgewogen hoe in de visie wordt meegenomen dat kerkgebouwen volop worden gebruikt door de levende geloofsgemeenschappen. Het zou al veel helpen als b.v. bij punt 1 (Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk gemaakt) wordt genoteerd dat het publiek toegankelijk maken van kerken zal gebeuren in overleg met eigenaar/gebruikers, respect voor de oorspronkelijke functie van het gebouw, namelijk het houden van kerkdiensten of missen, het vieren. Of wel richting 5, waar de identiteit en kwaliteit van de plek uitgangspunt zijn zowel fysiek en als uitgangspunt. Veel kerken noemen een goede bereikbaarheid als essentieel voor hun functioneren. Hetzelfde geldt voor 14, het zoeken van evenementen die passen bij de locatie en 15, een balans tussen levendigheid en rust. Ook bij punt 8 zal de inrichting van de kerkpleinen rondom de kerken rekening dienen te houden met de levende geloofsgemeenschappen, met mensen die op zondag en op andere momenten in de week samenkomen voor een viering die rust van de directe omgeving vraagt. Dit argument gaat verder dan te verzoeken rekening te houden met kerkgangers die geen popconcert naast hun kerk willen op zondagochtend. Het gaat erom dat monumentale kerkgebouwen juist extra waardevol zijn doordát ze al eeuwen en tot ver na 2040 worden gebruikt voor hun oorspronkelijke doel. Wellicht geldt dit minder voor de andere monumenten. Tenslotte is bij het deel Ontspannen pag. 185 nog op te merken dat er op diverse plaatsen in de binnenstad er diverse plekken van stilte	Uw oproep tot meer aandacht in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 voor de geloofsgemeenschappen zelf en hun maatschappelijke betekenis nemen wij ter harte. Dit staat nu spaarzaam benoemd in richting 10 blz. 81. Daarbij nemen we de door USRK gesuggereerde aanvullingen bij diverse ontwikkelingsrichtingen als uitgangspunt. We passen de tekst op de volgende bladzijden aan: 1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken Blz. 29 3de alinea toevoeging: *Het publiek toegankelijk maken van religieuze gebouwen zal gebeuren in overleg met eigenaar/gebruikers met respect voor de oorspronkelijke functie van het gebouw.* Uitnodigende inrichting van de openbare ruimte Blz. 54 4de alinea toevoeging Wil je de schoonheid van de binnenstad beter tot zijn recht laten komen, dan moet je gebouwen en openbare ruimte als geheel zien, straten en pleinen beter inrichten en daarbij *functies in gebouwen,* gebruik en beheer in samenhang bezien. Een openbare ruimte van hoge kwaliteit is aantrekkelijker voor verblijf. *Uitgangspunt vormt daarbij de identiteit en kwaliteit van de plek. Dat geldt bijvoorbeeld voor de kerkgebouwen en hun oorspronkelijke functie, het houden van missen of kerkdiensten. Het gebruik en inrichting van de kerkpleinen rondom de kerken houdt rekening met de beleving en het functioneren van levende geloofsgemeenschappen en met de rust die daarvoor in sommige momenten in de week wordt gevraagd.* 6 Goed bereikbaar en minder parkeren op straat Blz. 57 1ste alinea Bewoners (inclusief mensen met een beperking), ondernemers en bezoekers van winkels, kerken, culturele en maatschappelijke instellingen kunnen hun bestemming in 2040 nog steeds bereiken,

bestaan in opengestelde kerkgebouwen, waar bezoekers welkom zijn. De gemeente Utrecht vindt de Utrechtse binnenstadkerken aan haar zijde als het gaat om het vormgeven van een aantrekkelijke binnenstad met open toegankelijke monumenten, die ook getuigen van levende geloofsgemeenschappen. Wij wensen de samenstellers van de binnengekomen reacties succes en hopen dat de bijdrage van de binnenstadskerken een extra dimensie betekent voor de aanstaande omgevingsvisie binnenstad!	maar niet altijd op dezelfde manier als twintig jaar daarvoor. 8 Elke functie op de juiste plek Blz. 73 3de alinea toevoegen In panden vind je bijvoorbeeld woningen, onderwijs, winkels, dienstverlening, kantoren, horeca, *kerken, culturele en maatschappelijke voorzieningen.* 10 Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving Blz 81 1ste alinea toevoegen *Kerken hebben een belangrijke sociaal-maatschappelijke functie, die een intrinsiek onderdeel van het binnenstedelijke en kerkelijke leven. De binnenstadskerken worden in zeer hoge mate multifunctioneel gebruik voor religieuze bijeenkomsten, voor kunst en cultuur (bijv. concerten) en maatschappelijke activiteiten.* 14 Evenementen passen bij de locatie Blz 101 6de alinea *Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek waar het plaatsvindt. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.* 15 Balans tussen levendigheid en rust Blz. 105 5de alinea toevoegen .. binnenhoven. *Ook opengestelde kerken bieden de mogelijkheid voor stilte en reflectie.*

	26 Bezoekers gastvrij verwelkomen Blz 187 in 2de alinea toevoegen …. stroom aan bezoekers. *Ook de kerken verwelkomen bezoekers voor stilte en bezinning of vanuit culturele interesse, zo is de oecumenische Domkerk vrijwel dagelijks geopend voor iedereen. 'Kerken kijken', waarbij jaarlijks 12 kerken in de zomer gedurende drie maanden kosteloos geopend zijn voor het publiek, is van grote waarde voor de beleving en het toerisme van de Utrechtse binnenstad.*

Bijlage 9 – reactie 64 – Actiegroep Weerdsingel Oost

Met genoegen hebben wij de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gelezen. De inhoud van deze visie laat zien dat er de komende jaren veel uitdagingen liggen om de binnenstad …! Over één punt, hoe trekken we meer fietsers van allerlei slag naar de Singel, willen wij wel graag onze zienswijze geven. Op pagina 162 van de Omgevingsvisie binnenstad Utrecht 2040 wordt het volgende vermeld over de inrichting van de Singel: '*Op deze snelle en comfortabele routes (rood asfalt,* ***soms*** *gecombineerd met klinkers) krijgt de fietser de ruimte en prioriteit. Het gaat om de routes langs de buitenzijde van de singel en om routes in een cirkel daar weer omheen. Ook de fietsroute rondom de singel (de 'fietssingel') kan, eenmaal ingericht, de binnenstadsas ontlasten'.* Wij, als bewoners van de Weerdsingel Oostzijde, willen uw verzoeken de bovengenoemde inrichting met geasfalteerde fietspaden niet à priori als uitgangspunt te hanteren. Wij bemerken in de praktijk dat dit uitgangspunt een open blik en een i*ntegrale* afweging van alle belangen die op de Singel spelen ernstig belemmert. Dit merken wij in ieder geval tot nog toe in de gesprekken die wij als burgers met de gemeente hebben gehad over de voorgenomen herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde. Inzet van 'het middel' asfalt lijkt nu zó te prevaleren, dat uit het oog wordt verloren dat het doel (snelle en comfortabele routes, ruimte en prioriteit voor de fiets) ook op andere wijze kan worden bereikt. Wij pleiten voor objectieve beoordeling zonder vooringenomenheid van beter in de omgeving passende oplossingen die hetzelfde effect (kunnen) hebben op de fietser. Het gebruik van asfalt op het nog te herinrichten deel van de Singel heeft naar onze mening het volgende effect:	Dank voor uw reactie. Allereerst willen we aangeven dat er voor de inrichting van de Weerdsingel een apart project loopt, dus uw reactie is ook gedeeld met de projectgroep. We begrijpen dat u daarmee in gesprek bent over een aantal onderwerpen die u in uw inspraakreactie aanstipt. Wij verwijzen u daarom ook naar dat project voor een meer gedetailleerde discussie over de inrichting. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een ambitiedocument op hoofdlijnen. De uitwerking vindt juist plaats in projecten zoals het project waarbij u betrokken bent. Wij delen uiteraard de uitgangspunten: de inrichting moet veilig zijn en blijven en het moet goed ingepast worden. Daarnaast moet de nieuwe inrichting de singelstructuur versterken, het groen meer ruimte geven, en comfort bieden aan fietsers. Ons inziens kan de huidige prominente auto-ruimte minder nadrukkelijk. Daarnaast willen we een inrichting die herkenbaar is met andere fietsroutes en de rest van de singel. Over de interpretatie van de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte verschillen de meningen. Hierover is de projectgroep met u in gesprek, mede op verzoek van wethouder van Hooijdonk, die u daar nadrukkelijk toe uitgenodigd heeft. Ook het onderwerp klimaatbestendigheid is onderdeel van gesprek. De belangrijkste factor in het klimaatbestendig maken is 'ontharden' en 'vergroenen'. We zijn dan ook van plan om de verhardingsbreedte te verminderen. Het verschil in wateropname tussen klinkers en asfalt is beperkt. Op de singel ligt bovendien een hemelwaterafvoer, om het regenwater in het gebied te houden en het overschot op de Stadsbuitengracht te lozen. We vinden asfaltverharding een goede manier om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker te maken (ook ten opzichte van andere fietsroutes). Dit blijft wat ons betreft het uitgangspunt.

a) het traject zal haast zeker ***onveiliger*** worden, zeker als er weinig ruimte is. Dit laatste is in het noordelijke deel van de Singel het geval. Bij toepassing van geasfalteerde fietsstroken moet de Singel daar ofwel volledig worden geasfalteerd of er zal dan gebruik gemaakt worden van brede asfaltstroken met een zeer smalle middenstrook. In beide situaties zal dat leiden tot 'racegedrag' van automobilisten, zeker in de avonduren. In de nabijgelegen Koekoeksstraat, die volledig is geasfalteerd, zijn recentelijk door uw dienst snelheden van 70 km. per uur gemeten! Bij verdere vergroening van de Singel kan verdere versmalling van het bestrate deel noodzakelijk zijn. Dan zal dit effect zeker gaan optreden en heeft de – in een blinde bocht tegemoetkomende fietser – weinig uitwijkmogelijkheden.	
b) het ***ontsiert de huidige stijlvolle en passende inrichting***. De Weerdsingel Oostzijde is Rijksmonument (de kades) en (woningen) Beschermd Stads- en dorpsgezicht en het geheel maakt onderdeel uit van het Alluregebied. Dat is niet voor niets. Het is in ogen van veel Utrechters het aansprekendste en meest oorspronkelijke deel van de Singel én een van de mooiste stukken van de stad. In de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte wordt bovendien op pagina 14 het begin van de Weerdsingel OZ van Oudegracht tot Hopakker gedefinieerd als poortgebied, als toegang en aanloopgebied onderdeel uitmakend van het Centrum. Het begin van de Weerdsingel OZ zal dus hoe dan ook een inrichting "op maat" krijgen zijnde een rijbaan van (fietsvriendelijke) klinkers. De keuze voor de rest van het traject is nog in onderzoek. Een overgang halverwege de Singel naar een andere vloerbedekking ligt minder voor de hand. Realisatie van brede asfalt fietsstroken hier detoneert volledig met de stijlvolle monumentale omgeving. En dat terwijl u in uw visie aangeeft dat bij de inrichting de identiteit van de plek leidend is. Deze wordt, zo geeft u aan, bepaald door de ruimtelijke situatie, de functies in de buitenruimte en de aangrenzende gebouwen [pagina 53 van de Omgevingsvisie Binnenstad]. Hoe past dit uitgangspunt: • in uw visie dat een '***stijlvolle inrichting*** *van pleinen en straten'* gewenst is. *'Dit maakt de schoonheid van de*	

binnenstad beleefbaar maar maakt ook hedendaags gebruik mogelijk'. [pagina 7 van de Omgevingsvisie]? • bij uw wens om '*de buitenruimte (straten, pleinen, parken en grachten), waar voetganger, fiets en verblijf centraal staan, met **hoogwaardige materialen** in te richten.* • bij uw uitgangspunt '*dat er is alleen plek is voor objecten die **bijdragen aan de sfeer** van de binnenstad en tegelijkertijd het gebruik mogelijk maken"*? Toepassing van de juiste fietsvriendelijke klinkers hier is stijlvol en sluit beter aan bij de identiteit en schoonheid van ons erfgoed. Dat laatste wilt ook u immers, zo lezen wij in uw visie, beschermen. Bovendien levert dit, zo is uit onderzoek gebleken, een net zo comfortabele en duurzamere vloerbedekking op waarbij hoogwaardiger materiaal wordt gebruikt dan als er asfalt wordt gelegd. Deze bestrating wordt door *alle* fietsers gewaardeerd.	
c) toepassing van meer asfalt helpt ons inziens ook niet bij uw wens de openbare ruimte (meer) ***klimaatbestendig*** te maken. De Weerdsingel Oostzijde was eerder geasfalteerd en dat heeft toen voor wateroverlast door extreme regenbuien geleid. Mede daarom is op de Weerdsingel Oostzijde 30 jaar geleden bewust gekozen om het asfalt te verwijderen en een fietsvriendelijke en passende inrichting met klinkerbestrating te realiseren. Meer asfalt levert ook extra hittestress op. Waarom asfalt aanleggen en het effect daarvan op de afwatering en hittestress compenseren door iets meer groen aan te leggen? Klinkers en meer groen maken de Singel sowieso nog klimaatbestendiger!	
Het door uw dienst genoemde argument van 'herkenbaarheid' om (nagenoeg) volledig asfalt op de Singel toe te passen is ons inziens subjectief en niet steekhoudend. De inrichting tot (nagenoeg) volledig geasfalteerde fietsstraat is totaal afwijkend van de inrichting van de rest van de Singel. Verder wijkt die inrichting ook af van de nu spiegelbeeldige bestrating aan de andere zijde van het water ter hoogte van de Weerdsingel OZ. Bovendien kan herkenbaarheid ook door kleurkeuze worden bevorderd, en wordt de routekeuze van fietsers vooral door het gevoel van veiligheid, comfort en het aantal (tijdrovende) hindernissen onderweg bepaald.	

Het middel asfalt lijkt nu een doel op zich te zijn geworden voor het Stadsbestuur. Voor bewoners van de Singel lijkt ‘de geest van Feuchtinger’ weer terug te zijn in Utrecht; Rücksichtlos de Singel asfalteren - nu voor fietsers - lijkt het nieuwe adagium in onze stad. Hier wordt volhardend aan vastgehouden, ook al zijn er alternatieven die het fietsgebruik ook stimuleren én naadloos bij de (overige) uitgangspunten van de Omgevingsvisie Binnenstad aansluiten. Wij ontvangen graag veel meer fietsers en wandelaars op ons deel van de Singel. Maar dan wel graag in een stijlvolle inrichting met hoogwaardige materialen die niet alleen plezierig is voor fietsers, maar ook bijdraagt aan de sfeer, duurzamer is en goed aansluit bij de rest van de inrichting. En zo de ook door u geroemde kwaliteit ‘schoonheid’ recht doet. Daarom verzoeken wij u niet zonder onderbouwing en kennis van de wensen van de daadwerkelijke gebruikers het middel asfalt voor te schrijven. Dat belemmert een integrale afweging en beperkt de bewegingsruimte van ambtenaren om een openbare ruimte te creëren die echt past bij de behoeften van inwoners én alle bezoekers van de Singel, zoals u voorstaat [pagina 111 van de Omgevingsvisie Binnenstad]. Wij verzoeken u dan ook het uitgangspunt om de Singel te asfalteren niet in de Omgevingsvisie Binnenstad (en andere Bestuurlijke documenten) op te nemen. Het geeft een conflict met de Kadernota Kwaliteit Openbare Ruimte en de besluitvorming hieromtrent is nog gaande. Kortom: u dicht de bewoners van Utrecht veerkracht toe, wij hopen dat u als bestuur kunt laten zien daarover zelf ook te beschikken door hier een inrichting na te streven die recht doet aan meer belangen dan enkel het faciliteren van de snelle fietser. Dan kan het cirkeltje passend rond worden gemaakt voor alle gebruikers.	

Bijlage 10 – reactie 67 – Voetgangersbeweging Nederland

In eerste instantie willen wij u complimenteren met het in hoofdlijn, zeker vanuit het perspectief van de Voetgangersbeweging, positieve lijvige rapport. Lopen is de meest duurzame manier van verplaatsen en vormt de basis voor een leefbare stad, maar ook voor een sociale en inclusieve samenleving. Uw visie is een inspirerend geheel waar veel andere steden een voorbeeld aan kunnen nemen. Het biedt een prachtig perspectief voor de Utrechtse binnenstad. Hetgeen niet wegneemt dat er genoeg details zijn waar we dieper op willen ingaan.	Dank u wel voor uw reacties en het compliment.
De opgave Utrecht heeft in de 20e eeuw voor de opgave gestaan een antwoord te bieden op schaalvergroting en de opkomende automobiliteit. Hierdoor heeft de stad een grote transformatie doorgemaakt. Met de komst van nieuwbouwwijken is de oppervlakte van de stad verveelvoudigd. Er zijn meer Utrechters gekomen en we zijn ruimer gaan wonen. Ook in de omgeving van Utrecht, met steden als Nieuwegein, Houten, Maarssen, is aanzienlijk bijgebouwd. De binnenstad van Utrecht heeft voor stad en regio een centrumfunctie. Om dit mogelijk te maken is aanvankelijk ingezet op ruimte maken voor de auto. Dit begon al in de jaren ’30 met het verbreden van de route van Lucasbolwerk naar Smakkelaarsveld en vond zijn hoogtepunt in de jaren ’70 met het openen van de Catharijnebaan. Maar vervolgens heeft Utrecht een opmerkelijke wending doorgemaakt waarbij juist ingezet is op het terugdringen van het autoverkeer en behouden c.q. terugbrengen van de menselijke schaal. Utrecht heeft daarbij een voortrekkersrol gespeeld en is opmerkelijk succesvol geweest. In de omgevingsvisie wordt deze richting voortgezet en dat kunnen wij als Voetgangersbeweging natuurlijk alleen maar ondersteunen. Terecht is er veel aandacht voor groen, ondervangen van hittestress en opvang van hemelwater. Prima, doen, geen aanmerkingen! Ook fijn dat gekozen wordt voor een binnenstad die bedoeld is om gebruikt te worden en niet alleen een functie “museum” heeft	Dank u wel.

Bereikbaarheid Het Utrechtse beleid is, sinds de jaren ’70, gericht geweest op het wegmasseren van het autoverkeer door de infrastructuur minder aantrekkelijk te maken: geleidelijk aan zijn parkeertarieven verhoogd, is het aantal rijstroken naar de binnenstad verminderd, zijn wachttijden om naar de binnenstad te rijden toegenomen. Aan bezoekers is overgelaten zelf hun weg naar de binnenstad te vinden en dat hebben zij massaal gedaan, veelal gebruik makend van fiets of OV. De omgevingsvisie stelt een voortzetting van dit “wegmasseren” voor, waarbij de ruimte voor fiets(-parkeren) en OV (de doorgaande OV-as door de binnenstad) nu ook worden beperkt. Ingezet wordt op deelmobiliteit. Het zal spannend zijn hoeveel ruimte er in deze aanpak zit. De nota constateert terecht dat de binnenstad nu al door sommige groepen (ouderen, kinderen, mensen met beperkingen) als minder bereikbaar wordt ervaren (pagina 71). Wij delen deze zorg vanuit de grotere loopafstanden die ontstaan en die voor sommige groepen mensen te groot worden. Ook zal het belang van het Centraal Station voor de bereikbaarheid van de binnenstad alleen nog maar verder toenemen, een aspect dat naar onze mening onvoldoende aandacht krijgt.	U schetst de balans tussen verschillende vervoersmodaliteiten en de andere ambities voor de binnenstad op gebied van bijvoorbeeld leefbaarheid, verblijfskwaliteit en groen. We zetten in de omgevingsvisie vooral in om het minder aantrekkelijk maken van de binnenstad voor (doorgaand) autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand om daarmee ruimte te winnen voor de andere modaliteiten en ambities. Ook wij vinden het een hele uitdaging om deze ambities gerealiseerd te krijgen, rekening houdend met de veelvoud aan belangen in de binnenstad. We delen uw zorg ten aanzien van de loopafstanden. Aan de andere kant zien we niet alleen een rol weggelegd voor Utrecht CS, maar ook voor Station Vaartsche Rijn, ook dicht tegen de binnenstad aan de zuidkant gelegen. Ten aanzien van het OV op de binnenstadsas is uitgangspunt dat reizigers met een bestemming of een herkomst in de binnenstad die ook in de toekomst via de binnenstadsas moeten kunnen blijven bereiken.
Relatie tussen centrum en binnenstad Uit de nota is op te maken dat “centrum” en “binnenstad” niet hetzelfde is (zie bijvoorbeeld pagina 89). Met “binnenstad” wordt heel het historische gebied binnen de singels bedoeld, een groot deel hiervan heeft primair een woonfunctie. Een beperkt deel van de binnenstad heeft een echte centrumfunctie, concreet: het gebied tussen Potterstraat en Mariastraat. Traditioneel ligt de focus hier op detailhandel. De nota constateert twee ontwikkelingen: 1. Een verschuiving van detailhandel naar horeca en cultuur 2. Een vergroting van het centrumgebied waardoor ook het Beurskwartier bij het centrum zal gaan horen Wij denken dat het betrekken van het Beurskwartier bij het centrum een goede ontwikkeling is. Dit gebied kan grootschaliger van opzet	Ook wij zien een belangrijke rol weggelegd voor de uitbreiding van het centrum ‘over het spoor’ richting het Beurskwartier en het

zijn dan de kwetsbare historische binnenstad, waardoor toekomstige toename van het aantal bezoekers makkelijker kan worden opgevangen. Uiteraard is ook de nabijheid van het Centraal Station gunstig. Hiertegenover staat ook een zorg: de afstand tussen Beurskwartier en historisch centrum is (voor voetgangers) groot waardoor het twee onsamenhangende deelgebieden dreigen te worden. Om de aansluiting van het Beurskwartier tot een succes te maken, zou tussen Beurskwartier en historisch centrum een fijnmazig en doorlopend voetgangersnetwerk moeten bestaan met voldoende beschutting en aanliggende functies. De intentie om dat te bereiken is ongetwijfeld aanwezig, maar hier zou wat ons betreft meer inspanning op gezet mogen worden.	Lombokplein (huidig Westplein). Het is dan, zoals u terecht constateert, van belang dat er extra voetgangers- en fietsverbindingen komen tussen de Binnenstad en het Beurskwartier. Deze ambities zijn vertaald in richting “24. Verbonden met de omgeving” waar ter hoogte van de Rabobank en de Nic.Beetstraat nieuwe verbindingen over (of onder) het spoor zijn ingetekend. Het betreft hier echter ambities, waarvan de haalbaarheid en financiering nog moeten worden uitgezocht.
Doorsteekjes Wij hebben waardering voor de analyse van knelpunten op pagina 148 en de voorgestelde oplossingen op pagina 149. Het invullen van “missing links” zorgt ervoor dat het gebied aantrekkelijker wordt voor de voetganger, maar ook dat het verkeer beter gespreid wordt zodat knelpunten qua drukte vermeden kunnen worden. Goed om te zien dat hierbij niet alleen naar verbindingen binnen de binnenstad maar juist ook naar aansluiting met de omgeving gekeken wordt.	Dank u.

Bijlage 11 – reactie 68 – Ondernemers van de Neude

Opmerkingen m.b.t. de Neude: Evenementen: hierover hebben gesprekken plaatsgevonden. Minder grootschalige (langdurige) evenementen met uitgebreide horeca en versterkt geluid. Alleen een aantal kleinschalige evenementen die passen bij het Stadhuiskwartier. Wel een uitzondering voor 'nationale' evenementen zoals het E.K. en W.K., de Tour de France etc. In de omgevingsvisie wordt gesteld dat de gemeente sturend is in de bepaling waar welke evenementen komen. Graag zouden we meer overleg willen hebben hierover. De pleinen worden nu voor verschillende doeleinden gebruikt. In de zomer vinden vaak evenementen plaats op het gedeelte waar het grotere zomerterras op het plein staat. De kosten hiervan zijn voor horecaondernemers hoog. De parasols en andere materialen moeten worden weggehaald, in containers gedaan en opgeslagen op een externe locatie. Wat ook vrachtverkeer met zich meebrengt. Ook de opbouw en afbouw van evenementen geeft veel overlast voor omwonenden/overig terras tegen de gevel aan. Graag zouden we overleg willen over welke evenementen passen op het plein of juist evenementen op het achterste deel van het plein waar geen terras staat, dit kan een goede aanvulling van de diverse functies (cultureel en horeca) zijn.	Dank u voor uw reactie De pleinruimte van de Neude is openbare ruimte die in bruikleen wordt gegeven aan ondernemers om hier een terras te kunnen exploiteren. Hoewel we dit zien als een toegevoegde waarde voor de stad, zetten we ook in op flexibel gebruik van de ruimte. Daarom vinden we het ook waardevol om tijdelijke evenementen toe te staan waarbij de Neude op een andere manier gebruikt wordt. De diversiteit aan functies kenmerkt de Neude. Bij de beoordeling van vergunningaanvragen evenals bij de opstelling van nieuw evenementenbeleid wordt met die diversiteit rekening gehouden. Echter, ten einde evenementen te spreiden in Utrecht is ook de Neude een belangrijke locatie voor evenementen. Ook in de toekomst zal dit vragen om samenwerking tussen organisatoren en ondernemers gevestigd aan de Neude. Hierover blijven we met elkaar in gesprek. De gemeente zet inderdaad in op een meer sturend dan faciliterend evenementenbeleid, om eenzijdigheid in het aanbod te voorkomen, en ervoor te zorgen dat evenementen bijdragen aan de kwaliteit en beleving van de binnenstad. In richting 14, 'Evenementen passen bij de locatie' wordt gesteld: *'Frequentie, omvang, type en uitstraling van een evenement moeten passen bij de plek(ken) waar het evenement plaatsvindt* Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek.*'*. Hierbij nemen we alle aspecten van de omgeving in ogenschouw, waarbij ook de aanwezigheid van terrassen wordt meegenomen in de afweging. Waar nodig treden we in overleg met betrokkenen in de omgeving. Wat betreft overlast van evenementen wordt in dezelfde ontwikkelingsrichting het volgende vermeld: '*hierbij (het organiseren van evenementen) horen uiteraard duidelijke afspraken met alle betrokkenen, onder wie de omwonenden, ondernemers en instellingen die nabij een locatie zijn gevestigd'*. De ontwikkelingsrichtingen uit de omgevingsvisie geven houvast voor het formuleren van nieuw beleid, maar zijn geen nog geen concreet

	beleid. Het nader uitwerken van het evenementenbeleid voor de Neude valt daarom buiten het bereik van de omgevingsvisie.
Zicht en verblijf: zoals meerdere raadsleden aangeven is de Neude voor een groot gedeelte van het jaar een grijs, leeg plein. Op pag. 55 van de omgevingsvisie gaat het over de inrichting van de Neude. Bijschrift van de foto is: “Op de Neude heeft het autoparkeren van 1974 in 2021 plaatsgemaakt voor een trotse rode vlag, geparkeerde fietsen, terrasmeubilair en afvalcontainers. Nog steeds geen echt uitnodigende ruimte”. Hieronder hebben wij een aantal suggesties om het plein mooier, levendiger en schoner te maken. Natuurlijk zijn we altijd bereid om hier samen met de gemeente een apart plan voor op te stellen.	Dank voor de waardevolle suggesties. In principe zijn dit punten die vallen onder de nadere uitwerking van de omgevingsvisie. De visie geeft richting met algemene principes, en het opnemen van gedetailleerde plannen per plein zou te ver voeren. Ook is er nu geen concreet voornemen/bijbehorend budget om een nadere uitwerking voor de Neude te maken.
Winterterras; graag zouden we, om het plein uitnodigender te maken, een mogelijkheid zien tot het plaatsen van een kleinschalig winterterras op het plein. Het zou gaan om 4 tafels achter elkaar langs de pleinrand tegenover de voorterrassen van horecazaken aan het plein. Hierdoor kunnen mensen ook in de maanden oktober t/m maart verblijven op het plein en het ziet er aangekleder uit. Mensen lopen dan tussen terrassen door i.p.v. langs een open plein. Al zou het alleen voor de maanden maart en oktober zijn, dan zou dit, gezien het steeds warmere weer, een welkome aanpassing zijn op de huidige termijn die van april/september loopt.	
Openbare zitplakken; daarnaast zijn er geen openbare zitplekken op het plein aanwezig buiten de vergunde terrassen. Er liggen al enkele jaren ‘losse’ betonblokken t.b.v. de veiligheid (ter voorkoming van terroristische aanslagen). In navolging van o.a. de Mariaplaats zou het mooi zijn om deze te vervangen door verplaatsbare bakken met bomen met bankjes eromheen. Dit is bevorderlijk voor de uitstraling van het plein, spreidt het verblijf van toeristen of stadbewoners die geen gebruik willen maken van de terrassen en verbetert het leefmilieu. Dit soort bakken zijn ook recentelijk nieuw geplaatst op de stoep van de Wittenvrouwenstraat en Voorstraat dus in de directe omgeving van de Neude. Dit sluit mooi op elkaar aan. De ondernemers aan de Neude willen hieraan bijdragen, ook m.b.t. het onderhoud (water geven). Wij stellen voor dit idee kunnen worden mee te nemen in het bomenplan.	

Zicht op de historische gevels: Op oude foto's van het plein zijn de historische gevels van het plein altijd goed zichtbaar. Dit is van grote toegevoegde waarde voor de Neude. Het huidige bomenplan voor de Neude spreekt van een toekomstige 'groene golf' van bomen waarbij er veel bomen juist voor deze gevels worden geplaatst. Wij zijn als ondernemers juist voorstander van een groenere en leefbare stad maar zouden graag de bomen langs de randen van het plein zien en, zoals genoemd in bovenstaande alinea, aan het begin van het plein bij de Voorstraat/Potterstraat.	
Verlichting; ook zouden wij, binnen 'het plan Neude' graag een milieuvriendelijk verlichtingsplan uitwerken met behulp van de gemeente. Dit om de grote verlichting masten te vervangen voor authentieke straatverlichting en om de gevels van alle panden aan het plein na zonsondergang uit te lichten. Dit geeft een bijzondere sfeer aan het plein.	
Rolstoelvriendelijker; Als bijlage een brief van Job Haug (Beleidsmedewerker Mobiliteit, Toegankelijkheid en Huisvesting van Solgu, www.solgu.nl) om het plein toegankelijker te maken voor mensen met een rolstoel.	
Praktische opmerkingen: a. Schoonheid, netheid en veiligheid van het plein: openbare toiletvoorziening realiseren in de fietsenkelder. Hier zou naar worden gekeken aangezien een voorziening in de grond zoals op het Janskerkhof niet mogelijk is vanwege grondkabels. b. Laden en lossen: de huidige aanpassingen in het laden en lossen zoals nu aangepast t.b.v. corona werken erg goed op de Neude. Het voetgangersgebied is uitgebreid zodat daar alleen tot 11.30 uur laden en lossen is toegestaan. Wij willen u verzoeken dit zo te blijven handhaven. c. Fietsen: ondanks de aanwezigheid van de fietsgarage, staan er, met name in het voorjaar en in de zomer, nog dagelijks honderden fietsen los op de Neude. Wij pleiten voor een verbod op het plaatsen van fietsen buiten de fietsenstallingen. Samen met betere aanduiding borden die verwijzen naar de fietskelder onder de bibliotheek. d. Er is behoefte aan meerdere stroompunten op het plein t.b.v.	

	terrasverlichting in de parasols op het plein. Nu hangen er vanuit de gevels stroomkabels over de weg naar het plein. Er zijn reeds stroompunten aanwezig en ondernemers willen hier financieel aan bijdragen.	

Bijlage 12 – reactie 69 – Urban Interest

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Urban Interest Vastgoed B.V., statutair gevestigd te 's-Gravenhage en kantoorhoudende te (2517 KC) 's-Gravenhage aan de Tobias Asserlaan 2 (**Urban Interest)**, die in deze kwestie woonplaats kiest te 's-Gravenhage aan het Lange Voorhout 3 (Postbus 30457, 2514 EA Den Haag), ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. [redacted] als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, bericht ik u als volgt. Urban Interest heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de inspraakversie van de Omgevingsvisie Binnenstad (de **Omgevingsvisie**) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het **College**). Uit de vrijgave voor inspraak van de Omgevingsvisie volgt dat eenieder tot en met 19 april 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de Omgevingsvisie kan indienen. Urban Interest kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de Omgevingsvisie verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de Omgevingsvisie uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.	Dank u voor uw reactie.
ACHTERGROND EN FEITEN 1 Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland en investeert gericht in kwaliteitsverbetering van bestaande winkelpanden en winkelcentra en overig vastgoed. Daarmee voldoet zij aan de vraag van haar huurders en hun klanten. 2 Urban Interest heeft in de gemeente Utrecht onder meer Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de wijk Kanaleneiland in eigendom. Urban Interest heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in herontwikkeling en modernisering van winkelcentrum NOVA en de	

bijbehorende parkeerfaciliteiten. De volledige uitstraling van het winkelcentrum heeft een uitgebreide upgrade en renovatie ondergaan om het een warme en uitnodigende uitstraling te geven. Met deze grote investering van Urban Interest zijn aanzienlijke financiële middelen gemoeid. Bovendien is Urban Interest mede-eigenaar van het winkelcentrum The Wall, gelegen nabij Leidsche Rijn. 3 In de Omgevingsvisie is beschreven wat de ambities van het College zijn voor de Utrechtse binnenstad en welke ontwikkelingen het College wil stimuleren, bijsturen of afremmen. De Omgevingsvisie vormt het beleidskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de (binnenstad van) Utrecht. 4 In de Omgevingsvisie is onder meer het toekomstbeeld voor het winkelgebied in de binnenstad van Utrecht beschreven. De Omgevingsvisie voorziet in een wijziging van de samenstelling van het winkelgebied. Zoals Urban Interest in het navolgende zal toelichten, wenst zij door middel van deze zienswijze aandacht te vragen voor een bestaand overaanbod aan detailhandel - waardoor de verhuurbaarheid van haar (winkel)panden wordt aangetast – en voor een evenwichtige spreiding van winkels.	
ZIENSWIJZE *Overcapaciteit detailhandel* 5 Urban Interest wenst allereerst te benadrukken dat winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De coronacrisis heeft dit beeld helaas enkel versterkt. Daar komt bij dat vele detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht beschikken over een overcapaciteit. Naast winkelcentra NOVA en The Wall wijst Urban Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan. 6 Indien in het licht van het bovenstaande vierkante meters winkelruimte zouden worden toegevoegd in de (binnenstad van de) gemeente Utrecht, wordt de concurrentiepositie van de huurders van winkelpanden in onder meer winkelcentra NOVA en The Wall op een,	*Overcapaciteit detailhandel* We onderschrijven de algemene trend van afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel. Het college baseert zich voor de Utrechtse situatie o.a. op het uitgebreide en gedegen onderzoek naar toekomstbestendige winkelgebieden van Stec Groep. In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt ook niet uitgegaan van toename van detailhandel in de binnenstad. Op dit moment wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor het tegengaan van leegstand van winkelpanden in de binnenstad waarbij gekeken wordt naar een mix van functies en juist niet het toevoegen van detailhandel. U verzoekt het college nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Dit

gelet op het voorgaande, onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in deze winkelgebieden zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van winkelruimte door Urban Interest. De investeringen die Urban Interest heeft gedaan om winkelcentrum NOVA weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan. 7 In de Omgevingsvisie wordt door het College bevestigd dat er al jaren een verschuiving plaatsvindt in het koopgedrag van mensen, die onder meer inhoudt dat mensen steeds meer goederen via het internet kopen. Ook wordt bevestigd dat ook de coronacrisis een maatschappelijke ontwikkeling is die vraagt om een wijziging van de samenstelling van het winkelgebied. Geconstateerd wordt dat de leegstand van winkelpanden de afgelopen jaren oploopt en dat die winkelleegstand wordt versterkt door de coronacrisis.1 8 Urban Interest kan zich niet vinden in de verwachting "*dat de leegstand in Utrecht beperkt blijft*". Urban Interest heeft ervaren dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel de afgelopen jaren ook in de gemeente Utrecht is afgenomen. In de provincie Utrecht is het aantal fysieke winkels in de periode 2010-2019 mede door de opkomst van online winkelen met 8,7% afgenomen.2 Gedurende de coronacrisis is online winkelen in nog sterkere mate gegroeid, met een nog grotere afname van de behoefte aan detailhandel in de nabije toekomst tot gevolg. 9 Urban Interest kan zich goed verenigen met het standpunt dat aanvulling van het winkelgebied met andere functies zoals kunst en cultuur, werken en wonen noodzakelijk is om een levendig winkelgebied te creëren. Naar het oordeel van Urban Interest dient de focussen te liggen op het toevoegen van andere functies en, gezien de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen, niet op het toevoegen van winkelruimte. 10 Uit de Omgevingsvisie blijkt dat slechts op zeer globaal niveau is onderzocht in hoeverre er behoefte bestaat aan	brengen we jaarlijks in beeld in de Utrechtse vastgoedmonitor. Deze monitoringsinformatie betrekken we bij besluiten over de diverse winkelgebieden.

detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht. Zoals Urban Interest in het bovenstaande heeft toegelicht, bestaat naar haar oordeel in de nabije toekomst geen behoefte aan de toevoeging van winkelruimte in de gemeente Utrecht, maar eerder aan een toevoeging van andere functies in de binnenstad en consolidatie en versterking van de detailhandelsvoorzieningen buiten de binnenstad van Utrecht. 11 In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat een "*plan van aanpak retailontwikkeling, leegstand en transformatie binnenstad*" opgesteld zal worden. In dit plan zou worden bepaald welk aanbod aan voorzieningen zoals winkels maar ook andere functies zich in de binnenstad van Utrecht zullen ontwikkelen. Urban Interest verzoekt het College nadrukkelijk om in het kader van het opstellen van dit plan – maar ook in het kader van andere toekomstige (ruimtelijke) plannen - allereerst nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Bovendien verzoekt Urban Interest het College om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen in elk geval de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen in overweging te nemen. 1 Omgevingsvisie, p. 85. 2 CBS, *De regionale economie 2018,* Den Haag 2019, p. 48-63. *Spreiding van winkelgelegenheden* 12 Urban Interest hecht waarde aan een evenwichtige spreiding van winkels, hetgeen bovendien ook is vereist op grond van een goede ruimtelijke ordening. Urban Interest is van oordeel dat concentratie van winkels in een beperkt aantal gebieden noodzakelijk is om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Urban Interest meent om die reden dat de aandacht uit zou moeten gaan naar de ontwikkeling van winkelgebieden buiten de binnenstad van Utrecht, rondom reeds bestaande clusters van	*Spreiding winkelgebieden* De spreiding van winkelgebieden is een belangrijk element van de hoofdwinkelstructuur, die in het Ontwikkelingskader Detailhandel 2012 en in de concept RSU2040 is vastgelegd. Deze spreiding draagt immers bij aan een fijnmazige winkel- en voorzieningenstructuur, die bijdraagt aan een goed woon- en leefklimaat. De hoofdwinkelstructuur is hiërarchisch van opbouw, met de binnenstad en het centrum als top van de piramide. Daaronder de bovenwijkse centra: Leidsche Rijn Centrum, Shopping Center Overvecht en Nova. En tot slot als

winkelgelegenheden, zoals winkelcentra NOVA en The Wall. 13 In het kader van winkelcentrum The Wall is Urban Interest om dit moment met de gemeente Utrecht in overleg om tot een verruiming van de ter plaatse geldende bestemming te komen. Urban Interest ziet in het bijzonder met betrekking tot winkelcentrum The Wall mogelijkheden voor consolidatie en versterking van de detailhandelsvoorzieningen ter plaatse. Urban Interest zet de gesprekken met de gemeente Utrecht hieromtrent graag voort.	fundament van de piramide de wijk- en buurtcentra incl. de stadstraten. Een bijzondere categorie betreft de perifere clusters: de woonboulevard, The Wall en Franciscusdreef, vanwege hun grootschalige volumes.
III CONCLUSIE 14 Urban Interest geeft het College op grond van het bovenstaande met klem in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen nader grondig te onderzoeken in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandel in de binnenstad van Utrecht c.q. de gemeente Utrecht in zijn geheel. Urban Interest verzoekt het College daarbij in elk geval acht te slaan op de reeds bestaande overcapaciteit van detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers kan worden voorzien. Zodoende zal de concurrentiepositie van thans in de omgeving gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend. 15 Gelet op het voorgaande verzoekt Urban Interest het College om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en de Omgevingsvisie dusdanig vast te stellen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.	

Bijlage 13 – reactie 70 – Rabobank

Namens cliënte Coöperatieve Rabobank U.A., statutair gevestigd te Amsterdam en kantoorhoudende te (3521 CB) Utrecht aan de Croeselaan 18 (**Rabobank**), die in deze zaak woonplaats kiest te Den Haag aan het Lange Voorhout 3 te (Postbus 30457, 2514 EA) Den Haag, ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. [redacted] als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, wend ik mij tot u ter zake van het navolgende. Rabobank heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de inspraakversie van de Omgevingsvisie Binnenstad (de **Omgevingsvisie**) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het **College**). Uit de vrijgave voor inspraak van de Omgevingsvisie volgt dat een ieder tot en met 19 april 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de Omgevingsvisie kan indienen. Rabobank kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de Omgevingsvisie verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de Omgevingsvisie uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.	Dank u wel voor uw reactie.
ACHTERGROND EN FEITEN 1 Rabobank is eigenaar van de het Rabobank Terrein en de kantoorgebouwen gelegen aan de Croeselaan 18 en 28-46 te (3521 CB) Utrecht (het **Rabobank Terrein**). Op het Rabobank Terrein is het bestuurscentrum van Rabobank gevestigd. Rabobank is voornemens om op een deel van het Rabobank Terrein nieuwe kantoorruimte, woningen, commerciële voorzieningen en ondergronds parkeren te realiseren. Rabobank is met de gemeente Utrecht (de **Gemeente**) in intensief overleg om deze ontwikkeling mogelijk te maken. 2 Onder meer in het kader van deze ontwikkeling is het de wens van de Gemeente om een voetgangersverbinding te realiseren, die een schakel zou moeten worden tussen het	

Moreelsepark enerzijds en het Ringpark Dichterswijk, de Kruisvaart en de nieuw te realiseren parken in het Beurskwartier anderzijds (de **Stadsas**). De Stadsas zal onder meer boven het spoor en boven het Rabobank Terrein komen te liggen. 3 In de Omgevingsvisie is beschreven wat de ambities van het College zijn voor de Utrechtse binnenstad. De Omgevingsvisie vormt het beleidskader voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in de (binnenstad van) Utrecht. De Omgevingsvisie maakt duidelijk dat de binnenstad, naar het oordeel van het College, in 2040 onderdeel uitmaakt van het vergrote centrum, waarvan ook het stationsgebied en het Beurskwartier deel uitmaken. Het Rabobank Terrein behoort derhalve eveneens tot dit zogenaamde vergrote centrum. 4 Naar het oordeel van het College moeten, blijkens de Omgevingsvisie, enkele barrières worden geslecht om de binnenstad aan alle zijden goed te verbinden met de omliggende stadswijken en het centrum van Utrecht aantrekkelijker te maken voor langzaam verkeer. Het gaat om verbindingen die in het netwerk voor fietsers en voetgangers nu nog zouden ontbreken. Een van de verbindingen die hiertoe in de Omgevingsvisie worden genoemd, is de Stadsas. 5 De Stadsas, zoals deze in de Omgevingsvisie is omschreven en door de Gemeente is beoogd, leidt tot beperkingen van de ontwikkelmogelijkheden van Rabobank en vormt een belemmering voor de verbinding tussen de verschillende gebouwen op het Rabobank Terrein. Om die reden wenst Rabobank een zienswijze tegen de Omgevingsvisie - in het bijzonder voor zover deze betrekking heeft op de Stadsas - naar voren te brengen.	
ZIENSWIJZE 6 Zoals uit de Omgevingsvisie blijkt, is het de ambitie van de Gemeente om tot realisatie van de Stadsas te komen, om zo een extra verbinding te creëren tussen de binnenstad en de aan de andere kant van het spoor gelegen stadswijk. Het Rabobank Terrein ligt op een belangrijke positie ten aanzien van het kunnen verbinden van beide centrumhelften. Omdat de Stadsas midden door het Rabobank Terrein zal komen te lopen, is voor de realisatie van de Stadsas de	De ambitie is om verbindingen tussen binnenstad en Stationsgebied west (Beurskwartier) te realiseren. Zo verwachten we dat we de groei van voetgangers kunnen faciliteren. Daarnaast worden op deze wijze verbindingen tussen de verschillende gebieden gerealiseerd en gaan deze gebieden meer als één gebied functioneren (zie ook de vastgestelde Omgevingsvisie Beurskwartier en Lombokplein). Deze ambitie is vertaald naar de kaart op pag. 149 en 177. Uiteraard gaan we in overleg met Rabobank de juiste locatie bekijken, rekening

medewerking van Rabobank vereist. Rabobank en (diverse afdelingen van) de Gemeente zijn om die reden in intensief overleg over de mogelijke aanleg van de Stadsas. 7 De aanleg van de Stadsas over het Rabobank Terrein zoals in de Omgevingsvisie aangegeven, heeft uitdrukkelijk niet de voorkeur voor Rabobank, omdat de Stadsas de bestaande verbinding tussen de verschillende gebouwen op het Rabobank Terrein doorbreekt. Rabobank hecht belang aan het behoud van de horizontale verbindingen tussen de verschillende kantoorgebouwen die reeds aanwezig zijn op het Rabobank Terrein en de nieuwe kantoorruimte, woningen en commerciële voorzieningen die Rabobank op het Rabobank Terrein wenst te ontwikkelen. 8 Daarnaast heeft Rabobank haar twijfels bij de mogelijkheid om tot realisatie van de Stadsas te komen, gezien de door de Gemeente gekozen benaderingswijze. De op dit moment door de Gemeente gekozen benaderingswijze zal leiden tot hoge kosten en daarmee financiële onhaalbaarheid van de Stadsas. Rabobank is niettemin bereid om mee te denken over de realisatie van de Stadsas. Rabobank is echter niet bereid om de kosten voor de Stadsas voor haar rekening te nemen. *9* Rabobank wenst te benadrukken dat zij uiteraard bereid is om de constructieve gesprekken met de Gemeente, met inachtneming van het bovenstaande, voort te zetten.	houdend met de ambities van de Rabobank en de grondposities. We zullen de kaart op pag. 149 en 177 aanpassen en aangeven dat het om een ‘kansrijke’ verbinding gaat.
CONCLUSIE 10 Gelet op het voorgaande verzoekt Rabobank het College om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en het plan aan te passen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.	

Bijlage 14 – reactie 72 – Universiteit Utrecht

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de op 19 februari 2021 ter inzage gelegde Concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Namens de Universiteit Utrecht (UU) zend ik u onderstaand onze zienswijze op de Concept Omgevingsvisie. Bij de vaststelling van haar Vastgoedstrategie in 2019 heeft de Universiteit bewust gekozen om in de binnenstad gehuisvest te willen blijven mede op basis van gesprekken met de gemeente Utrecht. Ook deze omgevingsvisie onderschrijft de waarde van de Universiteit voor hoe de binnenstad zich heeft ontwikkeld tot op heden, maar ook voor de toekomst.	Dank u voor uw reactie.
Bereikbaarheid van de binnenstad Een belangrijk thema in de Concept Omgevingsvisie is het 'tempo in de binnenstad'. Volgens de Concept Omgevingsvisie wordt in de toekomst het centrum meer en meer ingericht op voetgangers, fietsen en verblijven. "*Auto's worden in garages geparkeerd, op eigen terrein of buiten de binnenstad. Logistiek vindt meer plaats over het water en met emissie-vrije transportmiddelen.*" Ook nu al worden wijzigingen doorgevoerd in de bereikbaarheid van de binnenstad, zoals het recent ingestelde vrachtwagenverbod. Dit zijn ingrijpende wijzigingen die om aanpassing van de bedrijfsvoering van de Universiteit vragen. Met het in 2019 vastgestelde Strategisch Duurzaamheidsplan kiest de Universiteit voor het verduurzamen van haar bedrijfsvoering, wat aansluit op de ambities zoals omschreven in de Concept Omgevingsvisie. Er zijn echter situaties denkbaar waarin het niet altijd mogelijk is om navolging te geven aan de voorgestelde maatregelen om deze ambities te behalen. Een voorbeeld is het uitvoeren van bouwactiviteiten in de binnenstad, waarbij het soms noodzakelijk is om grotere en/of zwaardere elementen te vervoeren dan mogelijk is binnen het ingestelde vrachtwagenverbod en ook niet past binnen de ambities die geformuleerd zijn voor de toekomst. Wij verzoeken, om bij verdere uitwerking van de ambities, rekening te houden met uitzonderingen en beleid te formuleren dat meer oplossingsgericht is en dat recht doet aan bovenstaande problematiek door mogelijkheid	**Bereikbaarheid van de binnenstad** Het is fijn om te lezen dat de duurzaamheidsambities van de Universiteit herkenbaar zijn in de Omgevingsvisie. Uiteraard houden we bij de uitwerking van de ambities rekening met noodzakelijke leveranties (zoals bij (ver)bouwactiviteiten). Zoals in de omgevingsvisie is opgenomen is goede logistiek van levensbelang voor een sociaal en economisch vitale en ook fraaie binnenstad. Het gaat om de bevoorrading van bedrijven, instellingen en particulieren, horecalogistiek, waaronder gekoeld vervoer, verhuizingen, bouwlogistiek inclusief klusbussen, afvalinzameling en retourlogistiek (bijvoorbeeld lege flessen, maar ook retourzendingen van onlinebestellingen). Of binnen deze ambities en de bijbehorende maatregelen op voorhand sprake dient te zijn van een ontheffingsprocedure is in dit stadium van het opstellen van de Omgevingsvisie moeilijk aan te geven. Naast de (logistieke) bereikbaarheid vinden wij behoud van erfgoed en veiligheid van belang. Daarom worden er verschillende noodzakelijke maatregelen getroffen om dit te garanderen. Ook als dit betekent dat de bedrijfsvoering van individuele bedrijven of instellingen aangepast moeten worden. Met name voor regelmatig terugkerende logistieke activiteiten, dient de vervoerder met aangepast materieel te gaan rijden die voldoet aan de verschillende beperkende maatregelen (lengte-, breedte-, gewichtsbeperking). Hiervoor zal de gemeente Utrecht in de regel geen ontheffingen gaan uitgeven. Als een

van maatwerk te bieden (bijvoorbeeld een ontheffingsprocedure). Naast bereikbaarheid in het kader van bedrijfsvoering is ook de bereikbaarheid voor medewerkers, studenten, bezoekers en/of familie van studenten die naar een promotie of diploma-uitreiking komen een belangrijk aandachtspunt. In relatie tot de ambities in de Concept Omgevingsvisie, om het autoverkeer terug te dringen, vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de binnenstad en in het bijzonder van onze panden voor mindervaliden.	transporteur niet kan of wil voldoen aan deze eisen, is het mogelijk de zending over te geven aan een stadsdistributeur via de stadshubs aan de rand van de stad. Zij kunnen deze zendingen wel op locatie krijgen met aangepaste voertuigen en zijn op dit moment al operationeel. Hierdoor is er een alternatief en is een ontheffing in de regel niet nodig. Onderzocht wordt of ontheffing kan worden gegeven aan voertuigen (bijvoorbeeld bouwverkeer) waarvan het transport noodzakelijk is, waarvoor geen alternatief beschikbaar is, en of er hiervoor maatregelen kunnen worden genomen om schade aan erfgoed te voorkomen. Dit zal mede afhankelijk zijn van de snelheid waarmee we als overheid, in samenwerking met de markt tot concrete stappen kunnen komen. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.
Horizontale samenvoegingen De eerste ambitie die de omgevingsvisie beschrijft is die van Schoonheid; “*De schoonheid van de binnenstad behouden, vergroten, benutten en beleefbaar maken.”* De UU tracht in al haar plannen in de binnenstad altijd zoveel als mogelijk rekening te houden met de context van de binnenstad en het monumentale karakter van de panden. Veelal wordt in een vroeg stadium van de planvorming afstemming gezocht met de gemeente. Een belangrijk vraagstuk rondom de huisvesting van de Universiteit in de binnenstad is hoe de monumentale panden bij kunnen dragen aan een goed functionerende en efficiënte bedrijfs-voering. De Concept Omgevingsvisie omschrijft het kleinschalige karakter van de bebouwing in de binnenstad. Dit sluit echter niet aan op het realiseren van een goed functionerende en efficiënte bedrijfsvoering voor de Universiteit. Het is voor de UU dan ook essentieel dat het mogelijk blijft om panden intern met elkaar te verbinden. Wij verzoeken u	**Horizontale samenvoegingen** Uitgangspunt is dat doorbraken niet zijn toegestaan, cosmetische variatie is niet gewenst. Het idee hierachter is om te voorkomen dat er XL-functies komen op plekken die niet passen bij de schaal van de historische binnenstad. Door middel van een gebiedsprofiel (een profiel m.b.t. tot een gebied met meerdere panden) zouden eventueel andere afwegingen gemaakt kunnen worden en de wens om doorbraken te maken meegenomen kunnen worden. Dat is als deze passen binnen de gedachte van deze maatregel, binnen de maat en schaal van de historische stad en het gedachtengoed van de Omgevingsvisie in het algemeen.

daarom de ambitie om doorbraken tussen panden (horizontale samenvoegingen) niet meer plaats te laten vinden (pagina 43) niet vast te stellen en te vervangen door een beleid, dat meer oplossingsgericht is en dat recht doet aan bovenstaande problematiek door mogelijkheid van maatwerk te bieden.	
Binnenstadsas De binnenstadsas is de route van de Vredenburgknoop (Smakkelaarsveld) naar het Lucasbolwerk (Stadsschouwburg). Volgens de Concept Omgevingsvisie is het "*de bedoeling dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaatadaptief) wordt ingericht, met meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer. Een meer kleinschalige vorm van lokaal openbaar vervoer voor bestemmingsverkeer kan hierin een rol spelen.*" Doel is om doorgaand openbaar vervoer en autoverkeer midden door de binnenstad te verminderen. In de video op de website van de omgevingsvisie wordt gesproken over dat dit "*misschien wel met een trammetje of kleine elektrische bus*" bereikt kan worden. De Universiteit is op dit moment al geconcentreerd op twee plekken (clusters) in de binnenstad; rondom de Drift en rondom de Trans. Daarnaast heeft de Universiteit nog een aantal losstaande locaties in de binnenstad. Op termijn worden deze losstaande locaties afgestoten en wordt gezocht naar aansluiting bij en verdichting binnen de bestaande twee clusters in de binnenstad. De binnenstadsas vormt een belangrijke verbinding tussen Utrecht Centraal en deze twee clusters (halte Janskerkhof). Het is voor de Universiteit essentieel dat er voldoende vervoerscapaciteit beschikbaar blijft op de binnenstadsas voor met name de medewerkers en studenten die van buiten Utrecht naar de locaties in de binnenstad reizen, maar ook de doorgaande verbinding naar Utrecht Science Park. Wij verzoeken u bij de verdere uitwerking van de mogelijkheden voor de toekomstige binnenstadsas rekening te houden met deze stroom personen en zouden het op prijs stellen betrokken te worden bij de verdere planvorming. Wij wensen u veel succes in de verdere uitwerking van de Concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en zien graag de beantwoording op deze zienswijze tegemoet.	**Binnenstadsas** Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.

Bijlage 15 – reactie 73 – Provincie Utrecht

Ambtelijke reactie PU – Omgevingsvisie binnenstad	**Antwoord**
- Belangrijk om OV evenwichtig op te nemen in de omgevingsvisie. De omgevingsvisie is een kader voor eventueel op te stellen gebiedsprofielen (door o.a. inwoners). Graag correcte formuleringen opnemen. - Resultaten van de studie OV in de binnenstad verwerken in de omgevingsvisie conform bespreking in BO 12 april. Mogelijke invulling: varianten laten zien als mogelijke ontwikkelingsrichtingen, conclusies een plek geven en verwijzen naar toekomstig vervolgonderzoek samen met de provincie Utrecht. Wij worden graag betrokkenen bij de verwerking van deze resultaten. - Hieronder volgt een meer gedetailleerde reactie per pagina. Het gaat hier veelal om punten die naar verwachting ook in het interne gemeentelijke proces worden opgepakt. **Vet**: voorgestelde toevoeging Verwijderd: voorgestelde verwijdering	Dank u voor uw reactie. Er zijn de nodige aanpassingen gedaan in de tekst om het Openbaar Vervoer een evenwichtige plek te geven in lijn met de gezamelijke studie van de gemeente en de provincie naar het OV in de binnenstad. Het vervolg van de studie wordt gezamenlijk opgepakt.

Pagina	**Item**	**Reactie**	**Aanpassingen**
8	Bovenste alinea in hetmidden	Tekstvoorstel: Voor mensen die dat nodig hebben **en mensen van buitenaf,** zijn er alternatieven voor lopen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's. <u>Toelichting:</u> OV levert een grote bijdrage aan de bereikbaarheid van de binnenstad van Utrecht en niet alleen voor mensen met een beperking. Ook de bewoners en bezoekers die van verder weg komen of parkeren aan de rand van de stad. De ruim 25.000 reizigers met herkomst of bestemming in de brede binnenstadkiezen nu bewust voor OV.	Voor mensen die dat nodig hebben, zijn er alternatieven voor lopen en fietsen, zoals openbaar vervoer, taxi's of deelauto's.
17	Kaart RSU	Dit is niet de meest recente kaart van RSU. Ontbreken lijnen van o.a. OV-verbindingen naar Overvecht en de binnenstad.	Aangepast

41	Wijk CS bij kopje 2021	Evenwichtig opnemen: Tekstvoorstel: “De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint Jacobsstraat **zorgen voor goede bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken, maar** vormen **ook** barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad”	2021 De busbaan op het Vredenburg en de drukke Sint Jacobsstraat zorgen voor goede bereikbaarheid van de binnenstad en omliggende wijken, maar vormen ook barrières tussen de wijk en de rest van de binnenstad.
41	Wijk C bij kopje 2040	Evenwichtig opnemen: Tekstvoorstel: ~~*‘De busbaan is rustiger en beter oversteekbaar en de Jacobikerkstaat weer op een plein/*~~ ‘**Bestaande oversteken op deze belangrijke busbaan wordenverbeterd door een ander materialisatie’** <u>Toelichting:</u> Dit sluit niet aan bij wat wij leren in de gezamenlijke studie OV inde binnenstad (Bijenkorf-Stadschouwburg). In deze studie komt naar voren dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is. De Jacobstraat verbindt het centrum metomliggende wijken en kan voor sommige reizigersgroepen een alternatief bieden voor de binnenstad-as. Ook in de gemeentelijke RSU staat deze HOV-as op de kaart.	Bestaande oversteken op deze belangrijke busbaan worden verbeterd door een andere vormgeving.
54	Toelichting bij plaatjeaan de linkerkant.	Evenwichtig opnemen: *‘Nu doorsnijdt een ~~busbaan~~ **belangrijke verkeersroute** hetJanskerkhof, dat verder is opgedeeld in een veelheid aan functies. De restruimte is voor de voetganger’* Toelichting:	Nu doorsnijdt een belangrijke verkeersroute met o.a. bussen logistiek verkeer en fietsverkeer het Janskerkhof. De ruimte is opgedeeld voor een veelheid aan functies. De restruimte is voor de voetganger.

		Het gaat hier niet alleen maar om bus. Overigens is dit formeel ook geen busbaan. Merendeel logistiek en auto's. Zie ook uitkomsten gezamenlijke studie. Daarnaast ook een stevige stroom fietsers. De optelsom is een barrière.	
54	Middelste alinea aande rechterkant	Evenwichtig opnemen: 'De busbaan ~~overheerst~~ **heeft een belangrijke ontsluitende** en **sociale functie, maar** deelt de pleinruimte in tweeën'. <u>Toelichting:</u> Twee kanten van dezelfde medaille. De huidige OV-functie biedt een goede bereikbaarheid voor alle doelgroepen en maakt juist sociale interactie mogelijk. In de studie OV in de binnenstad komtnaar voren dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is.	De busbaan heeft een belangrijke ontsluitende en sociale functie en is dominant aanwezig. Het ruimtelijk effect daarvan is dat deze de pleinruimte in tweeën deelt.
145	W*at zie je in 2040*^{e} *punt*	Graag verwijderen: ~~Verkeerslichten staan vaker of langer op groen voor voetgangers.~~ <u>Toelichting:</u> Zie resultaten OV in de binnenstad. OV levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid aan de binnenstad, ook t.a.v. benoemde plannen met parkeren op afstand en last mile met OV. Of je verkeerslichten kan aanpassen is sterk afhankelijk van o.a. de nog te onderzoeken OV-oplossingen. Ter illustratie: meer groen licht voor voetgangers bij het kruispuntBijenkorf resulteert in langere wachtrijen met bussen (en fietsers).	Wat zie je in 2040? Verkeerslichten staan op sommige plekken vaker of langer op groen voor voetgangers.
157	Plaatje met shared space, fietsen, lopenen kleine busjes.	Het plaatje op de achtergrond wekt de indruk dat dit een belangrijke oplossingsrichting is. Voor de lezer ontbreekt toelichting en nuancering over de OV-functie en de betekenis voor andere verkeerstromen.	Aanpassing: verwijzing in bijschrift.

159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Het is de ~~bedoeling~~ **wens** dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen…	Het is de wens dat ook op de binnenstadsas het tempo van de voetganger en fietser op termijn de toon aangeeft en dat de route groen (klimaatadaptief) wordt ingericht, meer ruimte voor verblijf en een meer ontspannen sfeer. ~~Een meer….. spelen~~
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Graag verwijderen: ~~Een meer kleinschalige vorm van lokaal openbaar vervoer voor bestemmingsverkeer kan hierin een rolspelen.~~ Toelichting: Uit studie OV in binnenstad blijkt dat variant 4 (kleine busjes, lokaal vervoer etc.) niet de hoeveelheid bestemmingsreizigers kan vervoeren.	
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Evenwichtig opnemen: Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naarhet Centraal Station, met name in de richting van het Utrecht Science Park en de regio. **Dit biedt een goedebereikbaarheid, maar zorgt ook voor een** ~~Deze drukke route is in de binnenstad een forse~~ barrière voor voetgangers.	Op de binnenstadsas rijdt dagelijks een grote stroom doorgaand bus- en fietsverkeer van en naar het Centraal Station, met name in de richting van het Utrecht Science Park en de regio. Dit biedt een goede bereikbaarheid, maar zorgt ook voor een forse barrière voor voetgangers.
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	En hetzelfde geldt voor ~~de busroutes op~~ bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord Toelichting: Het gaat hier niet alleen om bussen die het oversteken belemmeren.	En hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld Biltstraat en Oudenoord.
159	*23. Vertragen op de binnenstadsas*	Deze alinea in lijn brengen met de studie OV in de binnenstad Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer **op maaiveld via**	Om een fundamenteel andere inrichting te realiseren wordt doorgaand verkeer via aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer zoveel mogelijk om de binnenstad heen), auto (parkeren op afstand en compartimentering) en fiets (snelle, comfortabele oost-westroutes ten noorden en ten zuiden van de binnenstad).

		aantrekkelijke routes om de historische binnenstad heen geleid. Dit geldt voor openbaar vervoer (snel, frequent, betrouwbaar, comfortabel doorgaand openbaar vervoer **zoveel mogelijk** om de binnenstad heen),, auto (parkeren op afstand en compartimentering….	
160	*Bovenste alinea*	Evenwichtig opnemen: Zin toevoegen na de volgende zin: Voordeel van het afremmen van mobiliteitsstromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat oversteken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt. **Het nadeelvan minder bussen is dat de bereikbaarheid van de binnenstad-as met openbaar vervoer achteruitgaat.** Toelichting: Zo geeft het de lezer meer inzicht in de voor- en nadelen.	Voordeel van het afremmen van mobiliteitsstromen, van minder bussen en van een stroom fietsers die niet meer sterk groeit is, dat oversteken voor voetgangers overzichtelijker en gemakkelijker wordt. Het nadeel van minder bussen kan zijn dat de bereikbaarheid van de binnenstadsas met openbaar vervoer achteruitgaat.
161	*Bovenste alinea*	Evenwichtig opnemen: Een binnenstad die weer functioneert als samenhangend netwerk van straten~~, zonder de doorsnijding door de busbaan,~~heeft waarschijnlijk hetzelfde effect. Toelichting: Geeft de busbaan een te negatieve lading. De busbaan zorgt voor een goede bereikbaarheid en draagt (indirect) ook bij aande economische vitaliteit.	Een binnenstad die functioneert als samenhangend netwerk van straten, zonder doorsnijding met deze zware verkeersstroom heeft waarschijnlijk hetzelfde effect.
163	*Alternatieven voor OVop de binnenstadas*	Goed dat de gezamenlijke studie aangehaald wordt. Graag dezestudieresultaten nu verwerken in de omgevingsvisie.	**Alternatieven voor OV op de binnenstadsas?** Met de provincie Utrecht is een onderzoek gestart naar alternatieven voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas. Provincie en gemeente Utrecht moeten na afronding hiervan een integrale afweging maken voor de binnenstadsas. Het belang van de regio is met name de bereikbaarheid per openbaar

			vervoer. De gemeente heeft, naast dit belang, ook andere belangen: bereikbaarheid voor voetgangers (inclusief oversteekbaarheid), bereikbaarheid voor fietsers (inclusief onzekere fietsers), ruimtelijke kwaliteit (verblijf), klimaatadaptatie (groen en water), economische en sociale vitaliteit van de as.
167	*Openbaar vervoer fundamenteel herzien*	De busbaan, met zijn vele bus- en autoverkeer, **zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar verdeelt** ~~snijdt~~ de binnenstad ookin tweeën. Toelichting: Evenwichtig opnemen. Twee kanten van dezelfde medaille. ~~De binnenstadsas is moeilijk over te steken en is een hindernisvoor voetgangers.~~ Toelichting: Deze zin impliceert dat het OV zorgt voor barrièrewerking, terwijlhet juist de optelsom is. Fiets wordt niet genoemd in deze alinea.	De busbaan, met zijn vele bus- en autoverkeer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar snijdt de binnenstad ook in tweeën. De binnenstadsas met zijn vele bus, auto en fietsverkeer is moeilijk over te steken en is een hindernis voor voetgangers.
167	*Openbaar vervoer fundamenteel herzien*	Deze pagina bevat feitelijke onjuistheden en wordt dan ook nietonderschreven. Voorbeeld: 2/3 van de reizigers in de brede binnenstad hebben een herkomst en bestemming in het gebieden niet andersom. Toelichting: Zie ook resultaten OV in de binnenstad. Daaruit blijkt dat debrede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is met vooral een lokale functie.	De busbaan, met zijn vele bus-, fiets- en autoverkeer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, maar snijdt de binnenstad ook in tweeën. De binnenstadsas is moeilijk over te steken en is een hindernis voor voetgangers. Op een werkdag komen circa 40.000 busreizigers per dag over de binnenstadsas. Bij het Janskerkhof gaat het dan om 1.400 bussen per dag. Circa de helft van de reizigers komt van (of reist naar) buiten de binnenstad en stapt uit (of in) op één van de vier haltes op de binnenstadsas, omdat zij wonen, werken, winkelen of recreëren in de binnenstad. De doorgaande reiziger heeft een bestemming buiten de binnenstad en directe omgeving, zoals bijvoorbeeld Utrecht Centraal, het Utrecht Science Park of de regio. Door busreizigers die nu vanuit omliggende wijken of de

			regio via de binnenstad naar of van het centraal station reizen, een goed alternatief te bieden, kan de binnenstadsas fundamenteel anders worden ingericht. Voor het bestemmingsverkeer moet de binnenstad goed bereikbaar blijven met het openbaar vervoer.
168	OV-netwerk 2021 (toelichting links)	*De meeste reizigers op de binnenstadsas stappen ~~niet~~ uit~~, maarreizen door de~~* ***in de*** *binnenstad.* ***Het is een van de belangrijkste OV-bestemmingsfunctie in de regio*** *~~hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park.~~* Toelichting: Zie ook resultaten OV in de binnenstad. Daaruit blijkt dat de brede binnenstad een belangrijk bestemmingsgebied is metvooral een lokale functie.	Voor openbaar vervoer zijn er drukke routes door de binnenstad: op de Sint Jacobsstraat en de binnenstadsas. De helft van de reizigers op de binnenstadsas stappen niet uit, maar reizen door de binnenstad en hebben bijvoorbeeld het station of het Utrecht Science Park.

169	OV-netwerk 2040	HOV richting Oudenoord loopt via de Oudenoord. Deze route isook gemarkeerd in RSU. Daarnaast sluit het behoud van deze route aan bij het gezamenlijk onderzoek. De kaart graag beperken tot de binnenstad en/of vervangen doorde uitkomsten van OV in de binnenstad. Er liggen nog verschillende ontwikkelpaden open. <u>Toelichting:</u> Zie ook resultaten OV in de binnenstad.	Kaart aangepast
170	Variantenstudie Binnenstadsas	Beschrijving bijwerken en/of integreren in rapportage. Volledigespeelveld schetsen. Dus ook de ondergrondse oplossing. <u>Toelichting:</u> Conform BO OV in de binnenstad en samen OV versnellen wordtmedio juni een procesbrief verzonden naar raad en PS met een scheutje inhoud. Daarbij wordt ook verwijzing opgenomen dat verticale oplossingen meer in beeld komen.	**Variantenstudie Binnenstadsas** Tegelijkertijd met het opstellen van de Omgevingsvisie onderzochten de provincie Utrecht en de gemeente gezamenlijk de toekomstige rol en functie van het openbaar vervoer in de binnenstad. In een breed verkennend onderzoek is gekeken of de ambities op gebied van ruimtelijke kwaliteit en klimaatadaptatie samen kunnen gaan met een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. In de studie is een groot aantal varianten globaal bekeken, zoals het herrouteren van een deel van de huidige buslijnen, varianten met stadstram of trambus, het gebruik van kleine bussen en een ondergrondse tramtunnel. De afgebeelde varianten illustreren de effecten op de ruimtelijke kwaliteit.

Bijlage 16 – reactie 74 – Vereniging Evenementen Utrecht

In dit document willen we graag onze zienswijze geven op de omgevingsvisie binnenstad 2040. Om te beginnen willen we nogmaals het belang van evenementen voor de binnenstad, nogmaals onderstrepen. Uit het meest recente *Steden & Streken Merkenonderzoek* is gebleken dat de evenementen in Utrecht een belangrijke bijdrage leveren aan het cultuur- en sportaanbod in de stad. In het afgelopen jaar hebben we kunnen zien hoe erg het gemis van deze twee aspecten van ons leven zijn. Als evenementen organisatoren hopen we binnenkort, en ook in 2040, weer deze belangrijke bijdrage aan de stad te kunnen leveren.	Dank u voor uw reactie.
Positieve aspecten van de Omgevingsvisie We zijn dan ook erg blij dat de omgevingsvisie integraal aandacht heeft besteed aan het onderwerp evenementen. We begrijpen ook heel goed dat er een balans gezocht moet worden tussen de evenementen en het overig gebruik van de publieke ruimte, en uiteraard de belangen van omwonenden.	Dank u
Evenementenruimte in de binnenstad Op pagina 49 wordt aangegeven dat de openbare ruimte gebruikt kan worden voor evenementen, zelfs als dit gebied niet een reguliere evenementenlocatie is. Deze erkenning dat evenementen waarde aan het gebruik van buitenruimte toevoegen wordt zeer gewaardeerd. In het huidige bestemmingsplan is dit ook het geval, en door deze mogelijkheid zijn er vele mooie evenementen mogelijk op unieke plekken. Dat bij de vergunningen voor terrassen ook nog steeds rekening gehouden zal worden met evenementen, zoals te lezen op pagina 51, is ook positief. Dit is wederom een mooi voorbeeld van de balans tussen verschillende vormen van gebruik van de openbare ruimte.	Dank u
Evenementen infrastructuur Evenementen zijn tijdelijk. Dit betekent ook dat ervoor, tijdens en na een evenement andere verkeerstromen kunnen zijn dan normaal op een locatie. Vooral bij de opbouw en afbouw is het van belang dat de locatie goed bereikbaar is. Dat evenementen dus ook niet zijn vergeten in hoofdstuk 7, B*evoorrading op maat*, is van groot belang. We hopen dan ook dat er in de toekomst geen nieuwe problemen zullen ontstaan rond evenementen transport, zoals nu bijvoorbeeld rond het Domplein wel het geval is. Een oplossing op maat voor evenementen is zeker wenselijk.	Dank u.

Verduidelijkingen De Omgevingsvisie benoemd een aantal voorwaarden voor evenementen. Deze voorwaarden komen grotendeels overeen met onze visie op evenementen in de stad. Wel is het van belang dat deze voorwaarden goed worden geïnterpreteerd. Hieronder zullen we onze interpretatie van die voorwaarden geven.	
Veiligheid Zo is het zeker te begrijpen dat evenementen in de binnenstad zoveel mogelijk niet besloten zijn. Toch is het bij sommige evenementen wel noodzakelijk of gewenst, bijvoorbeeld vanuit veiligheid perspectief. Dit wordt ook in de visie onderkent. Hierbij willen we graag aangeven dat veiligheid in deze context niet te nauw moet worden geïnterpreteerd. Zo kan het bij een evenement onder andere sprake zijn van veiligheid met betrekking tot beperken bezoekersaantallen, kunnen er verkeersveiligheidsaspecten zijn of openbare orde en handhavingsaspecten. Wij vertrouwen erop dat deze vraag dus ook altijd in overleg met de organisator en VTH besproken wordt.	Daar gaan wij ook vanuit.
Passende evenementen In de omgevingsvisie wordt ook gesproken over evenementen die passen bij de locatie. Uiteraard is het van belang dat de evenementen goed bij de gekozen locatie passen. We willen echter wel benadrukken dat het hierbij, wat ons betreft, gaat om bijvoorbeeld aantal personen, aspecten van verkeersveiligheid en andere APV-vergunningsgronden. Het verlenen van een APV-vergunning is niet onderhevig aan een inhoudelijke toets van de activiteiten. In andere woorden het is niet de bedoeling dat de gemeente gaat beslissen wat voor soort evenementen wel en niet “goed” zijn.	De beoordeling van de veiligheid en de mate of een evenement op een locatie past vindt plaats op basis van de Algemeen Plaatselijke Verordening - afdeling 5.7b – van de gemeente Utrecht.
Conclusie Evenementen hebben een belangrijke rol in de binnenstad. De omgevingsvisie erkent die rol ook, en benoemd bijvoorbeeld ook evenementen in het hoofdstuk over bevoorrading. Deze integrale verwerking van evenementen in de omgevingsvisie valt te prijzen. Wij helpen de gemeente hopen dat er in 2040 nog meer mooie toonaangevende evenementen zijn in de binnenstad. Wel vinden we het van belang dat de gemeente niet inhoudelijk toetst op die evenementen, het is van belang dat de branche zich kan ontwikkelen, en dat er evenementen komen waar vraag naar is. Dat ook in de toekomst grote evenementen zoals Utrecht Canal Pride doorgang kunnen vinden in de binnenstad is een toegevoegde waarde voor onze mooie stad.	Dank u.

Bijlage 17 – reactie 78 – Reizigersvereniging Rover

Hierbij biedt de Reizigersvereniging Rover, afdeling Utrecht, u een reactie aan op het concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Gezien onze doelstelling reageren we vooral op het gedeelte waar het openbaar vervoer aan de orde komt. *Wie wij zijn: Rover* • De reizigersvereniging Rover, opgericht in 1971, is een consumentenorganisatie van en voor reizigers in het openbaar vervoer. Honderden vrijwilligers van Rover zijn actief in belangenbehartiging en advisering op het gebied van openbaar en collectief vervoer; op regionaal, nationaal en Europees niveau – dat laatste samen met Europese zusterorganisaties in de European Passenger Federation (EPF). De vrijwilligers van Rover worden bijgestaan vanuit een klein landelijk bureau door een team van deskundige professionals. • Rover Utrecht is de Roverafdeling die de stad en regio Utrecht en de gemeenten in het westen van de provincie Utrecht omvat. Als lid van het ROCOV Utrecht, adviseren wij de provincie Utrecht en de stads- en streekvervoerders in de provincie over reizigersbelangen als: concessieverlening, netwerk en dienstregeling, tarieven, service, reisinformatie, veiligheid, toegankelijkheid. We werken in het ROCOV samen met de andere deelnemers, organisaties die de belangen behartigen van specifieke reizigersgroepen als senioren, studenten, mensen met een beperking.	Dank u voor uw reactie. .
De Utrechtse binnenstad bereikbaar *Het Mobiliteitsplan: de binnenstadstram* Momenteel wordt bij de gemeente gewerkt aan het Mobiliteitsplan 2040. Wij hebben in de inspraakperiode op dat plan gereageerd onder andere met enkele punten over het openbaar vervoer van en naar de binnenstad. Het plan is nog niet vastgesteld en we hebben ook nog geen reactienota ontvangen. Nu er een concept Omgevingsvisie Binnenstad 2040 ligt reageren we waar het gaat om de binnenstad in de geest van onze reactie op het Mobiliteitsplan.	*Het Mobiliteitsplan: de binnenstadstram* Het uitsluiten van een tram over de binnenstadsas is een fout in het Mobiliteitsplan. Een tram over de binnenstadsas behoort tot mogelijke scenario's die op dit moment door de provincie en de gemeente in een verkennende studie onderzocht wordt.

In het Mobiliteitsplan is het aanleggen van een tramroute door de binnenstad niet meer opgenomen. In de kleine lettertjes bij het gedeelte over openbaar vervoer lezen we: "Geen keuze voor de tram over de binnenstadsas: Wiel met Spaken dient te zorgen voor spreiding OV, waardoor tram vanuit capaciteitsoverwegingen niet meer noodzakelijk is." *citaat uit Mobiliteitsplan 2040 gemeente Utrecht* Het Mobiliteitsplan wil de reizigersstroom tussen Utrecht en Zeist verwerken met de Uithoflijn. Het vervoer met buslijnen naar de buurgemeente De Bilt (o.a. de drukke lijn 77 van en naar Bilthoven) wil men omleiden via Tuindorp Oost en West. Daarmee wil men het openbaar vervoer op de binnenstadsas afschalen. Men wil de binnenstadsas ook nog ontlasten van een deel van de fietsersstroom door parallelle fietsroutes te ontwikkelen. Maar fietsers houden de mogelijkheid door de binnenstad van oost naar west en andersom te rijden. Het uitdunnen van het openbaar vervoer over de binnenstadsas zal ten koste gaan van reizigers uit allerlei richtingen die bestemmingen in de oude binnenstad willen bereiken. Het lijnennet is daarvoor speciaal ontworpen - in de volgende alinea's gaan we daarop in. Indirect kan dat ten koste gaan van de instellingen die de binnenstad maken tot wat zij is: een centrum van detailhandel, horeca, onderwijs, cultuur en dienstverlening. Zonder voldoende openbaar vervoer dreigt een scheve ontwikkeling van de binnenstad: n□meer accent op de bloei van Hoog Catharijne en het Jaarbeurskwartier en een achteruitgang van de culturele en economische betekenis van de oude binnenstad. Met hoogwaardig openbaar vervoer heeft dit stedelijke gebied juist de kans zich positief te ontwikkelen. In de volgende paragrafen gaan we in op de betekenis van een aantal belangrijke lijnen op de binnenstadsas. We laten zien dat het niet nodig is het openbaar vervoer op de binnenstadsas in te krimpen. Beter kan de belasting van de infrastructuur op de binnenstadsas minder zwaar worden door een groot aantal busritten te vervangen door tramritten. *Van zuid of west naar noord of oost: de meerwaarde van doorgaande ("transversale") lijnen* We gaan hier kort in op het ontwerp van het lijnennet. Een openbaar-	

vervoerlijn binnen een grotere stad of tussen een regio en de centrumstad daarbinnen is voor de reiziger vooral aantrekkelijk: 3. als verbinding met het belangrijkste spoorstation van die stad 4. als verbinding met de centrumvoorzieningen in die stad. Dat heeft gevolgen voor het ontwerp van het lijnennet. In Utrecht zien we dat al heel lang bij het stadslijnennet, dat ontworpen is door het gemeentelijke vervoerbedrijf, verder ontwikkeld is onder regie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en nu deel uitmaakt van de concessie “U-OV”. Toegepast worden zo veel mogelijk lijnen die zowel het stadscentrum als het Centraal Station bedienen. Lijnen uit de westelijke en zuidelijke stadswijken komen eerst langs het centraal station en vervolgens in het stadscentrum om uiteindelijk te eindigen in noordelijke of oostelijke stadswijk. En omgekeerd. Zo ontstaat de mogelijkheid voor zo veel mogelijk reizigers om zonder overstap veel belangrijke bestemmingen te bereiken. Deze lijnen worden wel “transversale lijnen” genoemd. Nog steeds zijn de stadslijnen 4 en 8, die op de binnenstadsas rijden, op deze manier doorgekoppeld. De regionale buslijnen hadden vanouds bijna allemaal hun eindpunten bij het centraal station. Dat is vooral zo ontstaan doordat lijnen uit verschillende richtingen vanouds door verschillende vervoerders geëxploiteerd werden. Onder regie van het BRU is vanaf 2008 het principe van transversale lijnen ook ingevoerd op regionale lijnen. Ter vervanging van vier regionale buslijnen die eindigden bij het centraal station werden twee nieuwe buslijnen gevormd: • lijn 74: Vianen – Nieuwegein – Utrecht centraal station – Utrecht binnenstadsas – Zeist v.v. • lijn 77: Nieuwegein – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas – De Bilt – Bilthoven v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Eind 2013 voegde de nieuwe concessiehouder Qbuzz een nieuwe transversale lijn toe. Een drukke lijn naar Leidsche Rijn en de lijn naar Rijnsweerd en De Uithof werden samengevoegd tot: • lijn 28: Vleuten – De Meern – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas –Rijnsweerd – De Uithof v.v. (Sinds december 2019 Ulink) Recentelijk, bij de vorming van Ulink eind 2019, kwam daar nog een samenvoeging bij van de lijn naar Maarssenbroek en een lijn naar Zeist:	

• lijn 73: Maarssenbroek – Utrecht centraal station - Utrecht binnenstadsas –Zeist v.v. (Ulink) Met al deze initiatieven hebben de overheden en vervoerders ervoor gezorgd dat zo veel mogelijk reizigers vanuit allerlei windrichtingen overstapvrij de Utrechtse binnenstad kunnen bereiken. Een bundeling van vervoerstromen die gewaardeerd wordt door de reiziger en sterke buslijnen oplevert. *De binnenstad: ruimte voor tram en bus, lopen en fietsen* Een groot aantal van de hierboven genoemde verbeteringen in de bereikbaarheid van de binnenstad zal verdwijnen als het openbaar vervoer zo veel mogelijk omgeleid wordt via wegen buiten die binnenstad. De druk van het openbaar vervoer op deze route is echter in de afgelopen jaren te groot geworden. In de spits tellen we per richting 60 bussen per uur. Ook Rover Utrecht vindt dat dit traject zo te zwaar belast wordt met voertuigbewegingen. We stellen daarom voor de binnenstadsas te versterken door er traminfra aan te leggen en een deel van de bussen te vervangen door (veel minder) trams. Een korte uitwerking van wat concreet kan gebeuren: 1. De eerste fase: ontwikkel een tramlijn over de route Centraal station – binnenstad – Biltstraat – Rijnsweerd – USP – P+R Uithof. Vervangt op deze relatie buslijn 28 (Een en ander in samenhang met de aanleg van een tramroute naar Leidsche Rijn via Papendorp waarvoor we in reactie op het Mobiliteitsplan pleiten.) Deze tramlijn kan in de spits 16 busritten per uur/richting op de lijnen 18, 27 en 28 vervangen. Die 16 bussen hebben capaciteit voor 1680 reizigers per uur. Deze kunnen ruimschoots vervoerd worden met 6 trams van 66 meter lang per uur. Die kunnen 1980 reizigers per uur vervoeren Op de binnenstadsas wordt zo het aantal ritten per uur/richting omlaag gebracht van 60 naar 50. (Opmerking. De capaciteit van de voertuigen wordt door ons realistisch ingeschat, veel lager dan de maximaal toegestane aantallen reizigers.) 2. Als tweede fase zou er vanaf de Biltstraat ook een tramtak richting Zeist aangelegd kunnen worden via de Berenkuil en de Utrechtseweg. (Rover bepleit dat hier met een voorbehoud; het is beter dit eerst te bespreken met de gemeenten De Bilt en Zeist.) Als zo'n lijn er komt kan die zich in Zeist vertakken: een	**De binnenstad: ruimte voor tram en bus, lopen en fietsen** Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden. Binnen deze studie wordt ook aandacht besteed aan andere gebruikers van de binnenstadsas, zoals gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers en de ambities om meer ruimtelijke kwaliteit op en rond de binnenstadsas te realiseren.

tak naar station Driebergen/Zeist en een tak naar bijvoorbeeld andere wijken van Zeist – en eventueel Amersfoort als daar behoefte aan blijkt te zijn De trams op deze takken zouden de buslijnen 50, 73 en 74 in de spits 24 bussen per uur/richting kunnen vervangen, met een capaciteit voor 1680 reizigers per uur. Om die reizigers te vervoeren zijn 6 trams van 66 meter lang per uur ruim voldoende – die kunnen 1980 reizigers per uur vervoeren. Samen met de voorgaande fase zou dat het aantal voertuigbewegingen op de binnenstadsas terug brengen van 60 naar 32 per uur/richting, waarvan 12 trams en 20 bussen van de stadsbuslijnen 4 en 8, de buslijn 55 Utrecht – Maartensdijk en de Ulinklijn 77 Nieuwegein – Utrecht – Bilthoven. 3. Als derde fase zouden de tramlijnen die zo ontstaan bij Utrecht Centraal goed doorgekoppeld kunnen worden op de bestaande en nieuw te ontwikkelen tramlijnen naar het westen en zuiden van de regio: • De Merwedelijn: Merwedekanaalzone – Nieuwegein/IJsselstein • Het te vertrammen westelijke deel van lijn 28: via Papendorp naar De Meern en Vleuterweide • Een lijn naar het Kanaleneiland en Nieuwegein (de huidige route via de Beneluxlaan.) Zo blijft het principe van de transversale lijnen ook behouden voor de tramlijnen. De hier genoemde koppelingen zijn vervoerkundig gezien beter dan de beoogde “vervoerkundige koppeling” van de Nieuwegeintramlijnen aan de Uithoflijn. Enkele zaken die we hierbij van belang vinden: • De binnenstadsas moet bij voorkeur zo ingericht worden dat de tram en de bus zich veilig en redelijk vlot kunnen bewegen, met een matige, in de omgeving passende rijsnelheid. Dat moet mogelijk gemaakt worden door de doorstroming van het openbaar vervoer hier te verbeteren. De vergelijking met de Amsterdamse Leidsestraat spreekt ons aan. Wel hebben we twijfel aan de mogelijkheid om te werken met passages met wisselend eenrichtingsverkeer (bijvoorbeeld met strengelspoor). • De tram heeft voordelen ten opzichte van andere vervoerwijzen, namelijk kwaliteitsbeleving: aantrekkelijk voor	

mensen die nu niet in de bus zitten en liever met de auto gaan; rustiger loop; bedrijfszekere baanvastheid; grotere veiligheid voor de inzittenden bij botsingen; makkelijker reizen voor mensen in rolstoel (zelfs scootmobielen mogelijk!): lager energiegebruik per reizigersplaats (ook t.o.v. elektrische bussen); etc. De ervaring leert, dat vertramming van een buslijn zeker 20 % meer passagiers oplevert.

- De waarde van grond en gebouwde voorzieningen ontwikkelt zich gunstig als de locaties bediend worden met railvervoer.
- Een vermindering van het aantal OV-bewegingen over de binnenstadsas geeft meer ruimte, maar we vrezen dat dat niet genoeg is om alle conflictsituaties op te lossen. Het Vredenburg en de Jacobsstraat worden ook nog belast door 22 extra busbewegingen per richting per uur; later kan eventueel een aantal daarvan vervangen worden door een HOV- of tramlijn naar Overvecht.

Een slotopmerking over de centrumas:

- Op het hele traject tussen Westplein en Berenkuil zijn plekken te vinden waar voetgangers, fietsers en openbaar vervoer elkaar in de weg zitten.
  Wij van Rover zijn openbaar-vervoergebruikers, maar ook meestal voetgangers en heel vaak fietsers. We willen vlot en veilig vervoerd worden met bus en tram. We willen ook opschieten met de fiets en graag veilig. En als voetganger willen we ruimte genoeg om veilig te lopen. Al deze belangen conflicteren op enkele plaatsen in Utrecht. Met als gevolgen dat minder mensen dan we willen zich te voet of per fiets verplaatsen en ook het openbaar vervoer vervoer minder reizigers trekt dan wenselijk.
  We zoeken graag samen met andere belangengroepen en de gemeente naar creatieve oplossingen om de conflicten goed te beheersen. Van de gemeente verlangen we behalve creativiteit ook de bereidheid te investeren in infrastructuur waar nodig.

Samengevat onze verzoeken:

- *Uw inzet om de bediening van de binnenstadsas op peil te houden met behulp van de inzet van trams.*
- *Uw inzet om de problemen van een te zware druk van en op*

voetgangers, fietsers en openbaar vervoer op en rond de binnenstadsas te verkleinen. • *Ontwikkel deze zaken in nauw overleg met belangengroepen en OV-partners.*	
Ontsluitend vervoer in de binnenstad Rover Utrecht vindt dat er in de binnenstad enkele gebieden zijn die beter bediend kunnen worden met openbaar vervoer. We vragen de gemeente twee van die wensen actief te ondersteunen: • Buslijn 2, die het Domplein, het Museumkwartier en het Ledig Erf bedient, kan beter. Vanaf 2003 is de vroeger populaire lijn teruggebracht tot een lusje in één richting. In de jaren vanaf 2013 heeft de lijn bovendien een niet erg betrouwbare service geboden. Wij zouden graag zien dat de lijn aantrekkelijker gemaakt wordt. Uitbreiding van de route tot het station Vaartscherijn kan helpen, en de lijn zou weer in twee richtingen moeten rijden. Onze eerste wens, uitbreiding naar het station Vaartscherijn, vinden we in uw document beschreven. Even belangrijk vinden we bediening van de lijn in twee richtingen. Daarvoor zouden enkele aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn. • Jarenlang (tot ongeveer 1980) reden er buslijnen via Tolsteegsingel en Maliesingel. Buslijn 2 kwam er tot voor kort wegens een langdurige omleiding, met enkele tijdelijke haltes. Wij horen vaak de wens om hier weer per bus te kunnen komen, bijvoorbeeld om het Spoorwegmuseum te bezoeken. De moeite waard om te onderzoeken of hier een vaste buslijn kan komen. *Ons verzoek samengevat:* *(Her)open het overleg met ons, andere OV-partijen en andere belanghebbenden over een verbetering van de OV-ontsluiting van de zuidelijke binnenstad en de zuidelijke singels* Wij zouden graag met u komen tot goede oplossingen voor het openbaar vervoer op de centrumas en in de zuidelijke binnenstad. Met deze twee voorzieningen, samen met de OV-terminal Utrecht	**Ontsluitend vervoer in de binnenstad** Het ontsluiten van een deel van de Binnenstad met openbaar vervoer is geen eenvoudige opgave. Op dit moment rijdt lijn 2 ‘een rondje’ door de binnenstad. Een lijn die zeker een functie vervult voor de ontsluiting van de binnenstad, maar ook een lijn waar relatief weinig reizigers gebruik van maken. Daarbij komt ook nog eens op korte termijn het effect van de corona-crisis, waardoor er een grote druk komt te staan op de provincie en vervoerder om na te denken over buslijnen op de korte termijn. De provincie is inmiddels gestart met het voorbereiden van de nieuwe concessie (de huidige concessie voor het stadsvervoer loopt officieel in 2023 af). Dat is wat ons betreft de gelegenheid om na te denken over openbaar vervoer in de binnenstad.

Centraal, kunnen we ervoor zorgen dat Utrecht de best bereikbare binnenstad van Nederland krijgt.	

Bijlage 18 – reactie 83 – Fietsersbond Utrecht

We danken de gemeente vriendelijk voor de mogelijkheid om te reageren op de omgevingsvisie binnenstad. We maken er met plezier gebruik van. In het plan staan heel veel mooie plannen en ideeën. In deze brief benadrukken we verschillende van de plannen die in de omgevingsvisie zijn opgenomen. Daarmee ondersteunen we de genoemde plannen. We willen er ook mee aangeven dat plannen waar mogelijk sneller gerealiseerd dienen te worden dan pas in 2040. Van een aantal plannen verwachten we dat het niet zo eenvoudig zal zijn om ze in de periode tot 2040 te realiseren, zoals de tunnel tussen Nic Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat. We roepen de gemeente op om al op korte termijn stappen te zetten om de haalbaarheid op deze termijn te garanderen. Fijn dat de verkeersruimte in de binnenstad volgens de omgevingsvisie in de eerste plaats het domein is van de voetganger en fietser. De fiets is stil, schoon, gebruikt geen fossiele brandstoffen en stoot geen vieze stoffen uit. Fietsers hebben onderweg contact met elkaar, ontmoeten elkaar onderweg. We denken dat met deze eigenschappen de fiets een grote bijdrage kan leveren aan de 4 kwaliteiten die in de omgevingsvisie worden benoemd: de schoonheid, de variatie, veerkracht en de ontspanning. We onderscheiden in onze reactie een aantal thema's, waarbij we een aantal voorbeelden geven. De omgevingsvisie omvat meer dan 200 pagina's, we kunnen in onze reactie onmogelijk op alle aspecten en locaties voor de fiets ingaan. We willen daarom vragen om in deze brief niet uitsluitend te kijken naar de specifiek genoemde locaties, maar de opmerkingen ook als inspiratiebron te gebruiken voor andere locaties die niet in de brief zijn vermeld.	Dank u voor uw reactie. De omgevingsvisie behelst het beeld dat we in 2040 voor ons zien voor de Binnenstad. Dat betekent dat we ernaar streven de ambities in 2040 gerealiseerd te hebben en dus in stappen naar dit eindbeeld toewerken. Er is zeker sprake van een aantal ambities, zoals de tunnel Nic. Beetsstraat die niet eenvoudig te realiseren zijn. Er is nog geen harde deadline aan te geven voor de realisatie voor deze tunnel, omdat hier nog veel voor moet worden uitgezocht om de haalbaarheid te kunnen beoordelen. Daarnaast moet er in de begroting ook financiering worden gevonden afgewogen tegen alle andere ambities in de stad.
Doorgaand verkeer in de binnenstad Fijn dat de binnenstadas van Smakkelaarsveld tot Lucasbolwerk een leefbare groene straat wordt. We willen dat fietsers hier niet geweerd gaan worden, ook fietsers willen genieten van deze prachtige corridor! Daarom is het fijn dat gedacht wordt aan de herinrichting van de Nobelstraat als fietsstraat, waarin fietsers, OV en een enkele auto gemengd worden. We zijn blij dat de gemeente de ambitie heeft om doorgaand OV en autoverkeer door de binnenstad te verminderen. Wij denken dat niet alleen het gemotoriseerde doorgaande verkeer verminderd moet worden, maar ook het gemotoriseerde	We constateren dat uw reactie grotendeels overeenkomt met onze ambities. Naast het verminderen van het doorgaande verkeer presenteert de omgevingsvisie ook ambities om het gemotoriseerde autoverkeer te verminderen door in te zetten op efficiënte bevoorrading en de transitie te maken naar kleine, lichte en schone voertuigen. Daar horen fietskoeriers, vrachtfietsen en (elektrische) boten zeker toe. 8 december 2020 is het principe besluit genomen voor invoering van een nulemissiezone voor vrachtwagens en bestelauto's, vanaf 2025, in het huidige milieuzonegebied (conform de afspraken in het

bestemmingsverkeer. We denken aan de volgende maatregelen: • • Zorg ervoor dat ZE-bevoorrading in 2025 geen papieren werkelijkheid blijft maar op straat zichtbaar wordt, niet alleen in bevorderen van ZE-vrachtwagens maar vooral door faciliteren en bevoordelen van fietskoeriers en vrachtfietsen; • Verminder auto parkeren in de binnenstad; o Sluit op termijn de Springweggarage, richt op korte termijn de begane grond in als tijdelijke fietsenstalling; o Verminder straat parkeren, te starten met de prachtige Nieuwegracht en het Janskerkhof; o Promoot het gebruik van deelauto's, door parkeerplekken op straat en in garages hiervoor ter beschikking te stellen; o Beperk de ruimte voor het parkeren van scooters en brommers. Maak en handhaaf een wegsleepregeling voor scooters en brommers bij fietsenrekken; • Breid de inzet van (elektrische) boten voor logistiek uit, zowel voor bevoorrading van winkels en horeca als voor het ophalen van vuil.	Raamwerk Zero Emissie Stadsdistributie). Een andere mogelijkheid om het bestemmingsverkeer is het verminderen van straatparkeren, een ambitie die ook al in het huidige coalitieakkoord is opgenomen en waarvoor in de Omgevingsvisie een verdere ambitie is opgenomen. Voor het op termijn sluiten van de Spingweggarage en de alternatieve invulling in de tussenliggende periode zijn we inmiddels met de gemeenteraad in gesprek. Ook het inzetten van deelmobiliteit is een maatregelen die we de komende jaren in gaan zetten om het autoverkeer in de binnenstad te verminderen. Het deelautogebruik in Utrecht groeit inmiddels gestaag.
Sneltram Om het aantal busritten in en door de binnenstad te verminderen denken we dat het gebruik van de sneltram aantrekkelijker gemaakt kan worden. We denken daarbij aan het uitbreiden van de dienstregeling naar Utrecht-Oost (Galgenwaard, Rijnsweerd, USP) naar de late avond en de weekenddagen.	*Sneltram* Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij zeker een te onderzoeken alternatief. Daarbij dient de tram zich wel te voegen naar de sfeer van de binnenstad door o.a met een aangepaste snelheid te rijden. Er zijn voldoende voorbeelden van trams in binnensteden waar dat goed gelukt is. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.
Motorfietsen en scooters We willen dat ook motorfietsen en bromfietsen zoveel mogelijk uit het	*Motorfietsen en scooters* Motorfietsen en bromfietsen zijn voertuigen waarvoor grotendeels

singelgebied worden geweerd. En snorfietsen, voor zover mogelijk. Hier is het instellen van alleen een verbod wellicht niet afdoende, er dienen voldoende middelen te worden vrijgemaakt voor handhaving op het gedrag van deze voor fietsers zo hinderlijke groep (denk met name aan de vieze uitstoot, waar we met onze neus kort achter rijden en onveilig gedrag op de smalle fietspaden). Het is fijn dat in 2040 alleen emissievrije voertuigen de binnenstad in mogen en fossiele brommers en scooters uit de binnenstad geweerdgaan worden.	dezelfde regels gelden als voor autoverkeer. We zien geen aanleiding om hier voor de binnenstad aanvullende regels in te stellen. In het verleden zijn de bromfietsers al verplicht gesteld gebruik te maken van de rijbaan. Een maatregel die ook wordt voorbereid voor de snorfiets.

Fietsers verleiden via de singelroute We kunnen ons erin vinden dat doorgaande fietsers, die geen herkomst of bestemming in het singelgebied hebben, worden verleid om buiten de singels om te rijden, zodat de grote stromen fietsers worden gespreid over meerdere routes. Delen van de Singelroute bieden daarvoor al een aantrekkelijk alternatief, aan andere delen worden op dit moment verbeteringen uitgevoerd, maar de ring is nog niet gesloten. Wij willen dat de gemeente doorpakt en de singelring sluit. Om de concurrentie met de binnenstadsas aan te kunnen, moet de Singelroute echt aantrekkelijk worden gemaakt voor de langere afstand fietsverplaatsingen, bijvoorbeeld van Leidsche Rijn naar USP (en vice versa). Aansluiting op regionale fietsroutes De Singelring dient direct aan te takken op alle hoogwaardige fietsroutes naar omliggende gemeenten, zoals naar Nieuwegein via de Westerkade. Dat leidt tot een betere spreiding van fietsers over verschillende routes. De provincie werkt hard aan de realisatie van verschillende regionale fietsroutes. We willen dat de aansluitende hoogwaardige fietsroutes in asfalt worden uitgevoerd, ook de Westerkade. Zuidpoort We zijn betrokken bij de studie voor de zuidpoort en zien daar ontwikkelingen die de goede kant op gaan, we vragen de gemeente om daarop door te pakken en te zorgen voor minder gemotoriseerd verkeer op het traject Catharijnesingel – Vaartscherijnbrug – Ledig Erf – Tolsteegsingel. Hierboven hebben we gepleit om het verkeer op de Catharijnesingel te doseren bij de Bleekstraat, maar de Zuidpoort studie laat zien dat met extra maatregelen aan de Vondellaan, Albatrosstraat en Bleekstraat ook de verkeerslichten bij de kruisingen	**Fietsers verleiden via de singelroute** Bedankt voor het meedenken over dit onderwerp en de ‘tips’ voor het optimaliseren van de alternatieve routes, eventueel om de binnenstad heen. Zowel in het (Concept) Mobiliteitsplan 2040 als in de Omgevingsvisie is dit een belangrijk onderwerp. De door u aangegeven punten worden in de afzonderlijke projecten die op een aantal punten al lopen (Zuidpoort, Singelroute noord) meegenomen en afgewogen.

van de Singel met de Bleekstraat en Ledig Erf niet meer nodig zijn. Bij de afweging van maatregelen moet een waterbedeffect zoveel mogelijk worden voorkomen, zodat de Goylaan niet ineens veel meer verkeer te verstouwen krijgt. Noordkant Singelroute Aan de noordkant van de Singelroute ligt nog een zware opgave voor een aantrekkelijke fietsroute tussen Daalseplein (Amsterdamsestraatweg x Daalsesingel) en de Vaaltbrug (aansluiting Weerdsingel – Wittevrouwensingel). Voor de Weerdsingel Oostzijde worden plannen gemaakt waartegen bewoners in het verweer zijn gekomen, we zijn betrokken bij de besprekingen. De drukte op de binnenstadsas is alweer hard aan het groeien. Mogelijk wordt de lockdown in het najaar verder afgebouwd en gaan de onderwijsinstellingen op USP weer open. We vragen de gemeente daarom om voort te maken met de planvorming en ook te starten met een plan voor de overgang van de Weerdsluis en de route langs de Weerdsingel Westzijde. We geven de gemeente in overweging om te kijken naar de haalbaarheid van een route via de Nieuwekade en een nieuwe Molenbrug over de Singel naar de Daalsesingel, een lang gekoesterde wens van de Fietsersbond. Fietsbrug Grifthoek In de zomer van 2020 heeft de gemeente een onderzoek gedaan naar ontbrekende fietsverbindingen in de stad. Daarin is voorgesteld om een voetgangersbrug aan te leggen tussen de Wolvenstraat en de Weerdsingel Oostzijde (Griftpark). Wij vragen de gemeente om deze brug fietsbaar te maken. De brug kan een belangrijke bijdrage leveren aan het spreiden van fietsers over meerdere routes door en om de binnenstad. Tunnel Nic Beetsstraat – Jeremias de Deckerstraat We zijn blij dat de gemeente in de omgevingsvisie vermeldt dat in 2040 de tunnel onder de sporen tussen de Nic Beetsstraat en de Jeremias de Deckerstraat in gebruik is. De afstand tussen de Sijpesteijntunnel en de tunnel onder het spoor bij de Bleekstraat is veel te groot; een extra verbinding over of onder het spoor voor fietsers is urgent gewenst, omdat de capaciteit van de bestaande verbindingen niet groot genoeg is om de groeiende aantallen fietsers te faciliteren. We willen de gemeente vragen alles op alles te zetten om opening van de tunnel in (of vóór) 2040 ook daadwerkelijk te realiseren. Daarvoor is medewerking van een groot aantal partijen	

nodig en dient ook financiering vanuit verschillende partijen te worden geregeld. We vragen de gemeente om daar nu al met volle kracht op in te zetten, zodat 2040 haalbaar wordt om de tunnel te openen.	
Verkeerslichten In de binnenstad horen in principe geen verkeerslichten. Verkeerslichten kunnen nuttig zijn om grote drukte te regelen, maar als het niet druk is moeten ze niet worden toegepast want geregelde kruispunten zijn (volgens de SWOV, 2014) niet de veiligste kruispuntvorm, dat zijn ongeregelde rotondes en voorrangskruisingen. Een kruispunt in de binnenstad waar het zó druk is dat het verkeer geordend moet worden, om een blokkade van het kruispunt en toe leidende straten te voorkomen is het kruispunt Vredenburg x Jacobsstraat x Lange Viestraat. Andere uitzonderingen zijn kruisingen met de busbaan, waar een bus waarschuwingslicht of een oversteeklicht voor voetgangers (zoals op de Neude) kan worden toegepast. Catharijnesingel Verschillende kruispunten op de Catharijnesingel zijn onnodig voorzien van een verkeersregeling. We willen dat de verkeerslichten op de Catharijnesingel verdwijnen bij deze kruispunten: • • met de Stationsstraat; • • met de Mariaplaats bij de Marga Klompébrug; • • met de Nic Beetsstraat en Lange Smeestraat, bij de Bartholomeibrug. Als het autoverkeer op de Catharijnesingel gedoseerd moet worden (en daar zijn we van harte voorstander van), dan moet dat niet bij de kruispunten midden in de Catharijnesingel gebeuren, maar al veel eerder, aan het begin en einde van de Catharijnesingel bij de kruispunten met de Bleekstraat en met de Amsterdamsestraatweg en Daalsetunnel (Daalseplein). Het heeft onze sterke voorkeur dat er voor autoverkeer een knip komt in de Catharijnesingel, zodat hier geen doorgaand autoverkeer meer rijdt. Dan kunnen ook de verkeerslichten bij de kruisingen met de Knipstraat (Paardenveldbrug) en Smakkelaarskade (Vredenburgviaduct) worden weggehaald. Mogelijk kan de knip worden gerealiseerd door een inrijverbod voor alle verkeer te combineren met specifieke ontheffingen, te handhaven met een systeem voor intelligente toegang op basis van kentekencontrole. Kruispunt Monicabrug	**Verkeerslichten** Het verminderen van het aantal verkeerslichten in de stad, en de binnenstad is een langgekoesterde wens. Als stad zijn we een aantal jaren geleden al gestart met het verminderen van het aantal verkeerslichten. Hiervoor is een meldpunt in het leven geroepen en dit heeft geleid tot het weghalen van een aantal verkeerslichten in de stad. Ervaringen laten echter ook zien dat we met het weghalen van verkeerslichten voorzichtig om moeten gaan. Er zijn groepen weggebruikers die baat hebben bij verkeerslichten zoals ouderen, kinderen en mensen met een visuele beperking. Van geval tot geval bekijken wij of het weghalen van verkeerslichten een bijdrage kan leveren aan de doorstroming en de verkeersveiligheid. Voor de verkeerslichten op de Catharijnesingel blijkt dat op basis van de inzichten tot voor kort verkeerslichten nog nodig bleken. Met het voorstel om op de Catharijnesingel een knip voor autoverkeer voor te stellen (als onderdeel van het concept Mobiliteitsplan) komt de noodzaak voor verkeerslichten hierdoor in een ander daglicht te staan. Dat zal dan ook de komende periode onderdeel van onderzoek worden. Voor wat betreft de Monicabrug zijn we het niet met u eens als het gaat om het weghalen van de verkeerslichten. Deze maken onderdeel uit van de maatregel om autoverkeer op de Weerdsingel te doseren, dat gaat alleen met verkeerslichten met een korte groentijd op de te doseren richtingen. Voor de andere locaties die worden genoemd kan op dit moment niet worden aangegeven of verkeerslichten hier wegkunnen. Dat zal nader moeten worden onderzocht.

Ook bij het kruispunt Oudenoord x Monicabrug x Weerdsingel Westzijde is het niet druk genoeg om een VRI te rechtvaardigen, ook daar kunnen de verkeerslichten weg. Mogelijk kan ook hier een systeem voor intelligente toegang worden toegepast. Kruispunt Wittevrouwenstraat x Biltstraat Dit verkeerslicht wordt vaak genegeerd. Opgestelde fietsers staan fietsers die naar rechts willen afslaan in de weg. Het is er niet druk genoeg, de VRI kan weg. Lange Nieuwstraat x Agnietenstraat Het verkeerslicht bij het kruispunt van de Lange Nieuwstraat en Agnietenstraat kan ook weg. Het wordt door vrijwel iedereen genegeerd. De spiegel die er hangt geeft voldoende overzicht.	
Fiets te gast in het kernwinkelgebied In het voetgangersgebied in het kernwinkelgebied is het tussen 10 en 18 uur niet toegestaan om te fietsen. In 2017, 2018 en 2020 hebben we onze bezwaren tegen het fietsverbod in het kernwinkelgebied bij de gemeente onder de aandacht gebracht. Die bezwaren zijn onverminderd van kracht: • Uit de gegevens van de Fietstelweek bleek dat fietsers de binnenstad mijden als het druk is, een andere route keuze en als ze toch door het gebied rijden hun snelheid aanpassen. Er is dus helemaal geen probleem; • De huidige regels voor de uitbreiding van het voetgangersgebied komen niet overeen met één regime voor het kernwinkelgebied, zoals de gemeente ons telkens wil doen geloven: er zijn straten waar alle verkeer is toegestaan, er zijn straten waar de fiets te gast is en er is een voetgangersgebied, waarvoor verschillende uitzonderingen gelden met verschillende tijdvensters; • Het tijdvenster van het fietsverbod past niet bij de verscheidenheid aan functies en locaties, zoals de horeca op ’t Wed; • Het tijdvenster past ook niet bij de wisselende drukte in het gebied. De drukte wisselt sterk gedurende het jaar (denk aan zomerperiode, weekend voor Kerst) en is afhankelijk van de omstandigheden: op regenachtige dagen is het een stuk rustiger dan normaal; • Vrachtverkeer voor bevoorrading mag tot later in de ochtend het gebied inrijden dan fietsers en zero emissie voertuigen (waaronder fietskoeriers) mogen zelfs nóg later nog het gebied in. Het is niet uit te leggen dat in de ochtend een vrachtauto wel het gebied in mag en een fiets niet; • De verkeersborden met de diverse uitzonderingen zijn onbegrijpelijk	**Fiets te gast in het kernwinkelgebied** Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto’s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad naar verwachting nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen.

en niemand neemt de moeite om zoveel tekst te lezen vóórdat ze het gebied inrijden; • Gehandicapte fietsers kunnen met een gehandicaptenpas het voetgangersgebied in, maar niet iedere handicap leidt tot toekenning van zo'n pasje en een pasje werkt stigmatiserend, dus niet iedereen wil dat. Een argeloze fietser die achter een gehandicapte fietser aan het gebied inrijdt kan worden bekeurd, terwijl hij zich van geen kwaad bewust is, omdat de handicap van zijn voorganger niet zichtbaar is; zeer onrechtvaardig! • Handhaving is vrijwel onmogelijk omdat er zoveel verschillende regels en uitzonderingen gelden. Uit de evaluatie van de huidige situatie komt naar voren dat goedwillende fietsers die de regels overtreden zich van geen kwaad bewust zijn en de handhavers vooral bezig zijn met uitleggen van de regels; • De afsluiting overdag leidt ertoe dat er ook 's avonds en 's nachts nauwelijks fietsers zijn in het gebied. Dat klinkt aangenaam voor de omwonenden, maar het gevolg is dat een deel van het bestaande voetgangersgebied buiten openingstijden leeg en verlaten zijn. Die desolate indruk is versterkt doordat 's nachts Hoog Catharijne is afgesloten. Het winkelgebied is 's nachts gewoonweg unheimisch! • Met dit fietsverbod kunnen bewoners van het gebied niet gemakkelijk met de fiets bij hun woning komen; • Ten slotte: de aanleiding voor de tijdelijke uitbreiding van het voetgangersgebied was de noodzaak om voldoende afstand te houden om verspreiding van het Corona-virus te beperken. Maar deze week lazen we dat de gemeente enkele tonnen investeert om de leegstand in de binnenstad te verminderen. De toenemende leegstand vraagt om concentratie van winkels in het kerngebied, het voetgangersgebied moet daarom eerder kleiner dan groter worden. Sinds Corona blijven toeristen massaal weg en het grote publiek heeft de webwinkels ontdekt, zodat er ook veel minder winkelend publiek is. De grote schommelingen in de drukte maken dat één tijdvenster voor het fietsverbod in Coronatijd nog slechter uitpakt dan in de situatie vóór Corona. De gemeente heeft al ruim voor Corona, in 2017 (alle dagen) en 2018 (alleen weekenddagen), het voetgangersgebied uitgebreid. Wij hebben er geen vertrouwen in dat de 'tijdelijke' uitbreiding van het regime vanwege Corona ongedaan wordt gemaakt als Corona is	

verdreven. Wij denken dat gemeente Corona gebruikt als dekmantel om haar politieke wens om het voetgangersgebied uit te breiden door te voeren. Wij zijn het daar zeer mee oneens. Wandelstraat, fiets te gast Wij pleiten al lange tijd voor een maatregel die wel op elk moment, op elke locatie in het gebied, onder alle weersomstandigheden en ongeacht de status van de 'lock down' goed werkt: we willen dat het hele kernwinkelgebied wordt ingericht als wandelstraat, waar fietsers, fietskoeriers en de vrachtfiets te gast is. Met een eenvoudig verkeersbord, analoog aan het verkeersbord voor fietsstraat, dat door iedereen (ook voor anderstaligen) in één oogopslag begrepen wordt. Fietsen blijft toegestaan, dus kostbare handhaving is onnodig en tegelijk weten alle voetgangers en fietsers hoe ze zich tot elkaar verhouden. Brommers en snorscooters moeten wel uit het kernwinkelgebied geweerd worden, vanwege hun gevaarlijke rijgedrag.	
Fiets parkeren We willen dat er voldoende mogelijkheden zijn om een fiets te parkeren, dicht bij de winkels, de horeca, musea en andere voorzieningen. Dat is vooral van belang voor mensen die minder goed ter been zijn, voor wie de afstand tussen één van de (grote) inpandige stallingen en de winkelingang te groot is. We willen geen fietsvakken, omdat fietsen dan met een beetje wind of door aanstoten kunnen omvallen, waarbij mooie fietsen op en over elkaar heen vallen en behoorlijk kunnen beschadigen. We willen vaste fietsenrekken. Fietsen in een rek staan keurig strak gestald, dat ziet er veel netter uit dan een fiets vak. De fietsenrekken moeten de mogelijkheid bieden om een fiets aan vast te zetten met een ketting. De fout met de 'dichte nietjes' in de Voorstraat is gelukkig hersteld, we gaan ervan uit dat de gemeente ervan geleerd heeft en dit soort fouten niet opnieuw maakt. Vanwege de huidige drukte in de stallingen willen we dat er voor het straat parkeren hoog-laagrekken worden gebruikt, zodat er elke 40 cm een fiets kan worden gestald i.p.v. elke 80 cm in andere typen rekken. De rekken moeten een voorvorkklem hebben zodat een fiets echt niet om kan vallen. Rekken zoals de "tulp" worden vaak slecht gebruikt omdat je een slag in je wiel krijgt als iemand je fiets omstoot, wij willen dat de tulp in Utrecht niet meer wordt toegepast. Er dienen voldoende veilige plekken te zijn voor afwijkende fietsen (fietsen met kratjes, zitjes, bakfiets, ligfietsen, et cetera) en voor	**Fiets parkeren** De vraag naar fietsparkeerplaatsen in de historische binnenstad zonder inpandige stallingen voor bewoners blijft een constante punt van zorg. Dat blijkt ook uit uw reactie. Met name op de piekmomenten, zoals zaterdagmiddag, lijkt het nauwelijks mogelijk om te voldoen aan de vraag naar parkeerruimte voor fietsen. We blijven zoeken naar kwalitatief goede fietsenstallingen en naar mogelijkheden om langparkeren en kortparkeren van fietsen van elkaar te onderscheiden. Per doelgroep wordt gezocht naar de beste oplossingen, waarbij langparkeren in stallingen en voor kortparkeren plekken op straat beschikbaar blijven en komen. De uitvoering van deze stallingen willen we graag met u verder verkennen om ervaringen en kennis met elkaar te delen en zo tot de meest geschikte oplossingen te komen. Voor de Nobelstraat hebben we met de omgeving verkend of het wenselijk is om gedeeld gebruik te maken van stallingsvoorzieningen in de zijstraten en van de Sint Gregoriusschool. Hieruit is gebleken dat de overlast voor omwonenden onaanvaardbaar zouden zijn. Uw suggesties met betrekking tot aanvullende services in bewaakte stallingen en de aanwezigheid van pop-upstallingen betrekken we bij de module fietsparkeren van de nieuwe Parkeervisie 2021.

fietsen van gehandicapten (driewielers, handbikes). Het gebruik van dure fietsen (zoals e-bike en speed pedelec) neemt toe. Daardoor neemt ook het belang van veilig stallen toe. Het goede nieuws hierbij is dat die dure fietsen niet zo snel als weesfiets ergens blijven staan. Als mensen niet zeker weten dat ze hun fiets veilig kunnen stallen wordt de neiging om op een barrel naar de stad te fietsen groter. Als het barrel het begeeft vindt u hem terug als weesfiets en moet die gelabeld en geruimd worden. Zorg daarom voor veilige stallingen, het is de meest effectieve manier om het aantal weesfietsen terug te dringen. Voor de inpandige stallingen willen we het regime van 24 uur gratis behouden. We hebben ons daar jarenlang hard voor gemaakt bij verschillende overheden, NS en ProRail. Ook in alle nieuwe inpandige stallingen in de binnenstad moet de eerste 24 uur gratis geparkeerd kunnen worden. Ruimtelijke kwaliteit We zien in de achterliggende periode dat stedenbouwkundigen van de gemeente de binnenstad ‘sculpten’ naar een wensbeeld, waarin geen plaats is voor geparkeerde fietsen. Fietsen worden geruimd, fiets parkeerplekken worden opgeheven om de ruimtelijke kwaliteit te versterken. Wij denken juist dat gestalde fietsen bij Utrecht horen; we vinden de lege hekken bij de grachten maar een kaal gezicht. We zijn Utrecht, geen Milaan! Kort parkeren bij winkels Bij winkels met een hoge omloopsnelheid van de klanten (denk aan supermarkten) moeten dicht bij de ingang ruime mogelijkheden zijn om fietsen te stallen. Het kan toch niet zo zijn dat veel fiets parkeerplekken voor de ingang van de supermarkt dag en nacht bezet worden gehouden door bewoners? We willen in de binnenstad een helder onderscheid tussen plekken voor kort- en lang parkeren. Voor bewoners moeten veilige en voldoende inpandige stallingen beschikbaar zijn in de buurt. Bewoners parkeren De ruimte in de binnenstad is schaars; waar inpandige stallingen niet mogelijk zijn, willen we dat autoparkeerplaatsen plaats maken voor afsluitbare fietstrommels of soortgelijks. Zodat fietsen niet binnen in de gang gezet hoeven worden of tussen de auto’s aan het hekwerk langs de gracht geparkeerd hoeven worden. Bezoekers parkeren Voor bezoekers moeten voldoende veilige stallingen zijn. Zolang dat niet inpandig kan moeten er op straat voldoende rekken staan.	

Domplein Op het Domplein zijn stallingsplekken hard nodig voor de (jonge) bezoekers van De Utrechtse Muziekschool (DUMS), de Domtoren, Domkerk en de Aula van de Universiteit. Inpandige stalling in het pand van de voormalige UCK, zoals voorgesteld in de omgevingsvisie, zou een mooie oplossing zijn om voldoende capaciteit te bieden. We willen dat zo'n inpandige stalling "24/7" open is. Als dat niet kan, moet er ook op straat, buiten de openingstijden, voldoende stallingsruimte beschikbaar zijn. Overigens lezen we in de omgevingsvisie ook dat het pand van het voormalige UCK een belangrijke rol kan spelen bij het leefbaar maken van de historische schoonheid van Utrecht, we zijn benieuwd hoe de gemeente denkt deze functie te verenigen met een fietsenstalling. Springweg Bij Karel V in de Springweg zijn fietsnietjes weggehaald. Bewoners kwamen in opstand tegen een alternatieve plek voor de nietjes. Gevolg is dat er geen stallingsplekken zijn teruggeplaatst. We vinden dit een schandalige praktijk, de fietser wordt hier de dupe van een machtsstrijd en laksheid van de gemeente. We willen fatsoenlijke fiets parkeerplekken terug in de buurt van de horeca aan de Springweg. We zien mogelijkheden in de Springweggarage, in de periode totdat die wordt gesloopt: de begane grond moet autovrij gemaakt worden en ingericht als openbare fietsenstalling. Als de garage verdwijnt, moet natuurlijk opnieuw gezorgd worden voor een goede fietsparkeervoorziening in de nabijheid van de horeca aan de Springweg. Nobelstraat In het uitgaansgebied rondom de Nobelstraat (en Janskerkhof) moeten bezoekers hun fiets veilig kunnen parkeren. Dat dient zoveel mogelijk dicht in de buurt van de horeca te kunnen; het is ongewenst dat fietsers diep in de zijstraten moeten parkeren, waar ze na sluitingstijd van de horeca met het loshalen van hun fiets de bewoners van deze woonstraten tot last kunnen zijn. Voor deze specifieke doelgroep willen we dat de gemeente onderzoekt hoe plekken in de buurt 'dubbel' gebruikt kunnen worden voor fiets parkeren op donderdag-, vrijdag- en zaterdagavond. We denken bijvoorbeeld aan het openstellen van de fietsenstalling van de vestiging van de St. Gregoriusschool, ingang aan de Nobeldwarsstraat.	

Janskerkhof Op het Janskerkhof is nu nog veel ruimte voor auto parkeren en beperkt voor fiets parkeren. We willen dat die verhouding omkeert: Janskerkhof moet een aantrekkelijke plek worden om je fiets te parkeren. Pop-up stallingen In de binnenstad wordt op drukke momenten gebruik gemaakt van pop-up stallingen. We vinden dit een goede manier om tijdelijk, tijdens piekmomenten, te voorzien in extra capaciteit om te stallen. We willen dat ook in de toekomst deze stallingen ingezet kunnen blijven worden. Een andere mogelijkheid om kort parkeren of evenement parkeren te faciliteren is gebruik te maken van fietsvlonders, waarbij op een autoparkeerplaats een vlonder wordt geplaatst met een fietsenrek. Zo kan eenvoudig tijdelijke fiets parkeerplek worden gerealiseerd. Aanvullende services in de inpandige stallingen In de gemeentelijke fietsenstalling aan de Mariaplaats kunnen bezoekers een pakket afhalen van het pakketpunt. We willen dat die service in alle fietsenstallingen van de gemeente wordt aangeboden. Verder willen we dat in de stallingen ook goede kwaliteit fietslampjes gekocht kunnen worden, zoals in de Vredenburgstalling. Daar kunnen ook poncho's worden aangeschaft en buggy's worden geleend. We willen graag dat die services ook in andere stallingen beschikbaar komen.	
Fietslogistiek De gemeente wil bevoorrading van de binnenstad met emissie loze voertuigen. Fietskoeriers en vrachtfietsen kunnen daarin een belangrijke rol spelen en zijn méér dan emissie loos, omdat ze deels of geheel op spierkracht rijden. We vragen de gemeente om deze duurzame, stille en super schone vervoerwijze maximaal te faciliteren. We denken dat de gemeente de gewenste ZE-bevoorrading met vrachtfietsen en fietskoeriers kan ondersteunen door zgn. gebundelde leveringen te faciliteren. Dat kan ze doen door in haar eigen gebouwen en in de gemeentelijke fietsenstallingen een onbemand bezorgpunt in te (laten) richten, een pick-up point waar fietsbezorgdiensten pakketten kunnen afleveren en medewerkers en bezoekers tijdens openingstijden van het gebouw met een code hun pakket kunnen ophalen. Een mooi voorbeeld is het pakketpunt in de U-stal aan de Mariaplaats. Dat kan op veel meer plekken! In de omgevingsvisie geeft de gemeente aan dat er in de binnenstad en daarbuiten 'hubs' moeten komen; wellicht kan de gemeente een rol	**Fietslogistiek** Zoals bij het onderwerp "doorgaand verkeer in de binnenstad' is aangegeven zien we voor de bevoorrading van de binnenstad een rol weggelegd voor bevoorrading per fiets (fietskoeriers, vrachtfietsen). Een ander spoor is het inzetten van hubs waar goederen kunnen worden overgeslagen. We zien hier zeker ook een rol voor overslag van vrachtwagens op (transport)fietsen die de pakketten richting en in de binnenstad vervoeren. Het is zeker een interessante gedachte om in de binnenstad pick-up points te realiseren. Hier zal de komende jaren verder op moeten worden gestudeerd. In de Raadsbrief van 21 april 2021 (Evaluatie en vervolg Actieplan Goederenvervoer 2015-2020) communiceert het College de komende 1,5 jaar in te zetten op het verbeteren en stimuleren gebruik goederenhubs. Dit sluit aan op het voorstel om op en overslag op kleine en schone voer- en vaartuigen verder te stimuleren en te faciliteren. In de definitieve Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zijn ook

spelen bij het vinden van een geschikte plek voor een logistieke ‘hub’ specifiek voor vrachtfietsen en fietskoeriers in (de nabijheid van) de binnenstad. Op dit moment is sprake van leegstand in de binnenstad; mogelijk biedt dat kansen om op korte termijn al een (tijdelijke) voorziening in te richten. Als de hub aan de rand van de milieuzone ligt, kunnen ook emissie-voertuigen deze hub bevoorraden. Verder is het ook voor fietskoeriers en vrachtfietsen fijn als er minder gemotoriseerd verkeer in de binnenstad rijdt, omdat ze dan onderweg minder oponthoud oplopen op de smalle grachten.	de gebieden benoemt waar dat zou moeten plaatsvinden. Echter is het aan de markt om grondpositie(s) te verwerven en de businesscase rond te krijgen. Wat zij op dit moment ook al doen. De consumentenlogistiek via buurthubs (pakketpunten of -kluizen) wordt ook in deze brief benoemt. Vanaf mei 2021 worden de eerste gesprekken gevoerd en voor juni 2022 moeten de resultaten zichtbaar zijn.
Evenementen Veel plekken in de binnenstad worden gebruikt voor de organisatie van evenementen. Dat is fijn, het maakt van Utrecht een levendige stad met een grote aantrekkingskracht op inwoners, bezoekers en ondernemers. We hebben een aantal wensen aangaande evenementen: • We willen dat evenementen (in de hele stad, dit beperkt zich niet tot de binnenstad) goed op de fiets bereikbaar zijn; • Bij de evenementen dienen voldoende fiets parkeerplekken beschikbaar te zijn; • We willen dat er bij evenementen voor wordt gezorgd dat doorgaande fietsroutes niet, of ten minste zo kort mogelijk, geblokkeerd worden. We denken bij voorbeeld aan het Domplein, bij uitstek geschikt voor evenementen, die ook een belangrijke noord-zuid fietsroute is door de binnenstad.	**Evenementen** Zoals in de omgevingsvisie is aangegeven horen evenementen bij de (binnen)stad. Afhankelijke van het type en de schaal van het evenement zal de juiste plek moeten worden gevonden in de stad. Naast de binnenstad zijn er verschillende locaties in de stad aangewezen in de stad en niet alleen de binnenstad (Berlijnplein, Maximapark, Haarrijnseplas, parken zoals Transwijk, Lepelenburg etc). Per evenement willen we met de vergunning regelen dat de bereikbaarheid voor de fiets optimaal is, door o.a. voldoende ruimte voor het stallen van fietsen, dat kan ons inziens in bestaande stallingen, maar ook door middel van tijdelijke stallingen.
Overige opmerkingen Fijn dat ook fietsers gebruik kunnen gaan maken van toiletten in publiek toegankelijke gebouwen. We willen dat iedereen, specifiek vrouwen en meisjes, op elk moment van de dag veilig in de binnenstad (en daarbuiten) kunnen fietsen. We willen geen bosjes waarin mensen zich kunnen verschuilen en voldoende verlichting langs fietsroutes. We herhalen dat het voetgangersgebied omgezet moet worden in een regime van wandelstraat met fiets te gast, zodat het unheimische gevoel ’s nachts in de Lange Elisabethstraat en Steenweg vermindert.	**Overige opmerkingen** Sociale veiligheid is ons inziens ook een belangrijk onderdeel van een leefbare binnenstad. In de omgevingsvisie is hier een apart hoofdstuk aan gewijd. Uw tip over groen in de openbare ruimte nemen we daar zeker in mee. Bij ‘Fiets te gast’ in het voetgangersgebied zijn we al ingegaan op het fietsen in het voetgangersgebied.
Tot slot We lezen in de omgevingsvisie veel plannen en ideeën die ons zeer aanspreken. Het wordt groener, rustiger, schoner in de binnenstad en dus fijner fietsen. Voetgangers en fietsers krijgen ruim baan. We zijn enthousiast over het hoge ambitieniveau. We hebben zorgen over het	Dank u wel.

realiteitsgehalte: gaat dit allemaal lukken? Is het allemaal haalbaar? We hopen van harte dat de gemeente stevig doorpakt op de verschillende thema's en zorgt voor een nog aantrekkelijker binnenstad in 2040. We hebben met plezier aan deze reactie gewerkt. We zijn desgewenst graag bereid om onze wensen toe te lichten. In afwachting van uw reactie, verblijven we	

Bijlage 19 – reactie 84 – Actiegroep Binnenstad030

INLEIDING **Ons toekomstbeeld van de Utrechtse binnenstad is een plaats waar het goed wonen en werken is, waar de bevolking van Utrecht zich thuis voelt, die prettig druk is, gezond, mooi en divers. Waar ruimte is voor oud en jong, voor rijk en arm, met een rijke variatie aan werkgelegenheid, bewoners en cultuur. Daarbij staat de woonfunctie centraal, want diverse en betrokken bewoners vormen de ziel van een binnenstad en zij zullen de Gemeentelijke visie moeten dragen.** De visie van Binnenstad030 speelt in op bestaande ontwikkelingen in de samenleving die de inrichting en het leven in de binnenstad veranderen. Wij beperken ons daarbij tot de historische binnenstad omdat die een heel eigen karakter heeft dat een eigen beleid vereist. De vier belangrijkste trends zijn:	**Inleiding** Dank u wel voor uw uitgebreide reactie en uw bijdrage aan het tot stand komen van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in de Binnenstadgroep. Wij herkennen ons goed in uw inleidende zinnen. Op blz. 77 van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 staat letterlijk: ‘Een vitale binnenstad kan niet zonder bewoners. Zonder bewoners verliest de binnenstad zijn ziel. Het is belangrijk dat er in de binnenstad een gevarieerd woningaanbod blijft zodat de bevolkingssamenstelling divers blijft.’
De binnenstad wordt steeds intensiever bewoond Met 7.234 inwoners per km2 is de binnenstad twee keer zo dichtbevolkt als de rest van Utrecht. 88% van de huizen in de historische binnenstad wordt bewoond en dat aandeel stijgt. Woningen worden in hoog tempo gesplitst en omgebouwd tot kleine dure appartementen.	**De binnenstad wordt steeds intensiever bewoond** Het is waar dat de binnenstad dichtbevolkt is. We vinden het ook belangrijk dat de binnenstad bewoond wordt. Overigens is de groei van de historische binnenstad wat betreft het aantal inwoners beperkt. De groei van de wijk binnenstad zit vooral rond het stationsgebied en het Beurskwartier. Woningsplitsing, verkamering en ook de omzetting naar short stay zijn aan regels gebonden, mede door de ervaren druk op de woonomgeving (zie ook hieronder met betrekking tot de woonvisie van de Actiegroep Binnenstad030). In 2020 zijn 3 vergunningen aangevraagd voor omzetting van een pand naar kamerbewoning. Dit is vergelijkbaar met andere wijken in de stad. Daarnaast zijn er 21 vergunningen aangevraagd voor splitsing van woningen. De wijk binnenstad is hierin samen met de wijk Oost koploper. Dit heeft ook met de relatief grote aanwezigheid van grote panden te maken in de binnenstad. Overigens zijn deze aanvragen niet alle ook gehonoreerd. In de binnenstad zijn 1 omzettings- en 7 splitsingsvergunningen afgegeven in 2020. Dit is het resultaat van het splitsen- omzettenbeleid, namelijk een afweging tussen het belang van de aanvrager, huisvesting, schaarse woningen en de leefbaarheid in de stad.

Toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad Gezinnen verlaten de binnenstad en tijdelijke en jonge bewoners trekken er naartoe. Het aandeel eigenaar-bewoners is in enkele jaren gedaald van ruim de helft naar 1/3 nu. 68% Van de bewoners zijn alleenstaand en maar 6% van de huishoudens telt inwonende kinderen. Kantoren worden massaal omgebouwd tot kleine en dure huurappartementen. Inmiddels wordt 48% van de woningvoorraad in de binnenstad commercieel verhuurd. De groei van het aantal appartementen komt voor een buitenproportioneel flink deel ten goede aan shortstay- en toerismeverhuur. De binnenstad krijgt het karakter van een doorgangshuis. Het aandeel van de bewoners dat zich verbonden voelt met de stad en zich ervoor inzet daalt snel. De binnenstad krijgt snel een steeds instabielere en eenzijdiger bevolking van vooral rijken en jongeren, verliest sociale samenhang en verzwakt daardoor wezenlijk.	**Toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad** Voor de goede orde: In 2008 telde het centrum 32 miljoen bezoekers, in 2010 waren dit er 22 miljoen, en in 2018 29 miljoen. Door de coronacrisis is het aantal bezoekers dramatisch teruggelopen (zie ook blz. 87 voor het aantal passanten in het winkelgebied). Van deze bezoekers (pre-corona cijfers) kwam de helft uit Utrecht zelf en 35% uit de regio. Ongeveer 15% waren toeristen. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. (Zie ook blz.189 voor cijfers over toerisme). De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie bl. 77). Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid) Met deze Omgevingsvisie wil de gemeente meer sturing geven aan gebruik van de binnenstad voor wonen, werken, winkelen, studeren, ontspannen en uitgaan. De gemeente zet daarom enerzijds in op het spreiden van functies (m.n. ook ‘drukke’ functies zoals zware horeca) over de stad en anderzijds de benodigde rust en gewenste levendigheid in de binnenstad beter in balans te brengen. De binnenstad is er voor mensen die er wonen, werken of deze bezoeken, maar heeft niet voor iedereen eenzelfde betekenis. De 'altijd-verblijvers' hebben deels dezelfde, maar deels ook andere wensen en belangen dan de ondernemers of de bezoekers. De ambitie in de Omgevingsvisie is om de verschillende functies in een betere balans te brengen waardoor al deze gebruikers zich thuis en welkom blijven voelen in de binnenstad, juist ook de bewoners.
De economische basis van de binnenstad verzwakt De laatste twintig jaar is de vermaaks- en recreatiefunctie van de binnenstad sterk toegenomen. Buiten de horeca en de winkels daalt	**De economische basis van de binnenstad verzwakt** In 2019 vonden ongeveer 62.000 personen (in 2016 ca. 55.000) werkgelegenheid in 5071 bedrijven in de wijk binnenstad. Het

de werkgelegenheid. Deze versmalling van het economische fundament van de binnenstad wordt gedreven door een gezamenlijke inzet van Gemeente en particuliere belangen om op bezoekers gerichte economische activiteiten ruim baan te bieden. De nadelen van daarvan voor de leefbaarheid, de economische weerbaarheid en de gezondheid van de binnenstad zijn structureel en nemen toe.	overgrote deel van dit aantal werkt niet in de horeca of detailhandel. Het aantal horecavestigingen in de wijk binnenstad is gestegen van 406 in 2005 naar 603 bedrijven met ca. 7100 banen in 2020 (totaal aantal bedroeg 1747 horecavestigingen in Utrecht in 2020). Dit betreft een gebied groter dan de geografische scope van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 die zich met name richt op de historische binnenstad. Bij de wijk binnenstad hoort ook het stationsgebied en de

	Jaarbeurszijde tot de Croeselaan. Door de coronacrisis is het aantal banen in de horeca drastisch gedaald. Naast deze sectoren zien we ook groei van andere vormen van werkgelegenheid. Denk aan verschillende vormen van dienstverlening, ontwerpbureau's, creatieve business, ateliers, maatschappelijke diensten enzovoorts. De verwachting is dat er meer vraag zal zijn naar ruimtes en werklocaties in en rond de binnenstad. Hierdoor zal de economische basis verder versterkt worden. Deze vraag naar werklocaties heeft ook te maken met het goede imago van de binnenstad met veel voorzieningen en goede bereikbaarheid.
De leefbaarheid neemt af Het aantal horecazaken en het winkeloppervlak in de binnenstad zijn de afgelopen tien jaar sterk gestegen. 84% Van de horecavergunningen van Utrecht zijn uitgegeven in de binnenstad en er worden wekelijks nieuwe verleend. Bezoekersstromen verspreiden zich steeds verder over de binnenstad en beschadigen nu ook het leef- en woonklimaat van delen die hoofdzakelijk een woonfunctie hebben. De toenemende vermenging van functies versterkt deze ontwikkelingen, die geen einddoel of regie kennen en de belangen van bewoners schaden. De kwaliteit van de woonfunctie daalt en daarmee een fundamentele intrinsieke waarde die een essentieel kwaliteitskenmerk is van een geliefde en gezonde binnenstad.	**De leefbaarheid neemt af** Zie boven. Het klopt dat relatief veel horecabedrijven gevestigd zijn in de binnenstad. Dat is één van de redenen om in te zetten op een grotere spreiding van horeca over de stad. Overigens is het type horeca ook van belang; zo is een lunchroom een ander bedrijf dan een café of een disco, en daarmee ook de mogelijke belasting voor de omgeving ook verschillend. Vergunningen voor uitbreiding of nieuwe vestiging van horeca worden afgegeven conform het vastgestelde beleid in het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 (OHU). Aanvragen voor een terras worden getoetst aan het terrassenreglement en het bestemmingsplan. In gebieden waar in het bestemmingsplan de bestemming ‘verkeer’ of ‘verblijf’ geldt, is er in principe een terras mogelijk (beperkingen daarvoor kunnen nog wel voortvloeien uit het terrassenreglement of de horecaverordening). Dit geldt niet voor gebieden of plekken met een andere bestemming. Bij de eenmaal afgegeven terrasvergunning en exploitatievergunning kan op basis van de locatie- en gebruiksregels worden gehandhaafd zoals op het gebruik van versterkte muziek, echter niet op ‘stemgeluid’. In het OHU is in de binnenstad geen ruimte voor uitbreiding van discotheken en zaalverhuur (categorie A), wel voor cafés (categorie B). Beide kunnen tot de nachthoreca worden gerekend. Kleinschalige, passende uitbreiding van cafés in de binnenstad blijft mogelijk op daarvoor in het OHU aangeduide plekken. Voor de uitbreiding van grootschalige concepten moet worden uitgeweken naar andere gebieden. Gezien de aard van het stationsgebied, zowel overdag als ’s avonds een levendig gebied, past hier de uitbreiding van nachthoreca. Het is zelfs gewenst om de levendigheid ook later op de avond te behouden rond het Jaarbeursplein. Ook willen we aan de vraag van de groeiende Utrechtse bevolking voldoen en de druk op de

	binnenstad stabiliseren. De omvang van de nachthoreca aan de Jaarbeurszijde is niet onbeperkt. Om die reden is in het OHU een maximaal aantal m2 bvo voor horeca opgenomen. Uit meldingen en klachten over horeca bij de gemeente blijkt dat zij veelal gaan over hinder van stemgeluid op specifieke plekken. De overlast van uitgaanspubliek is ook bij bijeenkomsten van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 aan de orde geweest. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijke subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door horeca en de inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgeven van vergunningen voor evenementen. Gelukkig blijkt ook uit onderzoek dat de gelukkigste Utrechters in de binnenstad wonen en dat zeer veel bewoners uit de binnenstad er juist wonen vanwege de voorzieningen in de directe omgeving. In de Utrechtse leefbaarheidsmonitor scoort de binnenstad hoger dan het Utrechts gemiddelde en de uitkomsten van deze monitor zijn de afgelopen jaren onverminderd positief. Wat de gemeente niet de plicht ontneemt om klachten die de leefbaarheid schaden zeer serieus te nemen. Handhaving treedt dan ook op als er meldingen hierover gedaan worden.
In de Omgevingsvisie 2040 worden deze schadelijke trends versterkt. In de visie van Binnenstad030 worden zij afgeremd en omgebogen. Veel richtingen in de Omgevingsvisie 2040 hebben invloed op de woonfunctie, maar zij stelt geen doelen en geeft geen criteria voor woonkwaliteit en leefbaarheid. De toenemende drukte en vermenging van functies die voorzien en gefaciliteerd wordt concurreert met de woonfunctie, maar de Omgevingsvisie 2040 voorziet niet in beleid over of sturing van de bescherming van de woonfunctie. De overkoepelende Omgevingsvisie Utrecht en het Mobiliteitsplan, bieden in dit opzicht evenmin aanknopingspunten. Integendeel, het "*koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht*" (p.16 Omgevingsvisie), de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040), stelt zonder enig voorbehoud dat in de binnenstad "*de nadruk ligt op*	**Schadelijke trends** Wij vinden dat de door u genoemde 'schadelijke trends' niet in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 worden versterkt. Integendeel. Zoals hierboven vermeld wordt aangegeven dat de woonfunctie essentieel is voor de binnenstad (blz. 77 e.v.) en dat daarvoor maatschappelijke voorzieningen en een gezonde leefomgeving van belang zijn (blz. 81 e.v.). De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 erkent de variatie in sferen en functies in verschillende delen van de binnenstad (blz. 69 e.v.). Daarom is het uitgangspunt dat 'elke functie op de juiste plek' moet zitten en dat functies elkaar moeten versterken of zo min mogelijk hinder van elkaar moeten ondervinden (blz. 73 e.v.). Daarbij onderkennen we dat de verhouding en balans tussen functies per locatie (straat/buurt) verschillen. Hierover kan geen algemene, generieke uitspraak gedaan worden. De Omgevingsvisie

menging van functies" en dat "*wonen … niet leidend*" is (p.90). De RSU 2040 stelt zonder voorbehoud dat in de binnenstad "*verblijf centraal*" moet staan (p.132). Op p. 16 van de Omgevingsvisie wordt bevestigd dat "*De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 [voort]bouwt … op de … RSU*". In de binnenstad staat **de kwaliteit van de woonfunctie** voorop. De ontwikkeling van andere functies moet worden afgewogen aan het belang van de woonfunctie en de bewoners. Vereiste is dat te beschermen en te bevorderen kenmerken van woonkwaliteit helder worden omschreven, met als uitgangspunt gezond stedelijk leven. Beleid en vergunningverlening worden dan daarop geënt. Het Mobiliteitsplan, de RSU en de Parkeervisie lopen nu vooruit op de Omgevingsvisie 2040 en moeten dus worden aangepast. Voor de binnenstad wordt op deze gebieden gericht beleid ontwikkeld:	Binnenstad 2040 is een ambitiedocument, een visie op hoofdlijnen. De uitwerking vindt plaats in specifieke projecten en gebiedsprofielen die samen met belanghebbenden worden opgesteld waarin de mix van functies bepaald worden. Vervolgens vindt regulering plaats door middel wet- en regelgeving in specifieke verordeningen en het Omgevingsplan. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met andere richtinggevende documenten zoals de RSU 2040, het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie.
A. Huisvesting De gemeente legt wel de vinger op de zere plek(ken) (richting 9), maar verzuimt in de Omgevingsvisie de bijzondere problematiek van de binnenstad te benoemen.	**A. Huisvesting** In richting 9 wordt juist ingegaan op de bijzondere problematiek van de binnenstad, bijv. de bijzondere samenstelling van de bevolking en woningvoorraad, de onttrekking van woningen voor vakantieverhuur en short stay, en de verkamering en splitsing van woningen.
B. Mobiliteit/Bereikbaarheid Uitgangspunt moet zijn dat huizen goed bereikbaar zijn voor bewoners en dat zij deel kunnen nemen aan het maatschappelijke verkeer. De behoeftes van bewoners zijn heel anders dan die van bezoekers. Voordat maatregelen worden ingevoerd, moet onderzoek gedaan zijn naar de mobiliteitsbehoeftes van bewoners. Het voorgelegde Mobiliteitsplan versterkt de verblijfsfunctie en negeert de mobiliteitsbehoefte van de bewoners. Voor de Parkeervisie geldt hetzelfde. Bij het gesignaleerde gebrek aan ruimte wordt eenzijdig voorkeur gegeven aan de verblijfsfunctie. Maatregelen zoals het afsluiten van de binnenstad voor niet-bestemmingsverkeer en snelheidsverlagingen beschermen de woonfunctie, maar worden genegeerd. De Omgevingsvisie trekt de lijn van het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie ten onrechte door.	**B. Mobiliteit/Bereikbaarheid** De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is afgestemd met het Mobiliteitsplan 2040. Bij de verdere uitwerking van plannen is de mobiliteitsbehoefte van de bewoners zeker een onderdeel, naast de behoefte van andere belanghebbenden. We onderschrijven het doel om alleen nog bestemmingsverkeer in de binnenstad toe te laten. Echter ook daar willen we kritisch kijken naar alternatieven voor het auto- en fietsverkeer in plaats van die op alle plaatsen op alle momenten van de dag overal toe te staan. Zo vinden we dat voor het parkeren van voertuigen parkeergelegenheid aan de rand van de binnenstad een goed alternatief kan zijn. Ook zijn we van mening dat bevoorrading efficiënter dan nu het geval is kan worden georganiseerd. Binnen dit hele speelveld zal een balans moeten worden gevonden, rekening houdend met de ambities voor de binnenstad.
C. Uitgaan/overlast Normen voor overlast moeten in overeenstemming gebracht worden	**C. Uitgaan/overlast** Zie ook boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af'.

met behoefte aan gezondheid en nachtrust van bewoners. In de Omgevingsvisie wordt ervan uitgegaan dat overal in de binnenstad ‘enige overlast’ aanvaardbaar is. Ten onrechte wordt gesteld dat de wettelijke geluidsnormen “bewoners bescherming bieden” (p.105). In de wetgeving zijn voor horecabezoek en terrassen juist uitzonderingen gemaakt omdat het te vaak niet mogelijk is om een horeca-inrichting binnen de normen te exploiteren. Het ruimtelijke en vergunningenbeleid moet de afwezigheid van wettelijke bescherming van bewoners repareren en een gezonde nachtrust en een gezond stedelijk leven voor bewoners moeten waarborgen met overlastnormen.	De binnenstad kent veel rustige plekken en enkele drukke straten en pleinen waar het ook 's nachts drukker is. Dat hoort bij een binnenstad. Bestaande bewoners hebben daar niet (altijd) voor gekozen en hebben hun straat misschien tegen hun zin drukker zien worden. Voor hen is het van belang dat dat hun meldingen van overlast adequaat worden opgepakt en dat wellicht hun woningen goed geïsoleerd worden (ook als deze monumentaal zijn). Daartoe is het plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’ opgesteld. Het is niet haalbaar in een binnenstad om 's nachts elke straat stil te houden. Wettelijke normen voor bijvoorbeeld horeca hebben alleen betrekking op muziekgeluid en installaties. Het klopt dat er geen normen zijn voor stemgeluid waarop kan worden gehandhaafd. Zie ook boven onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’.
D. Bezoek/Verblijf De binnenstad is niet altijd evenveel van iedereen. Het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad wordt afgewogen tegen het doel om een hoge woonkwaliteit te handhaven. Het uitbreiden van de verblijfsfunctie wordt begrensd door criteria voor een gezond stedelijk leven en woonkwaliteit voor de bewoners, de ‘altijd verblijvers’. Zonder bijzondere beleidsmaatregelen zal de Omgevingsvisie 2040 de negatieve trends die wij signaleren versterken en de woonfunctie in de binnenstad aantasten	**D. Bezoek/Verblijf** Zie ook boven onder het kopje ‘toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad’. Verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als ‘restruimte’ te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040.

1. WAAROM EEN WOONVISIE VOOR DE BINNENSTAD? In de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 staat "*Utrechtse omgevingsvisies wortelen in het gemeentelijke beleid dat is samengevat als 'gezond stedelijk leven voor iedereen'* *Beleid dat voor de hele stad geldt, verwoord in de overkoepelende Omgevingsvisie Utrecht, wordt in deze omgevingsvisie niet herhaald. Alleen beleid dat vraagt om een specifieke uitwerking in de binnenstad, wordt in deze visie benoemd".* Wonen en werken zijn de twee hoofdfuncties van de binnenstad. Gezond stedelijk wonen staat in de oude binnenstad veel meer onder druk dan elders. Het bijzondere karakter van de binnenstad en de geheel eigen problematiek vragen om daaraan aangepast beleid. Zonder een uitgewerkte visie op wonen schiet de Omgevingsvisie 2040 Binnenstad tekort. **Het volstaat niet om voor een visie op wonen te verwijzen naar de overkoepelende Omgevingsvisie Utrecht. Daarom heeft Binnnenstad030 een eigen woonvisie voor de binnenstad geschreven. Bijna 1.100 bewoners hebben hier de afgelopen weken hun steun aan gegeven**.	**1. WAAROM EEN WOONVISIE VOOR DE BINNENSTAD?** Hartelijk dank voor uw uitgebreide visie op wonen in de binnenstad. Op de eerste plaats houdt de woningmarkt zich slecht aan grenzen, en is in zekere zin een communicerend vat. Vanuit dat perspectief ontwikkelen we op verschillende schaalniveaus woonbeleid. Voor wat betreft maatregelen om – binnen onze mogelijkheden – de bestaande woningvoorraad te beschermen tegen ongewenste ontwikkelingen hebben wij onze inzet daarom opgenomen in bijv. de Woonvisie en Huisvestingsverordening. Hierin is ook al aantal maatregelen genomen die hun aanleiding vinden in de binnenstad. Door deze stedelijk in te zetten voorkomen we verschuivingen van excessen van de ene wijk naar de andere. Wij hebben ervoor gekozen om te verwijzen om de Omgevingsvisie in omvang te beperken en leesbaar te houden. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is juist opgesteld vanuit de overweging dat de binnenstad een bijzonder gebied is. De binnenstad is niet alleen een woonwijk en niet alleen een wijk om te werken. Het is ook een gebied om te winkelen, te studeren, van kunst en cultuur te genieten en uit te gaan. Die mix van functies maakt de binnenstad uniek en anders. In die mix stellen we in de Visie dat een vitale binnenstad niet zonder bewoners kan. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 gaat daarom expliciet in op de variatie en balans tussen functies in (blz. 68 – 107). Daarbij focussen we ons ook op de woonfunctie en de woonomgeving in de binnenstad, als een verbijzondering van de Omgevingsvisie voor geheel Utrecht en de woonvisie (blz. 77 e.v.).
2. DE WOONVISIE VAN BINNENSTAD030 ***In wat voor stad willen wij wonen?*** **De bewoners** Bewoners en ondernemers vormen al eeuwen de ruggengraat van elke bloeiende stad. Zo bestaat ook Utrecht al 900 jaar bij de gratie van zijn bewoners. Zij bewaren het erfgoed van de middeleeuwse binnenstad, zij zorgen voor sociale samenhang en economische groei, zij houden de bibliotheek, het buurtcafé, de sportscholen in leven. Door er van harte te wonen, te werken en te leven vormen zij de ziel van de stad. **Het gemeentebestuur** De bestuurders van de stad zijn de gekozen vertegenwoordigers van	**2. DE WOONVISIE VAN BINNENSTAD030** ***In wat voor stad willen wij wonen?*** Inderdaad kan een vitale binnenstad niet zonder bewoners. Zonder bewoners zou de binnenstad zijn ziel verliezen. Tegelijkertijd is de binnenstad niet alleen een woonwijk, maar een plek waarvan oudsher allerlei functies samen komen voor bewoners van de hele stad en bezoekers van verder weg. Het zoeken naar een manier waarop de verschillende functies het beste samengaan met behoud van de 4 belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad (schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving) is de kern van de

de bewoners, zij moeten zich inspannen om de kwaliteit van wonen en de leefbaarheid te bewaken. Dat kan alleen in serieuze samenwerking met elkaar. Initiatieven van bewoners en verschillende vormen van bewonersparticipatie zullen hierbij onmisbaar zijn. Gezond stedelijk leven staat in de oude binnenstad meer onder druk dan in andere delen van de stad. Daarom is specifieke uitwerking nodig voor de binnenstad, waar verschillende manieren van ruimtegebruik elkaar in de weg kunnen zitten. Het voldoet niet om voor dit onderwerp te verwijzen naar de overkoepelende Omgevingsvisie voor heel Utrecht. Daarin is geen samenhangende tekst over bewonersbelangen te bespeuren. Daarom doen wij een voorzet. Ter wille van de bewoners moet de Omgevingsvisie van de Binnenstad beginnen met een heldere beschrijving van gezond wonen en werken in de binnenstad. Dát moet het uitgangspunt zijn dat bepaalt welke andere plannen voor de toekomst mogelijk zijn: vormen van werkgelegenheid, cultuur, toerisme. Want een bewoner van de binnenstad kan niet weg als hij klaar is met een dag drukte, hij “verblijft” er altijd, hij wóónt er. De bezoeker is er te gast.	Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie formuleert ambities voor de ontwikkeling van de binnenstad. De concrete uitwerkingen in beleid en plannen vinden plaats vinden samen met belanghebbenden. Per onderwerp en gebied worden de belangen van bewoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden afgewogen (o.a. in gebiedsprofielen). Daarbij lopen belangen vaak parallel. Bewoners hebben winkels en voorzieningen nodig, ondernemers klanten en bezoekers die voor een deel weer uit bewoners bestaan. Bewoners en ondernemers zijn gebaat bij goed nabuurschap waarbij rekening gehouden wordt met elkaars belangen. Tegelijkertijd willen we benadrukken dat het algemeen belang niet per se overeenkomt met het individuele belang. Waar belangen schuren, is het aan het gemeentebestuur om knopen door te hakken. Dit kan niet in algemene termen omdat de mix van functies per straat of gebied anders is. De balans tussen functies moet derhalve per gebied en situatie bekeken worden.
De Utrechtse binnenstad die wij willen **Stabiele bewoning door gericht huisvestingsbeleid** • Stabiele bewoning, dat wil zeggen: mensen die voor lange tijd in de stad wonen en werken. • Daarbij is het van groot belang dat bewoners een mix zijn van jongeren en ouderen, alleenstaanden, gezinnen met kinderen, woongroepen, huurders en eigenaren uit alle lagen van de bevolking. • Mensen met verschillende inkomens, dus plaats voor sociale huurwoningen en middenhuur, koophuizen voor middeninkomens, en monumentale en grote panden voor bewoning door mensen met hoge inkomens. • Aan de koop van een pand is woonplicht voor de eigenaar gekoppeld. • Kortstondige verhuur aan toeristen van gehele woonhuizen staat de gemeente niet toe. • Een voorwaarde voor stabiele bewoning is dat de kwaliteit van de woonomgeving gegarandeerd is.	**De Utrechtse binnenstad die wij willen** **Stabiele bewoning door gericht huisvestingsbeleid** Uw oproep toe stabiele bewoning onderschrijven wij. Op blz. 77 e.v. benoemen wij de door u geopperde punten. We gaan op een aantal punten in. **Hoe zorgen we voor een gevarieerd woningaanbod dat geschikt is voor diverse groepen?** Het is belangrijk dat er in de binnenstad een gevarieerd woningaanbod blijft zodat de bevolkingssamenstelling divers blijft. Als je de variëteit aan woningen in de binnenstad behoudt en waar mogelijk groter maakt, krijg je ook een grotere diversiteit aan bewoners en versterk je de binnenstad als geheel. Gezien de huidige bevolkingssamenstelling van de binnenstad, zijn er vooral meer betaalbare woningen nodig voor ouderen, gezinnen met kinderen, lagere inkomensgroepen en Utrechters met een beperking. Ook zijn er weinig woningen beschikbaar voor bijzondere huishoudsamenstellingen. Met het oog op de gewenste variatie, kijkt de gemeente bij nieuwe ontwikkelingen per binnenstadsbuurt welk type woning gewenst is. Toch weten we ook dat niet alle huishoudsamenstellingen zo maar kiezen om in de binnenstad te wonen. Het aandeel gezinnen zal lager blijven liggen dan in andere wijken. Bovendien is de gedachte van de Huisvestingswet dat woningzoekenden keuzevrijheid hebben. Zij moeten zelf kunnen

	kiezen waar ze willen wonen. Daarmee hebben we geen invloed om 'wie' er in de binnenstad komt wonen anders dan via 'verleiding' De gemeente stimuleert de ontwikkeling van geclusterde en collectieve woonvormen (voortbouwend op traditionele 'hofjes'), die zijn gericht op 'samen leven' en het creëren van een gemeenschapsgevoel. De buitenruimte kan daar een rol bij spelen. Zie bijvoorbeeld bewoners die samen een binnenhof beheren en daar gezamenlijk gebruik van maken. Hier maakt de gemeente afspraken over met ontwikkelaars. Een andere manier waarop de gemeente de variëteit aan woningen en dynamiek in de binnenstad kan stimuleren, is het combineren van wonen met andere functies zoals werken. De gemeente moedigt wonen boven winkels aan omdat het extra-woonruimte oplevert en goed is voor de sociale veiligheid en leefbaarheid van het kernwinkelgebied, terwijl op de begane grond andere functies mogelijk zijn. Een aandachtspunt daarbij is dat functies elkaar kunnen hinderen en dat wonen niet altijd goed samengaat met andere functies. **Hoe zorgen we voor een betaalbaar woningaanbod?** De bouw van betaalbare woningen in de binnenstad is een lastige opgave. Immers, de vastgoedprijzen zullen de komende jaren vermoedelijk alleen maar stijgen en de locaties waar woningen kunnen worden toegevoegd zijn schaars. De gemeente Utrecht heeft en bouwt zelf geen woningen, maar heeft wel een aantal sturingsmogelijkheden, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de maximale koop- en verhuurprijs van woningen. Daar waar mogelijkheden zijn voor nieuwbouw of transformatie in de binnenstad, kiest de gemeente voor een zo gevarieerd mogelijk aanbod aan betaalbare huur- en koopwoningen. Dit betekent dat waar mogelijk woningen worden toegevoegd in de categorieën: sociale huur, middenhuur en (innovatieve vormen van) betaalbare koop. Daarbij kijken we nadrukkelijk of de kwaliteit nog door de beugel kan (we willen voorkomen dat de woningen te klein worden). **Hoe verhoudt wonen zich tot menging andere functies?** Het is belangrijk dat het prettig wonen is en blijft in de binnenstad. Er zal in (delen van) de binnenstad meer reuring zijn dan in andere wijken; het is immers de plek van de stad waar verschillende functies samenkomen (o.a. wonen, werken, winkelen, studeren en uitgaan).

	Wij willen een gezonde mix creëren van wonen en voorzieningen voor zowel bewoners als bezoekers. Als het gaat om de kwaliteit van de woonomgeving, dan gaat het om de vraag hoe de balans is tussen wonen en andere functies in de binnenstad. Dat is een vraagstuk van ruimtelijke ordening en niet alleen een volkshuisvestelijk vraagstuk. De gebiedsprofielen zijn bij uitstek geschikt om een integrale afweging te maken tussen functies op een specifieke locatie. Wat wel volkshuisvestelijk is, is het beschermen van de bestaande woonvoorraad tegen verschillende tegen excessen. Hieronder gaan we in op de drie vormen van bescherming: ○ *shortsay en toeristische verhuur,* ○ *het omzetten en splitsen van woningen,* ○ *opkopen door beleggers (en duur doorverhuren).* **Hoe voorkomen dat er te veel shortstay en toeristische verhuur ontstaat?** Betrokken bewoners zorgen voor levendigheid, sociale veiligheid en sociale samenhang in de binnenstad, vooral als zij langer op één plek wonen. Een gevoel van eigenaarschap gaat over het algemeen samen met betrokkenheid en zorg voor de omgeving, waaronder het erfgoed. Binnenstadsbewoners verhuizen echter vaker dan gemiddeld in Utrecht. Behoud van woonruimte en continuïteit van bewoners is gezien de schaarste aan woningen en met het oog op sociale samenhang een speerpunt voor de gemeente. Daarom wordt zo mogelijk voorkomen dat woonruimten een andere functie krijgen. Transformatie van woningen naar andere functies wordt zo veel mogelijk tegengegaan. Het onttrekken van woningen voor shortstay (gemeubileerde woonruimteverhuur tot maximaal 12 maanden) is vanaf april 2020 verboden. Vakantieverhuur (Airbnb) mag niet langer dan 60 dagen. Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)

	Hoe voorkomen dat woningen niet allemaal worden omgezet en gesplitst? Het omzetten van woningen naar kamerverhuur en het splitsen van woningen is lucratief voor de eigenaar, maar wanneer dit op grote schaal plaats vindt, heeft het een ongewenst effect op de woningvoorraad en op de leefbaarheid. Een vergunning voor het splitsen of omzetten (verkameren) van zelfstandige woningen is

	daarom alleen mogelijk als de leefbaarheid in de buurt het toelaat en de druk op de openbare ruimte hierdoor niet te groot wordt. Denk bijvoorbeeld aan geluidsoverlast of aan de ruimte die nodig is voor extra auto- en fietsparkeren. De gemeente vraagt bij dergelijke initiatieven een leefbaarheidstoets (onderdeel van de Huisvestingsverordening). Om de leefbaarheid te bevorderen stelt de gemeente extra oppervlakte- en geluidsisolatie-eisen bij het splitsen en omzetten van woningen. Om de leefkwaliteit van kleinere woonruimtes te garanderen en te voorkomen dat het onaantrekkelijke doorgangshuizen worden, stelt de gemeente bij splitsing oppervlakte-eisen. De gemeente kijkt periodiek of de voorwaarden in de Huisvestingsverordening nog actueel zijn. Daarbij wordt voor de verschillende wijken en buurten gekeken of er maatwerk nodig is. Dan gaat het bijvoorbeeld om de vraag of de leefbaarheidstoets zwaarder (of minder zwaar) kan wegen voor woningen in de binnenstad. **Hoe zorgen we ervoor dat niet alle woningen wordt opgekocht door beleggers (‘buy tot let’)?** We hebben in 2020 ook onderzoek laten uitvoeren door het Kadaster naar de ontwikkeling van de koopwoningmarkt en specifiek buy-to-let in de jaren 2009-2019. Uit dit onderzoek bleek dat de laatste jaren het aandeel woningen (niveau stad) dat opgekocht wordt door private verhuurders steeds verder gestegen is. In 2019 was dit 24% gemiddeld. In het eerste half jaar van 2020 liep dit verder op naar 32%. En nu de laatste maanden zelfs naar 40%. Wij vinden dit geen goede zaak, aangezien het aannemelijk is dat deze woningen worden opgekocht voor de verhuur, ook wel ‘buy to let’ genoemd. Een toename van ‘buy to let’ kan leiden tot prijsopdrijving van woningen en daarmee tot een verslechtering van de positie van de koopstarter en van de toekomstige huurders van deze woningen (huisjesmelkerij, hoge huren). Dit bleek ook uit het onderzoek van het Kadaster dat de stijging van het aandeel private verhuurders in alle woningaankopen (11% in 2013 naar 24% in 2019) en van het aandeel woningen dat wordt aangekocht voor ‘buy to let’, een direct effect heeft gehad op de prijsstijging van woningen en op de positie van koopstarters. Het aandeel koopstarters binnen alle kooptransacties is gedaald van (46% in 2013 naar 31% in 2019). De private verhuurders blijken in dezelfde prijscategorieën te kopen als de koopstarter. Dit zorgt er mede voor

	dat koopstarters stadsbreed bijna geen woning meer kunnen kopen onder de € 220.000,-. Uit informatie van het Kadaster blijkt dat momenteel 46% van de Utrechtse koopstarters meer dan € 350.000,- betaalt voor een eerste woning. Wij doen het volgende om dit tegen te gaan: • Wij hanteren bij nieuwbouw van betaalbare koopwoningen bij verkoop gemeentegrond een zelfbewoningsplicht. Ook nemen wij deze zelfbewoningsplicht op in anterieure overeenkomsten wanneer een ontwikkelaar wil bouwen en van onze medewerking afhankelijk is. • Voor de bestaande woningvoorraad ontbreekt tot nu toe de juridische grondslag om dit te kunnen doen. Een zelfbewoningplicht grijpt op het eigendomsrecht in en dat vraagt om een juridische grondslag en een goede onderbouwing om een dergelijk verbod op te leggen. Een gemeente kan dit dus niet 'zomaar' doen. • Wij maken het kopen van een woning voor beleggers of speculanten financieel minder aantrekkelijk door regulering van het gebruik van bestaande woningen. Hierdoor heeft de belegger minder verdienmogelijkheden. Dat doen we door het omzetten en splitsen, onttrekken van woningen en het gebruik voor tijdelijk verblijf (short stay) vergunningplichtig te maken en door regels te stellen aan particuliere vakantieverhuur in woningen. • Voor de toekomst. De Tweede Kamer heeft op 10 maart jl. (via een amendement) ingestemd met het opnemen van een regeling voor de opkoopbescherming in de Huisvestingswet. Deze opkoopbescherming gaat uitdrukkelijk ook op voor de bestaande woningvoorraad. Als de Eerste Kamer hiermee instemt, kan de gemeenteraad in de Huisvestingsverordening gebieden aanwijzen waar betaalbare en goedkope woningen tot vier jaar **na aankoop** van die woning, niet verhuurd mogen worden. Deze regeling zal ook een vergunning mogelijk maken voor uitzonderingssituaties. • Vooruitlopend op de mogelijkheden van de nieuwe uniforme, landelijke regeling voor goed verhuurderschap bekijken wij op welke manier we deze voorwaarden van goed verhuurderschap al kunnen toepassen binnen de bestaande juridische regelingen. Het stellen van voorwaarden van goed verhuurderschap in combinatie met een verhuurvergunning kan – bij overtreding van de voorwaarden - ook leiden tot een verhuurverbod.

	Tegelijk zoeken we wel naar een balans. Als woningen voor een redelijke prijs verhuurd worden, dan voorzien deze ook in een behoefte. Er zijn ouders die voor een groep studenten een woning kopen. Daar zijn we niet per se op tegen.
De garantie van kwaliteit van de woonomgeving • Bewoners moeten 24 uur per etmaal met alle vervoermiddelen hun huis kunnen bereiken. Voor laden en lossen, verschillende vormen van dienstverlening, medische hulp en verzorging – de voordeur moet zo nodig bereikbaar zijn met auto. • Het voetgangersgebied in de binnenstad moet niet uitgebreid worden, want ook met de fiets moeten bewoners altijd bij hun huis kunnen komen. • Het gebruik van de openbare ruimte wordt afgestemd op de kwaliteit van de bewoning ter plekke. Want bezoekers en toeristen zijn te gast in een stad waar gewoond wordt. • Door de vele kleine huizen in de oude binnenstad, is toeristenvrije verblijfsruimte voor bewoners op hun eigen stoep en in binnentuinen heel belangrijk. • Er blijven plekken van rust en ruimte die niet bedoeld zijn voor bezoekers en toeristen: stille straten waar je voor je voordeur op de stoep kan zitten, binnentuinen, stegen en hoven, geluidluwe plekken, speeltuintjes en sportveldjes. • Het voetgangersgebied (dat vooral in de winkelstraten ligt) laat in de avonduren heel duidelijk zien, wat het effect is als er leegstaande panden zijn: Donker, stil en het voelt onveilig aan. • Bewoning van leegstaande verdiepingen boven commercieel gebruikte ruimtes wordt daarom bevorderd en aantrekkelijk gemaakt voor eigenaren van het pand. • Het is belangrijk dat bewoners en toeristen niet alleen maar op terrassen kunnen zitten, maar ook op allerlei andere plekken waar zij geen dure kop koffie hoeven te kopen. Mooie voorbeelden zijn de vlonders langs de singel, de “zitkeien” op het Domplein en de bankjes onder de bomen op de Mariaplaats. Allemaal heel ontspannen plekken om gratis te zitten zo lang als je wilt, om elkaar te ontmoeten. • Kinderopvang, scholen, speeltuintjes, sportclubs, wijkcentra, gezondheidscentra zijn binnen tien minuten lopen van huis uit bereikbaar. • Ook liggen de parkeerplaatsen van bewoners hooguit tien minuten lopen van hun woonhuis.	**De garantie van kwaliteit van de woonomgeving** Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat. Dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en (24 uur per etmaal voor) nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is wel dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft. Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is

	vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto's), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen. De aanpassing van het voetgangersgebied zal in samenspraak met belanghebbenden worden vormgegeven. De kern van 'openbare ruimte' is dat deze openbaar toegankelijk is. Dat betekent dat deze ook door bezoekers gebruikt kan worden. Uiteraard wordt de openbare ruimte ingericht in samenhang met de functies in panden. In woonstraten streven we ook naar een inrichting die bij bewoning past. Daarbij hoort ook de wens om sommige binnentuinen niet met het grote publiek te delen maar te behouden als tuin van bewoners waar de toevallige bezoeker zich als nette gast gedraagt. Zie boven onder punt D. Bezoek/Verblijf. Overigens zijn we het met u eens dat bewoners en bezoekers niet alleen op terrassen maar ook op andere plekken in de openbare ruimte moeten kunnen verblijven. In het Plan van aanpak leegstand voor de binnenstad 'Morgen Mooier Maken' staat uitgewerkt hoe de gemeente samen met partners de leegstand wil aanpakken, onder meer door wonen boven winkels te stimuleren. Zie ook hierboven onder het kopje 'stabiele bewoning'. Ook wij vinden dat basisvoorzieningen zoals kinderopvang, scholen, speeltuintjes en gezondheidscentra binnen 10 minuten lopen bereikbaar moeten zijn. Een sportclub zal veelal wat verder van de binnenstad verwijderd zijn.
Gezond wonen in een duurzame stad • Bij ieder infrastructureel plan in en om de stad worden maatregelen getroffen die schone lucht, groene ruimte en schaduw garanderen én geluidsoverlast voorkomen. Bij het opstellen van gebiedsprofielen moeten deze voorwaarden voor gezond wonen het uitgangspunt zijn. • Momenten en plekken van rust zijn essentieel voor gezond wonen. Nu zorgt met name geluid (horeca, evenementen) voor veel overlast. • Bewoners moeten verzekerd zijn van voldoende, ongestoorde nachtrust. Daarvoor moet regelgeving worden ingezet en handhaving daarvan.	**Gezond wonen in een duurzame stad** Gezond wonen is één van de ambities van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040, naast het faciliteren van en balans houden tussen wonen en andere functies in de binnenstad. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 zet evenals u in op minder gemotoriseerd, en emissieloos verkeer, schone lucht, groene ruimte en schaduw. Ook erkent de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 dat geluidsoverlast voorkomen en bestreden moet worden. Bewoners moeten inderdaad allemaal goed kunnen slapen. De meeste straten zijn 's nachts stil. In een aantal straten is dat niet het geval. Idealiter

• Het is de verantwoordelijkheid van horecabedrijven om geluidsoverlast van hun terrassen te voorkomen door adequate geluidsisolatie. De gemeente moet dit in een beleidsmaatregel eisen. • De fiets is niet alleen een ontspannen manier om naar de binnenstad te komen, het is ook de meest milieuvriendelijke en gezonde manier voor bewoners om zich ín de binnenstad te verplaatsen • Bewoners moeten zo vrij mogelijk door de binnenstad kunnen fietsen. De routes door de binnenstad zijn voor fietsers het snelste. De bewoners brengen zo hun kinderen naar het kinderdagverblijf of naar school, gaan naar hun werk, het station of hun sportschool. Zij doen hun boodschappen op de fiets. Het is niet logisch om daarvoor een route te nemen die om de binnenstad heen rijdt. Dan zouden er juist weer allerlei verbindingen vanaf die ring de binnenstad ín moeten komen. In een binnenstad die zo gezond en leefbaar is, kunnen verschillende bewoners langdurig blij wonen in verbondenheid met hun stad. Dat is goed voor heel Utrecht, want: ***Een leefbare stad is een blije stad. Een blije stad is een gastvrije stad.***	past het ritme van de bewoners bij het ritme van de straat. Daar waar dat niet het geval is doordat straten drukker zijn geworden sinds de bewoners er kwamen, moet met bewoners, ondernemers en de gemeente bekeken wat zij nodig hebben (denk aan aanpak van bepaalde overlast of isolatie of andere indeling van de woning) om toch te kunnen slapen. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Wat betreft uw opmerking over terrassen zie boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af'. Wij zijn het met u eens dat fiets van belang is voor de bewoner van de binnenstad. Overigens is fietsen is niet vanzelfsprekend gezonder en milieuvriendelijker dan lopen. Fietsen in de binnenstad blijft mogelijk. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied 'te gast' te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren.
3. DE REACTIE OP DE OMGEVINGSVISIE BINNENSTAD 2040 Hieronder volgt de reactie op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Deze is gesplitst in drie overkoepelende uitgangspunten en een puntsgewijze reactie. Alle citaten uit de Omgevingsvisie zijn *schuin tussen aanhalingstekens* aangegeven.	
3.1 Drie overkoepelende uitgangspunten Wij hebben drie overkoepelende uitgangspunten in reactie op de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 geformuleerd **1. De binnenstad is níet evenveel van iedereen** *"De binnenstad moet van alle Utrechters zijn en voor iedereen iets om trots op te zijn."* Bewoners vormen het fundament van elke stad of dorp. Zij zetten zich in voor sociale samenhang, zorgen voor de huizen waarin zij wonen en voor de woonomgeving in brede zin. Zij hebben die zorg omdat ze van hun woonplek houden én uit welbegrepen eigenbelang. Zij hebben er hun werk of bedrijf, hun kinderen groeien er op, zij werken er aan hun toekomst. Zo zijn ook de bewoners van de binnenstad het fundament en de ziel ervan. Bezoekers zijn er te gast.	**3.1 Drie overkoepelende uitgangspunten** 1. Inderdaad kan een vitale binnenstad niet zonder bewoners. Zonder bewoners zou de binnenstad zijn ziel verliezen. (zie ook blz 77 e.v.) Tegelijkertijd is de binnenstad niet alleen een woonwijk, maar een plek waarvan oudsher allerlei functies samen komen voor bewoners van de hele stad en bezoekers van verder weg. En dus is de binnenstad ook voor hen van belang. Het zoeken naar een manier waarop de verschillende functies het beste samengaan met behoud van de 4 belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad is de kern van de Omgevingsvisie. De Omgevingsvisie formuleert ambities voor de ontwikkeling van de binnenstad. De concrete uitwerkingen in beleid en plannen vinden plaats vinden samen met belanghebbenden. Per

2. 'Verblijf' bekijken vanuit het standpunt van de 'altijd verblijvers' *"De sfeer ontspannen en gastvrij houden door verblijf centraal te stellen." "Bewoners en bezoekers voelen zich hier welkom en veilig. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, niet al te druk en met een lage snelheid. In de binnenstad draait het om verblijven door mensen en niet om stromen door verkeer."* Het woord verblijf kent als betekenis: plaats waar men tijdelijk of duurzaam gevestigd is. Binnenstad030 vindt de term 'verblijf' een warrig begrip met teveel verschillende kanten om zonder specifieke uitwerking als uitgangspunt voor allerlei verschillende maatregelen te nemen. Feit is dat bezoekers er kort verblijven en dat bewoners er hun vaste verblijfplaats hebben. ***3.* De kwaliteit van wonen in de binnenstad is het gewicht op de weegschaal waartegen de andere functies worden afgewogen** "*Er is voldoende reden om juist nu beter naar de binnenstad te kijken. De dynamiek van het gebied is groot. Wonen, werken, winkelen, studeren, ontmoeten en uitgaan komen hier samen. Dat zorgt voor levendigheid, maar stelt ook vragen over de balans tussen die functies en de ambities voor de toekomst."* Balans kan niet ontworpen worden. Balans ontstaat op verschillende momenten op verschillende plekken en vereist maatwerk. Wie bepaalt de balans? Wie legt gewicht in de schaal?	onderwerp en gebied worden de belangen van bewoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden afgewogen (o.a. in gebiedsprofielen). 2. Wat betreft het begrip 'verblijf' zie boven onder het kopje 'toeristen en tijdelijke bewoners verdringen bewoners met binding met de stad' en kopje D. Bezoek/Verblijf. Verblijf is wat ons betreft een helder begrip. Het is ook duidelijk dat de invulling van 'verblijf' afhankelijk van de plek verschillend ingevuld kan worden. Dat gebeurt met de direct betrokkenen bij de plek, bij bijv. herinrichtingsprojecten of het opstellen van gebiedsprofielen (blz. 193). 3. We zijn het met u eens dan het bepalen van de balans tussen functies maatwerk vereist, afhankelijk van plaats en tijd. Elke plek kent zijn eigen balans gebaseerd op zijn identiteit en kwaliteiten. Die balans kan verschillen per tijdstip van de dag of door het jaar heen. Die balans moet ook samen met de betrokkenen bij een plek onderzocht worden. Er is geen wondermiddel om te bepalen welke balans op zijn plaats is. Wij stellen voor om de balans met allen belanghebbenden te bespreken en vast te leggen in gebiedsprofielen. Het is aan het gemeentebestuur om de gebiedsprofielen vast te stellen, en bij eventuele onenigheid tussen belanghebbenden knopen door te hakken.
3.2 Puntsgewijze reactie op de 26 richtingen **De schoonheid van de binnenstad behouden, vergroten, benutten en 'beleefbaar' maken** In hoeverre gaat 'beleefbaar maken' ten koste van ander kwaliteiten zoals schoonheid, authenticiteit en leefbaarheid? *Richting 1. Beeldbepalende gebouwen publiek toegankelijk maken* Onder voorwaarde dat onderzocht en vastgelegd is wat er maximaal kan zonder dat er schade aan exterieur, interieur en sfeer wordt toegebracht, met het doel om deze gebouwen in al hun grootsheid te bewaren. Werven en werfkelders moeten geen voorwerp van exploitatie zijn. De schaal waarop dit nu gebeurt is de maximale. Zij zijn kwetsbaar erfgoed, uniek in de wereld. Vanaf straatniveau en vanaf het water zijn zij al heel goed 'beleefbaar'. Door de rust die op de werven heerst (bijvoorbeeld aan Oudegracht Zuid) zijn zij een	Richting 1 Het doel van het toegankelijk maken van beeldbepalende gebouwen is om de schoonheid van deze gebouwen te bewaren en met meer mensen te delen. "Beeldbepalendheid" en toegankelijkheid voor "iedereen" zijn niet altijd een noodzakelijk of wenselijk duo. Beeldbepalend heeft vaak te maken met de wijze waarop zich een gebouw aan het publiek presenteert. De binnenzijde, hoe spectaculair ook, is bij woonhuizen voor de bewoner en genodigden. "Open

betoverende oase in de stad. Dat moet zo blijven. “*Meer werfkelders publiek toegankelijk maken en werven benutten als uitbreiding van het straatniveau*” tast deze kwaliteit aan en is in strijd met duurzaam behouden.	monumentendag” en “Open Tuinendag” zijn waardevolle en succesvolle evenementen waarbij de “uitnodiging” bij de eigenaar ligt. Wij willen voorkomen dat beeldbepalende publiek toegankelijke gebouwen (kerken, bibliotheken, raadskelder, vleeshuis, etc) aan die “openbaarheid” worden onttrokken. Bovendien willen we graag dat gebouwen met behulp van hun eigenaren hun individuele “verhaal vertellen”. Een nieuwe functie moet passen bij de schaal en het karakter van het gebouw en de directe omgeving. Dat geldt ook voor werven en werfkelders. Het eventueel toegankelijk maken van werfkelders kan wanneer hiervoor een passende functie wordt gevonden die het mogelijk maakt de werfkelders te behouden, benutten en beleefbaar te maken. Werven zijn niet allemaal goed toegankelijk en voor publiek gebruik geschikt waar deze deels door bewoners of bedrijven voor privaat of commercieel gebruik zijn toegeëigend. Waar dat haalbaar is en goed inpasbaar is, zijn de werven toegankelijk gemaakt voor mensen met een lichamelijke beperking. De werven vormen een uitzonderlijke en zeldzame vorm van openbare ruimte net als de zogenaamde stoepenzone op straatniveau. De ruimte is ontstaan door een wisselwerking tussen privaat en openbaar, een overgangsgebied tussen beide. Hier heerst een evenwicht tussen te gast zijn en openbaarheid, geen verkeersruimte maar verblijfsruimte. We scherpen de tekst op enkele punten aan. Blz. 29 3de alinea Daarnaast is het de moeite waard om monumentale panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk. Wordt: Daarnaast is het de moeite waard als **bijzondere** panden niet alleen van buiten te zien zijn, maar ook zoveel mogelijk voor publiek toegankelijk. Blz. 29 4de alinea Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie. Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café.

	Wordt: Monumenten kunnen vaak goed worden aangepast aan de dynamiek van de stad. Erfgoed en ontwikkeling zijn dan een gouden combinatie. Een voorwaarde is dat er zorg voor wordt gedragen dat ingrepen in het erfgoed omkeerbaar zijn en de transformatie een kwalitatief waardevolle laag aan de geschiedenis van het pand toevoegt. Het “verhaal van het eeuwenoude gebouw” maakt deel uit van het visitekaartje van de functie die er gevestigd is. Het warenhuis de Winkel van Sinkel werd bijvoorbeeld eerst een bankgebouw en is nu grand café. **Blz. 29** **Wat zie je in 2040?** ▪ Er zijn meer karakteristieke beeldbepalende gebouwen waar je regelmatig in kunt. Ook bijzondere (werf)kelders. ▪ Bij transformatie van een beeldbepalend gebouw wordt de geschiedenis van de plek met trots benut. ▪ Met nieuwe technieken kun je de historie zien en beleven. ▪ De technische staat van de werven is goed. Blz. 30 1ste alinea **Nergens op de wereld zijn grachten met werven en werfkelders te vinden zoals in Utrecht**. Ze zijn het resultaat van een bijzondere wisselwerking tussen publiek en privaat eigendom en gebruik. Ze vormden de haven van de middeleeuwse handelsstad. De werven zijn onderdeel van de ziel van de stad, maar ze zijn ook kwetsbaar. Om het te behouden, moeten eigenaren en gemeente de komende jaren investeren om ze in goede staat terug te brengen. Vervolgens is permanent onderhoud nodig. Om werven, kelders, de straten boven de kelders en kades duurzaam te behouden, zijn waarschijnlijk ook aanpassingen nodig in gebruik en beheer. Ongebruikte kelders kunnen weer een functie krijgen. Bijzondere (werf)kelders kunnen publiek toegankelijk worden en de werven bijzonder onderdeel van de openbare ruimte. Zo blijft de schoonheid van dit erfgoed beleefbaar voor bewoners en bezoekers.
Richting 2. Het netwerk van de binnenstad fijnmaziger maken *“Aaneengesloten gevelwanden omsluiten binnenhoven. Dat zijn in de*	Richting 2 Het openen van hoven en stegen kan alleen in samenspraak met de

binnenstad de meest intieme buitenruimten." Het fijnmazig netwerk van stegen en binnenhoven is er al, het heeft in de loop der eeuwen op een organische manier zijn eigen patroon gekregen. De stilte van deze plekken blijft bewaard en gekoesterd; exploitatie ervan is niet aan de orde. Het zijn en blijven oases van rust voor de bewoners, die het beheer krijgen over de gezamenlijke binnenhoven. Bewoners moeten weer rechten kunnen ontlenen aan de stille gebieden in hun buurt, zoals voorheen aan de 'stiltegebieden'.	bestaande en potentiële gebruikers, zoals bewoners en bedrijven. Hun medewerking is op sommige locaties nodig om particuliere plekken publiek te kunnen gebruiken en op andere plekken om een goed beheer en sociale veiligheid van de openbare ruimte mogelijk te maken. De omgevingsvisie zet in op een zo publiek mogelijk en zo groen mogelijk karakter van stegen en hoven. Dus niet alleen op commerciële exploitatie en ook niet alleen op privé-tuinen voor aanwonenden. Er zijn veel tussenvormen denkbaar. Maatwerk is nodig om de juiste functie en inrichting op elke plek te realiseren.
Richting 3. Bestaande kwaliteiten benutten bij nieuwbouw. De hier genoemde insteek wordt onderschreven.	Richting 3
Richting 4. Ruimte maken Hierbij moeten het herkenbaar blijven van de middeleeuwse structuren van binnenstad richtinggevend zijn. Buurtbewoners moeten betrokken worden bij plannen die hun woonomgeving raken.	Richting 4 De historie van een plek is inderdaad van belang bij het realiseren van nieuwe inrichtingen van de openbare ruimte. Het stedenbouwkundige patroon van de stad, zoals beschreven in richtingen 2 en 3 is daarbij uitgangspunt. In Utrecht is het vanzelfsprekend dat buurtbewoners en andere belanghebbenden betrokken worden bij herinrichtingen van de openbare ruimte. Toevoeging op blz. 53 1ste alinea om aan te geven hoe kwaliteit en identiteit van een plek geworteld zijn in het verleden. Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken en de schoonheid van de omgeving beleefbaar maken. Wordt. Inrichting van de openbare ruimte heeft één belangrijk doel: uitnodigende plekken maken die bruikbaar zijn en betekenisvol voor allerlei mensen. De inrichting moet de functies van een plek ondersteunen, de kwaliteit en identiteit versterken en de schoonheid van de omgeving beleefbaar maken. De aantrekkelijkheid van de openbare ruimte van de binnenstad heeft voor een belangrijk deel te maken met de ontstaansgeschiedenis van de plek. Het ontstaan van de pleinen hebben bijvoorbeeld vaak te maken met een (voormalige) kerk of klooster. Veel pleinen ontlenen daaraan ook hun karakter. De werven zijn zonder weerga door hun oorspronkelijke havenfunctie aan

	de rivier. De Utrechtse binnenstad heeft vlak bij elkaar verschillende plekken, met verschillend karakter en sfeer. Dit vormt de basis voor inrichting en gebruik.
Richting 5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte *"…… in de binnenstad moet ook vrije ruimte zijn. Plekken die voor ademruimte zorgen, flexibel gebruik en spontane initiatieven mogelijk maken.* *…….. Allemaal met als doel de belevingskwaliteit en gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte te vergroten. Zo kan een plein dagelijks worden gebruikt voor terrassen en verkeer en wekelijks voor een markt, maar op een ander moment ook voor een straatmuzikant, een concert, sportevenement of demonstratie. Dat kan het beste als de ruimte niet permanent wordt opgedeeld in strookjes of plekken die elk zijn toegewezen aan één specifieke functie."* Wezenlijk vrije ruimte is ruimte die niet wordt toebedeeld, maar die vrij blijft. Eventueel flexibel gebruik van de openbare ruimte en de mogelijkheid tot spontane initiatieven kunnen alleen als zij daarbij de grenzen vanwege gezond wonen niet overschrijden.	Richting 5 In de binnenstad is weinig echt vrije ruimte. Om toch ruimte te winnen en zoveel mogelijk functies en mensen de ruimte te geven, zoeken we naar flexibiliteit van het gebruik in plaats van permanente ruimteclaims. Initiatieven in de vrije ruimte moeten voldoen aan o.a. geluidsnormen vanwege o.a. principes van gezond wonen. Dit behoort bij de toetsing bij de vergunningaanvraag
Richting 6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat. Aparte voetgangersstroken op de grachten op afstand van de rooilijn, zijn een voorwaarde zodat er voor bewoners ruimte blijft om hun voordeur in en uit te gaan. De fietsen van bewoners en van mensen die in de stad werken moeten een plek in de stad kunnen krijgen. De meeste huizen in de binnenstad hebben geen ruimte om de eigen fietsen binnen te parkeren. De mogelijkheid van fietsen parkeren dicht bij huis is een voorwaarde om ook voor bewoners fietsstad nummer 1 te zijn. Inpandige stallingsruimte zal nodig zijn voor fietsen, in combinatie met parkeergarages voor auto's. De meest duurzame manier van verplaatsen voor bewoners en mensen die in de stad werken en verblijven, is en blijft lopend of per fiets. Bewoners van de binnenstad moeten op ieder moment hun huis per fiets of met hun auto (voor laden en lossen) kunnen bereiken. Daarvoor moeten bewoners en bedrijven ontheffing krijgen. Daarbij kan cameratoezicht worden ingezet. Zie onze zienswijze op de Parkeervisie en het Mobiliteitsplan. In de 10 minutenstad moeten bewoners hun parkeerplekken voor de auto ook binnen 10 minuten	Richting 6 Inderdaad is het gewenst de grachten en andere openbare ruimte zo in te richten dat gebouwen goed toegankelijk zijn voor voetgangers. Dat betekent dat fietsers en ander verkeer niet vlak voor de deur langs rijden. Dat betekent niet dat er geprivatiseerde stroken voor de gevels komen op openbaar terrein. Het stallen van fietsen zal uit een aantal onderdelen bestaan. Zo willen we meer bewoners en bezoekers verleiden om in inpandige stallingen te gaan staan, die capaciteit is recent weer uitgebreid. Daarnaast zal het ook mogelijk blijven om de fiets 'even kort' op straat te stallen. De groei van het aantal gestalde fietsers maakt het nodig om goed na te denken over een fietsvriendelijke inrichting van de binnenstad en te zorgen voor voldoende fiets parkeerplekken op straat en inpandig. Daarbij denken we ook aan experimenten met kortparkeerzones voor fietsen. Daarbij zal ook rekening gehouden moeten worden met de onmogelijkheden van inpandig de fiets te stallen bij woningen (en andere functies). Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer

lopen kunnen bereiken, of per fiets. Dat betekent een combinatie van parkeerplaats voor de auto en plaats om de fiets te parkeren i.v.m. vervoer van bewoners van de langparkeerplek naar hun huis en vise versa. Goed en kleinschalig openbaar vervoer in de buurt van de parkeerplekken is essentieel.	behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en (24 uur per etmaal) voor nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Duidelijk is wel dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft.
Richting 7. Bevoorrading op maat Wat genoemd staat onder zichtbare effecten logistiek in 2040 staat in geen verhouding tot wat in de tekst genoemd wordt. De visie geeft geen enkele doorbraak in dit opzicht. Er zal veel meer gebruik gemaakt kunnen worden van technologie en data. De werven en werfkelders kunnen niet de rol gaan vervullen zoals in deze visie beschreven. Voorgesteld logistiek gebruik van de werven zal onontkoombaar leiden tot materiële beschadigingen en aantasting van de schoonheid van dit unieke erfgoed. Laat de werven wat ze zijn, rust en stilte, de stad weerspiegeld in het water.	Richting 7 In 2040 wordt bevoorrading efficiënter en schoner georganiseerd. Voor verschillende logistieke stromen zijn verschillende oplossingen nodig. Dit is een complexe opgave waarbij de belangen van de ondernemers (snelle betaalbare levering op flexibele momenten en regelmatig ophalen van afval) en het publiek belang (zo min mogelijk verkeer en schoon vervoer) niet direct te vertalen zijn naar een eenvoudig uitvoerbare oplossing. Om te komen tot de gewenste omslag, is maatwerk nodig, samenwerking tussen ontvangers van goederen en producenten van afvalstromen en enige sturing door de overheid. Waar zeker onderzoek naar moet worden gedaan is overslag aan de rand van de stad, kleinere elektrische voertuigen en meer vervoer over water. Met de stakeholders willen we komende jaren verkennen wat data en technologische ontwikkelen daarin kunnen betekenen. Logistiek in de binnenstad zal op de één of andere

	manier moeten plaatsvinden. In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt de voorkeur uitgesproken voor logistiek over het water omdat we denken dat dit tot stiller, schoner en minder (voor de werven) belastend transport leidt. Over het water is groot, zwaar en stil transport een mogelijkheid, dus deels met minder vervoersbewegingen. Over de weg is groot en zwaar niet mogelijk door beperkende maatrelen zoals 2 ton aslast, vrachtverbod en breedtebeperkingen. Beschadigingen kunnen beperkt worden door gebruik van de juiste schepen en voorzieningen. Naast alternatieven (zoals over het water) spreken we ook van de inzet van kleinere, schonere en lichtere vervoersmiddelen op het kwetsbare erfgoed, waar de werven deel van uit maken. Tevens onderzoeken we de mogelijkheid van intelligente toegang tot de binnenstad, waardoor het aantal verkeersbewegingen verminderd moet worden. De gemeente werkt ook aan het programma Wervengebied, waar maatregelen in kaart gebracht worden die nodig zijn om het erfgoed op orde te houden, gebreken te herstellen en schade te voorkomen. De uitwerking van de visie op bevoorrading zal dan ook binnen die kaders plaatsvinden.
Variatie in de binnenstad vasthouden en vergroten Hierbij moeten de uitgangpunten van ‘gezond wonen in de binnenstad’ en het principe van de 10 minutenstad leidinggevend zijn. *Richting 8. Elke functie op de juiste plek* *“Functies passen bij de sfeer van de omgeving”* *“Als straten veranderen, werken bewoners, ondernemers en gemeente samen aan een plan voor het gebied”* Het instellen van gebiedsprofielen moet de mogelijkheid bieden om de wens tot diversiteit van functies en aanbod te corrigeren en te beperken, ter bescherming van gezond wonen. Dat betekent dat in gebieden met de hoofdfunctie wonen, activiteiten die gezond wonen schaden niet worden ontwikkeld of worden beperkt. Soms zal daar dus nauwelijks vermenging van functies zijn. Uitgangspunt moet zijn dat gebiedsprofielen worden ontworpen en vastgesteld in overleg en vastgesteld na instemming van omwonenden. Co-creatie is het devies, niet ‘ophalen’ van opvattingen en daarna alleen nog kunnen reageren op voorstellen van de gemeente en ondernemers. Tegen het vaststellen of veranderen van een gebiedsprofiel moeten bezwaarprocedures open staan voor ieder burger. *Richting 9. Een gevarieerd woningaanbod*	Variatie in de binnenstad vasthouden en vergroten Richting 8 U verwoordt precies de bedoeling van het maken van een gebiedsprofiel en de wijze waarop wij denken dat het zou moeten werken (met co-creatie). Daarbij moet wel aangetekend worden dat bij een profiel waarbij een verandering van een functiemix gewenst is, dit niet betekent dat veranderingen in functies onmiddellijk kunnen plaatsvinden. Een gebiedsprofiel past geen regels aan, maar geeft een integraal beeld van de ruimtelijke kwaliteit en ambities voor een bepaald gebied. Wel wordt een gebiedsprofiel leidend bij regelgeving en verordeningen, en uitgangspunt voor sturing van ontwikkelingen. Het opstellen van een gebiedsprofiel gaat in overleg met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Hierbij is participatie mogelijk. Het gebiedsprofiel wordt formeel vastgesteld door het college. Richting 9

De ambities voor 2040 die hierbij geformuleerd worden op pagina 77 steunt Binnenstad030 voluit. Zij komen overeen met de eigen woonvisie. Het is van groot belang om stabiele bewoning en sociale samenhang, kortom de leefbaarheid in de binnenstad te behouden. Beleid dat onmiddellijk in gang gezet moet worden. De maatregelen genoemd op de pagina's 78 en 79 hebben prioriteit voor het wonen in de binnenstad.	Dank u.
Richting 10. Maatschappelijke voorzieningen op peil en een gezonde leefomgeving *"De gemeente streeft naar voldoende woningen voor permanente bewoning, zodat de sociale samenhang in stand blijft of wordt vergroot (zie richting 9). Inzet daarbij zijn woningen met voldoende kwaliteit, ook op het gebied van isolatie van warmte en geluid. Er zijn veel factoren die bijdragen tot een gezond stedelijk leven, ook in de binnenstad. Een positief effect heeft het hebben van werk en een inkomen, het volgen van een opleiding, het bezit vaneen passende woning en wonen in een omgeving zonder overlast."* In dit citaat herkent Binnenstad030 uitgangspunten van de eigen woonvisie. De als richting 9 en 10 geformuleerde uitgangspunten zouden geconcretiseerd moeten worden in een apart hoofdstuk over "Gezond wonen in de binnenstad", zie hiervoor onze woonvisie. Bij de realisatie van richting 10 zal het principe van de 10 minuten stad moeten gelden.	Richting 10 Dank u. De Omgevingsvisie Binnenstad 2040 is een visie op hoofdlijnen. De visie wordt gebruikt bij uitwerking van ander (thematisch) beleid zoals bij de woonvisie (bijv. in een notitie 'gezond wonen in de binnenstad' en beleid op maatschappelijke voorzieningen en bij concrete projecten. Overigens de 10-minutenstad is al onderdeel van beleid, o.a. van de RSU 2040.
Richting 11. Winkelen, werken, beleven en ontmoeten *"Het is niet te voorspellen of het huidige kernwinkelgebied door de verandering naar belevingsgebied groter wordt of juist kleiner. Het is belangrijk voor de economische vitaliteit dat het gebied aaneengesloten is en dat er geen gaten vallen in de plinten van panden waar niets te zien of te doen is. Mocht dit toch dreigen te gebeuren, dan heeft het de voorkeur om het winkelgebied te concentreren binnen een iets kleiner gebied".* Dit kernwinkel (600.000 passanten per week) gebied krijgt een enorme gevarieerdheid aan functies toegedicht. In dit kader mist er een visie over de relatie tussen het kernwinkelgebied Hoog Catharijne en het winkelgebied in de oude binnenstad met zijn totaal andere karakter. Zowel het Jaarbeursplein als Hoog Catharijne kunnen voor Utrecht een injectie met positieve effecten op de binnenstad zijn. Maar dan moeten bedrijven in het winkelgebied in de oude binnenstad aansluiten op het karakter van die	Richting 11 Uw opmerking is in de kern deze ontwikkelingsrichtingrichting in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 en ook de kern van onlangs gelanceerde plan van aanpak leegstand binnenstad Morgen Mooier Maken. Het gaat om een meer gedifferentieerd aanbod van detailhandel, werkplekken, kunst- en cultuur, horeca, wonen met accenten per gebied die elkaar versterken en transformatie van winkelstraten naar straten met een gevarieerd aanbod aan programma en voorzieningen waarbij winkelen niet meer de dominante functie is maar één van de mogelijke voorzieningen. Van winkelstraten naar straten met winkels en andere voorzieningen. Wij voorzien het ontstaan van elkaar aanvullende functiegebieden in het centrum, passend bij het karakter en identiteit van een gebied. Zo kan zich rond het Jaarbeursplein een gebied met een 'leisure' accent ontwikkelen. Uiteraard kan de gemeente alleen faciliteren en is het aan de pandeigenaren en de ondernemers om hun concepten te

binnenstad, niet die van Hoog Catharijne. Dan is het kernwinkelgebied een verrijking met een eigen karakter. Dat betekent dat in de oude binnenstad plaats moet zijn voor middenstanders en winkeliers met heel eigensoortige producten. Gericht beleid moet voorkomen dat zij uit de markt gedrukt worden.	ontwikkelen.
Richting 12. Horeca past bij de plek. *"In het algemeen streeft de gemeente naar spreiding van horeca over de stad, passend bij de verschillende wijken en buurten. Daarbij gaat de gemeente ervan uit dat de horecaondernemer zich betrokken voelt bij de ondernemers en bewoners in de omgeving. En dat het horecaconcept een bijdrage levert aan de manier waarop mensen de buurt beleven."* De binnenstad is niet altijd evenveel van iedereen. Het gebruik van de openbare ruimte in de binnenstad wordt afgewogen tegen het doel om een hoge woonkwaliteit te handhaven. Normen voor overlast moeten in overeenstemming gebracht worden met behoefte aan gezondheid en nachtrust van bewoners. In de Omgevingsvisie wordt ervan uitgegaan dat overal in de binnenstad 'enige overlast' aanvaardbaar is. Ten onrechte wordt gesteld dat de wettelijke geluidsnormen "*bewoners bescherming bieden*" (p.105). In februari van dit jaar heeft de gemeente een plan van aanpak overlast gepresenteerd. Dit plan is tot op heden nog geen onderwerp van bespreking geweest in de gemeenteraad. Een ding is al wel duidelijk: dit plan doet alles, behalve adequaat ingaan op het probleem van de ernstigste vorm van overlast in de binnenstad, te weten de geluidsoverlast van horeca-inrichtingen. In deze paragraaf van de Omgevingsvisie wordt nu gesuggereerd dat "*horecazaken altijd voldoen aan geluidsnormen, die bewoners wettelijke bescherming bieden*" (p.105). Daarin zit hem de kern van het probleem. De belangrijkste bron van overlast in de binnenstad is het lawaai dat van terrassen komt en van het bezoekersverkeer bij horecagelegenheden. Van terrassen komt gemiddeld 10 keer zoveel lawaai als goed is voor de nachtrust van een bewoner. En als de drank in de man is kan dat oplopen tot wel 15 keer. Het is een ernstige misvatting dat de bewoners beschermd worden door wettelijke normen. Oplossingen moeten dan ook niet gezocht worden in handhaving maar in een op de ernst van de overlast afgestemd beleid bij de afgifte van vergunningen en de daaraan te verbinden voorschriften. De Burgemeester moet binnen vast te stellen beleid gebruik gaan maken van de bevoegdheid om exploitatievergunningen	Richting 12 Zie ook boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af' en 'uitgaan en overlast'. De binnenstad kent veel rustige plekken en enkele drukke straten en pleinen waar het ook 's nachts drukker is. Dat hoort bij een binnenstad. Bestaande bewoners hebben daar niet (altijd) voor gekozen en hebben hun straat misschien tegen hun zin drukker zien worden. Voor hen is het van belang dat hun meldingen van overlast adequaat worden opgepakt en dat hun woningen goed geïsoleerd mogen worden (ook als deze monumentaal zijn). Daartoe is het plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans' opgesteld. We verwijzen u naar de blz. 13 van plan van aanpak 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans' voor het wettelijk kader. U geeft aan dat het lawaai van terrassen de belangrijkste bron van overlast is. Voor de goed orde: geluidsoverlast is één van de vormen van overlast die gemeld worden, naast met name afval en parkeren. Wat natuurlijk niets zegt over de mate van overlast die men ervaart.

te weigeren, aan te passen, in te trekken of daaraan voorschriften te verbinden op grond van de aantasting van de woon- en leefomgeving. Dat gebeurt tot nu toe niet. In het kader van te ontwikkelen beleid moet niet meer gebruik gemaakt worden van een tevoren vastgestelde overlastclassificatie, maar een classificatie op daadwerkelijk optredende overlast, die voor herziening vatbaar is. Alleen zodoende kan de gemeente regie voeren op de overlast en effectief voorkomen dat een horeca-inrichting op de gegeven plaats ontoelaatbaar overlast veroorzaakt. Dat betekent dat horeca niet in alle gebieden mogelijk moet zijn. De mogelijkheid van ondersteunende horeca bij winkels moet ook verdwijnen.	
Richting 13. Een diversiteit aan werkplekken Geen commentaar.	Richting 13
Richting 14. Evenementen passen bij de locatie Er zijn voor de stad concept profielen evenementenlocaties opgesteld. Voor de Binnenstad is nu gesteld dat hier alleen kleinschalige evenementen in de buitenlucht passen. Grootschalige evenementen moeten tot een minimum worden beperkt evenals evenementen in parken. Geluid vormt voor de Binnenstadbewoners de grootste bron voor overlast. De hiervoor opgestelde normen dienen te worden bijgesteld. Rekening dient o.a. te worden gehouden met de geluidisolatie van de woningen. Bij evenementen waarbij muziek niet het hoofddoel is moeten de normen verder naar beneden worden bijgesteld. De bijgestelde normen dienen te gelden voor alle evenementen; dus geen hogere normen bij bijv. Koningsdag feesten. Alleen kleinschalige evenementen en optredens, die beperkt in duur en niet te frequent zijn, dragen bij aan een positieve uitstraling bij het merendeel van de bewoners, bezoekers en ondernemers. Door ze te verspreiden over de Binnenstad is het ook mogelijk ze frequent te organiseren en dragen ze bij aan de beeldvorming van de Binnenstad en trekken zo ook voldoende bezoekers.	Richting 14 In de omgevingsvisie is opgenomen dat tussen 2021 en 2040 de gemeente Utrecht van een ‘faciliterend’ over op een meer ‘sturend’ evenementenbeleid. Om daar vorm aan te geven wordt onder andere gekeken naar de frequentie, omvang, type en uitstraling van evenementen. Dit moet passen bij de locatie. Daarbij gaat het om zowel de fysieke kenmerken als het reguliere gebruik van een plek. Tevens wordt in de omgevingsvisie aangegeven dat ook voor (grootschalige) evenementen, met een grote waarde voor stad en regio, zoals de startvan een grote wielerronde, koningsdag of een grote optocht, ruimte is in de binnenstad. Wij gaan dus niet mee in de redenering dat alleen kleinschalige evenementen en optredens, die beperkt in duur en niet te frequent zijn, bijdragen bij aan een positieve uitstraling van Utrecht. Wij herkennen het signaal dat geluid de grootste bron van overlast vormt voor binnenstadbewoners. Daartoe heeft op 9 februari heeft het college van B&W de Aanpak ‘Levendigheid en rust in de binnenstad – aanpak voor een centrum in balans’ gepresenteerd. Hierin is expliciet aandacht voor o.a. geluidshinder en evenementen. Deze aanpak is totstand gekomen met inbreng van inwoners en ondernemers uit de binnenstad. De uitvoering van deze aanpak van overlast in de binnenstad vraagt samenwerking tussen gemeente, inwoners en ondernemers. Daarom blijven we over deze aanpak in gesprek zodat we de aanpak ook gezamenlijk kunnen bijsturen.

Richting 15. Balans tussen levendigheid en rust Beter zou zijn deze richting Balans tussen levendigheid en	Richting 15 Levendigheid staat wat ons betreft niet tegenover leefbaarheid.

leefbaarheid te noemen. De binnenstad is geen rustgebied, maar voldoende rust is wel een voorwaarde voor gezond leven voor mens en dier. Met name nachtrust is wezenlijk voor het welzijn. Dat betekent beperking van geluid en licht. Zie óók de argumenten, genoemd onder richting *12. Horeca past bij de plek*	Levendigheid is onderdeel van leefbaarheid. Zoals u zelf aangeeft "te donker en stil voelt onveilig". Nachtrust is inderdaad heel belangrijk voor gezondheid. De meeste straten zijn 's nachts stil. In een aantal straten is dat niet het geval. Idealiter past het ritme van de bewoners bij het ritme van de straat. Daar waar dat niet het geval is doordat straten drukker zijn geworden sinds de bewoners er kwamen, moet met bewoners, ondernemers en de gemeente bekeken wat zij nodig hebben (denk aan aanpak van bepaalde overlast, aan isolatie of andere indeling van de woning) om toch te kunnen slapen. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen. Zie ook ook boven onder het kopje 'de leefbaarheid neemt af'.
Veerkracht "*Veranderende omstandigheden leiden tot verandering in gebruik. Die 'veranderbaarheid' is niet alleen duurzaam, maar ook een kracht. Het zijn mensen die een stad veerkrachtig maken."*	
Richting 16. Singelpark rondom vergroten De singel krijgt de functie van ecologische hoofdstructuur rond de Binnenstad. Het gebied is ingericht met inheemse planten (Utrechtse soortenlijst) en bomen in de geest van Zocher. Zonneweiden zijn beperkt aanwezig (Lepelenburg en Park Paardenveld). In het gebied worden veel banken geplaatst. Het gebied wordt ook ecologisch beheerd (hooiland beheer). Grote zorg wordt besteed aan de waterkwaliteit, zo zullen planten (zowel moerasvegetatie als onderwaterplanten) die in het water wortelen bijdragen aan het verlagen van de voedselrijkdom van het water. Onderwaterstructuren bevorderen de waterfauna. In het groen en op het water is geen commercie toegestaan. Waar vrijwilligers groen in de openbare ruimte beheren, wordt er vooral geluisterd naar en meegedacht met deze vrijwilligers. Er moeten richtlijnen komen die niet al te dwingend	Richting 16 De door u beschreven wensen sluiten grotendeels aan bij de ambities in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Het is fantastisch met hoeveel inzet vrijwilligers werken aan het beheer van het groen in de binnenstad. Ook bij de aanleg en het beheer van nieuwe groene plekken in de binnenstad kunnen vrijwilligers een grote rol spelen. Bij de uitwerking van de Omgevingsvisie in plannen en beleid, wordt nader afgesproken in welke vorm gemeente en betrokkenen gaan samenwerken. Ook over de toegankelijkheid van stegen en hoven die nu nog zijn afgesloten, zullen later afspraken worden gemaakt. Het openen van hoven en stegen kan alleen in samenspraak met de bestaande en potentiële gebruikers, zoals bewoners en bedrijven. Hun medewerking is op sommige locaties nodig om particuliere

toegepast worden. Beplanting wordt door gemeente gesubsidieerd. Indien gewenst kunnen de vrijwilligers de steun van deskundigen inroepen. Groene daken worden actief door de gemeente bevorderd evenals gevelbegroeiing. Bezoekers zijn duidelijk te gast in de binnenhoven, die 's avonds indien nodig gesloten kunnen worden. Het is niet de bedoeling dat bezoekers via bewegwijzering door de stegen en hoven worden geleid. Waar mogelijk wordt waterberging toegepast in de openbare ruimte (vooral rond bomen) en privé tuinen. Bestrating dient zoveel mogelijk waterdoorlatend te zijn. Overtollig regenwater wordt zoveel mogelijk afgevoerd via de singels en grachten (over de werven). *Richting 17. Duurzame energie* In de Binnenstad neemt de gemeente een leidende rol in de energietransitie. Er komen duidelijke richtlijnen over plaatsing van zonnepanelen en warmtewisselaars op daken, het monumentale karakter van de panden dient zichtbaar vanaf straatniveau behouden te blijven. Omdat warmwaternetten op veel plaatsen niet toegepast kunnen worden en de isolatie van monumentale woningen niet optimaal is, dient de gemeente te voorzien in een oplossing voor vervanging van aardgas. Daken van de gemeente en andere grote gebouwen (Centraal Station) dienen ook voorzien te worden van zonnepanelen en groenbedekking. Warmte- en koudeopslag in de ondergrond dient ook voor Binnenstadbewoners toegankelijk te worden. Energieverspilling door terrasverwarming en openstaande deuren bij winkelpanden in de winter moet verboden worden.	plekken publiek te kunnen gebruiken en op ander locaties om een goed beheer en sociale veiligheid van openbare ruimte mogelijk te maken. De Omgevingsvisie zet in op een zo publiek mogelijk en zo groen mogelijk karakter van stegen en hoven. Maatwerk is nodig om de juiste functie en inrichting op elke plek te realiseren. Het netwerk van stegen hoort bij de schoonheid van de binnenstad. In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat deze schoonheid moet worden behouden, beter moet worden benut en meer beleefbaar kan worden. Dat kan onder andere betekenen dat er voor bezoekers een stegenwandeling wordt georganiseerd. In de Omgevingsvisie staat ook dat we bezoekers gastvrij verwelkomen en dat toerisme in de binnenstad moet passen bij de schaal en de kwaliteiten van de stad (richting 26). Dat wil zeggen, geen massatoerisme, zeker niet in de stegen. Richting 17 Uw voorstellen met betrekking tot duurzame energie zijn ambitieus, passen binnen de omgevingsvisie en zijn mogelijke uitwerkingen die na vaststelling van de visie zouden kunnen worden onderzocht. In grote lijnen kunnen wij ons vinden in deze reactie. De gemeente neemt haar leidende rol in de Utrechtse energietransitie. Recent heeft de gemeente Deel I van de Transitievisie Warmte gepubliceerd. Zie de volgende pagina voor de Transitievisie Warmte. Hierin geeft de gemeente per buurt aan wat de verwachte energie-infrastructuur voor warmte wordt. Als we kijken naar de binnenstad, dan zien we dat voor grote delen van de binnenstad een warmtenet een kansrijke oplossing is. In het stationsgebied en in delen van Wijk C zijn nu al gebouwen die gebruik maken van warmte- en koudeopslag (WKO) systemen. Voor die buurten is de meest kansrijke oplossing nog wat onzeker. Later dit jaar publiceert de gemeente ook Deel II van de Transitievisie Warmte. Deel II van de Transitievisie Warmte geeft aan wanneer en in welke buurten we gaan beginnen met het aardgasvrij maken van gebouwen. In deze buurten stellen we samen met bewoners en overige betrokkenen een Wijkuitvoeringsplan op. Daarin wordt de definitieve keuze voor een warmte-oplossing vastgelegd en bepalen we samen met bewoners hoe we de transitie in de wijk gaan uitvoeren. Onderdeel van het Wijkuitvoeringsplan kan dus ook zijn om te kijken hoe we warmte- en koudeopslag toegankelijk kunnen maken voor Binnenstadbewoners. De gemeente zal de Wijkuitvoeringsplannen pas vaststellen als het Rijk meer duidelijkheid

	biedt over de randvoorwaarden rond onder andere betaalbaarheid. Wat betreft de energieverspilling door terrasverwarming en openstaande deuren: Urgenda is vorig jaar gestart met een actie op o.a. dichte winkeldeuren. Doordat dit ongeveer op hetzelfde moment startte als toen alle winkels door corona moesten sluiten, hebben we hier als gemeente verder niet in geparticipeerd. Wel is een aantal Utrechtse winkels aangesloten, zij het op vrijwillige basis. Veel van de grote winkelketens zetten het beleid uit vanuit het hoofdkantoor, waardoor onze invloed als gemeente beperkt is. Bij de wat kleinere en zelfstandige ondernemers (waar wij ook doelgericht naar toe gaan) is dit een makkelijker onderwerp. Ook zie je in de praktijk dat hier de deur al wat vaker dicht is.
Richting 18. Klimaatbestendige openbare ruimte. *"Het streven is meer groen op een kleine loopafstand van elke woning, met als uitgangspunt dat er, gemeten vanaf elke plek in de binnenstad, binnen 200 meter een groene verblijfsplek van minimaal 200 vierkante meter groot moet zijn. Bij deze groenoppervlakken kan er voldoende verdamping plaatsvinden om de luchttemperatuur te laten dalen."* Zoveel mogelijk groen in de openbare ruimte ter bestrijding van hittestress wordt toegejuicht. Wel dient dit groen dusdanig vorm gegeven te worden dat de monumentale structuur (gevels, zichtlijnen en bruggen) van de Binnenstad behouden blijft en waar mogelijk zelfs onderstreept wordt. Hittestress wordt ook bestreden door zo min mogelijke harde betrating en (zwart) asfalt. Bomen en groen dienen uit inheemse (kruiden) soorten te bestaan en zo weinig mogelijk aan simpel gras bedekking. Omdat vrijwilligers veel beter in staat zijn het meer kleinschalige groen te beheren moeten zij zoveel mogelijk door de gemeente worden bijgestaan zonder dat de gemeente te dwingend richtlijnen voorschrijft. Omdat dit groen onder sterke druk van vandalisme staat moet de gemeente de vrijwilligers ook financieel bij te staan. Omdat bomen in de Binnenstad beperkt geplant kunnen worden dient er zoveel mogelijk gevelbegroeiing en groene dakbedekking toegepast te worden.	Richting 18 Uw voorstellen met betrekking tot een klimaatbestendige openbare ruimte zijn ambitieus en passen binnen de Omgevingsvisie Binnenstad 2040. Vergroening van de stad m.b.v. inheemse soorten biedt een kans voor het vergroten van de biodiversiteit. Dat lijkt ons een prima idee. Deels betreffen uw voorstellen mogelijke uitwerkingen die na vaststelling van de visie zouden kunnen worden onderzocht.
Richting 19. Regie op de ondergrond. De gemeente moet zich inzetten om door stimulering van nationale richtlijnen en door eigen lokale voorschriften de regie over de stedelijke ondergrond te krijgen. Juist in de Binnenstad dient dit afgedwongen te worden om ruimte maken voor bomen en ander	Richting 19 De gemeente gaat aan de slag met een Visie Ondergrond waarin de (competitie tussen de) ruimtebehoefte vanuit verschillende opgaven, de afweging en de regie uitgewerkt worden.

groen, voor vruchtbare grond met goede waterdoorlating, voor gescheiden vuil water- en regenwaterafvoer, en voor waterberging en warmte- koudeopslag. *Ontspannen* *“De sfeer ontspannen en gastvrij houden door verblijf centraal te stellen.”* *“Bewoners en bezoekers voelen zich hier welkom en veilig. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer, niet al te druk en met een lage snelheid. In de binnenstad draait het om verblijven door mensen en niet om stromen door verkeer.”* *Richting 20. Een veilige binnenstad.* Het voetgangersgebied (dat vooral in de winkelstraten ligt) laat in de avonduren heel duidelijk zien, wat het effect is als er geen bewoners meer zijn: Donker, stil en het voelt onveilig aan. Het aantal incidenten per inwoner komt vooral hoog uit door het aantal bezoekers van de stad. Er loopt een “geweldsas” van Vredenburg tot en met de Nobelstraat, die tevens een horeca-as is. Daar is meer handhaving nodig. Ook kan men bezoekers zich meer bewust laten worden van het feit dat er ook mensen wonen. Sociale veiligheid waarborgen wordt daarbij een gezamenlijke opgaaf van horeca en handhaving. *Regelmatig overleg tussen gemeente, ondernemers en bewoners* is zeker noodzakelijk en kan oplossingen naderbij brengen. Onder alle omstandigheden moeten burgers en bewoners kunnen blijven rekenen op duidelijke regels van de overheid. *Richting 21. De voetganger voorop*. “ *….comfort en aantrekkelijkheid zijn voor voetgangers juist zo belangrijk– niet alleen voor die voetgangers zelf, maar ook voor alle functies van de binnenstad.”* Voor de functie “wonen”, waarbij mensen in de stad hun dagelijks leven hebben en daar vaak ook werken, is de mogelijkheid om overal op de fiets te kunnen komen cruciaal. Bewoners moeten op ieder moment hun huis per fiets kunnen bereiken. Voor bewoners van het gebied betekent het een enorme aantasting van hun leefomgeving, hun bereikbaarheid (voor dienstverleners, familie en kennissen) en hun woongenot; voor winkeliers een aantasting van de (eigenhandige) bevoorrading van hun winkels en bereikbaarheid voor klanten. Alle anderen voelen zich voornamelijk aangetast in de bereikbaarheid van de gewenste bestemming met de fiets of klagen over de te grote	Richting 20 Veiligheid is zoals gezegd topprioriteit. Richting 21 Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn te verruimen en naast bewoners bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook daar zijn aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we het domein van de voetganger in de binnenstad vergroten buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (o.a. door de ruimte voor (geparkeerde) auto’s), terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. We gaan op zoek naar een passende vorm om de fietser in het voetgangersgebied ‘te gast’ te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Dat geldt ook voor

afstanden die zij nu moeten lopen om de gewenste bestemming te bereiken. Binnenstad030 bepleit dan ook dat uitbreiding van het voetgangersgebied alleen in nauwe samenspraak met bewoners en ondernemers kan worden voorgesteld en alleen dan kan worden overwogen als alle andere mogelijke maatregelen onvoldoende effect blijken te sorteren en dan slechts als de nadelige effecten voor bewoners (in de binnenstad en daarbuiten) en ondernemers van de invoering van een vergroot voetgangersgebied:(i) deugdelijk zijn onderzocht (ii) in ieder geval een oplossing gevonden is voor de toegankelijkheid per fiets van bestemmingen in het (bestaande of eventueel uit te breiden) voetgangersgebied en (iii) een beter perspectief kan worden geboden voor de bereikbaarheid van eigen woning en onderneming. Ook moet de noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar te worden geëvalueerd. Voor de verkeersveiligheid bepleiten wij in onze zienswijze op het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie een verdere verlaging van de verkeerssnelheid. De gehele Binnenstad kan een ‘stadserf’ worden, waar de verblijfsfunctie voorrang heeft boven de verkeersfunctie. Het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) bepaalt ten aanzien van een ‘erf’ dat voetgangers de gehele breedte van de straat mogen benutten om te lopen, er niet sneller dan 15 kilometer per uur mag worden gereden (door alle weggebruikers, dus ook fietsers) en dat er alleen geparkeerd mag worden op daarvoor aangegeven plaatsen. Een lage maximumsnelheid maakt de integratie van auto, fiets en voetganger gemakkelijker en komt direct de bescherming van het wervengebied ten goede. Een erf verhoogt de sfeer en bevordert de veiligheid zonder de bereikbaarheid te beperken. *“Het fijnmazige netwerk van straten, grachten en stegen is bij uitstek geschikt voor voetgangers. Utrecht kiest voor een dekkend voetgangersnetwerk, waarbij hoofdroutes breder worden dan de overige routes. Om te struinen door de binnenstad kunnen het netwerk van stegen en hoven, maar ook de werven veel beter worden gebruikt voor voetgangers dan in 2021 het geval is”* Het netwerk van stegen moet geen toeristische attractie worden, dus geen toeristische routes door stegen en binnentuinen. Hetzelfde geldt voor de werven. Routes, aansluitend aan de gevels van de huizen in aan te leggen voetgangersgebieden tasten de woonkwaliteit aan. Langs de huizen moet een strook vrij blijven bedoeld voor de bewoners. *Richting 22: Verblijf centraal*	andere noodzakelijke verplaatsingen, zoals laden en lossen. De aanpassing van het voetgangersgebied zal in samenspraak met stakeholders worden vormgegeven. Dat geldt ook voor de ruimte voor de gevels van woningen en andere voorzieningen. De gehele Binnenstad is momenteel onderdeel van een 30km/u gebied. Voor de Binnenstad geldt dat we van de voetganger de maatstaf maken, we richten ons op verblijf; meer mogelijkheden aangenaam in de openbare ruimte te kunnen verblijven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de meest geschikte inrichting, dat is niet per definitie een (woon)erf. Het is gewenst dat de openbare ruimte zo in te richten dat gebouwen goed toegankelijk zijn voor voetgangers. Dat betekent dat fietsers en ander verkeer niet vlak voor de deur langs rijden. Dat betekent niet dat er geprivatiseerde stroken voor de gevels komen op openbaar terrein. De gemeente speelt in op de toenemende drukte van langzaam verkeer, de toenemende vraag naar stallingsplekken voor fietsen. De verwachting is dat het nodig is om in de komende twintig jaar op sommige plekken het domein van de voetganger te vergroten. Dat betekent dat fietsers die in de binnenstad komen omdat ze er wonen, werken of de binnenstad bezoeken, in de toekomst vaker dan nu hun fiets moeten stallen op enige afstand van hun bestemming. Hiervoor zijn steeds meer (buurt)stallingen nodig. In de Omgevingsvisie wordt gesteld dat de schoonheid van de binnenstad moet worden behouden, beter moet worden benut en meer beleefbaar kan worden. Dat kan onder andere betekenen dat er voor bezoekers een stegenwandeling wordt georganiseerd. In de Omgevingsvisie staat ook dat we bezoekers gastvrij verwelkomen en dat toerisme in de binnenstad moet passen bij de schaal en de kwaliteiten van de stad (richting 26). Dat wil zeggen, geen massatoerisme, zeker niet in de stegen.

In de Omgevingsvisie2040 wordt te veel ruimte in de binnenstad bestemd voor vormen van verblijf. Er worden grote aantallen bezoekers naar de binnenstad gelokt waardoor de aantrekkelijkheid, eigenheid en de rust verloren gaan. Bovendien gaat 'verblijf', zeker 's avonds, vaak gepaard aan overlast. Door de vele kleine huizen in de oude binnenstad en omdat weinig bewoners tuinen hebben, is het heel belangrijk voor hun dat zij op hun eigen stoep en in binnentuinen verblijfsruimte buiten hebben die vrij is van toeristen en bezoekers. Maak van de publieke binnentuinen geen toeristische pleisterplekken. Het is belangrijk dat zowel bewoners als toeristen niet alleen op terrassen kunnen zitten, maar ook op andere, niet commercieel uitgebate plekken waar zij, geen dure kop koffie moeten kopen. Mooie voorbeelden zijn de vlonders langs de singel, de "zitkeien" op het Domplein en de bankjes rond de bomen op de Mariaplaats. Allemaal heel ontspannen plekken om te zitten en elkaar te ontmoeten. Voor de jeugd van tien tot 15 jaar is er behoefte aan meer speelruimte en sportveldjes.	Richting 22 Verblijf centraal stellen is nadrukkelijk niet alleen gericht op recreatie, horeca, festivals, toeristen of bezoekers maar ook op bewoners. Verblijf betekent bijvoorbeeld ook ruimte om te spelen, het creëren van een groene buitenruimte bij je woning of een plek om je buren te ontmoeten. Het gaat erom de openbare ruimte niet als 'restruimte' te zien maar als een belangrijk onderdeel van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Welke verblijfskwaliteit een buitenruimte kan krijgen hangt af van de identiteit en kwaliteit van de plek, en de gebruikers. De inrichting wordt in samenspraak bepaald. De verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie op bladzijde 155 laten juist ook zien hoe verblijfskwaliteit in woonstraten vorm kan krijgen, bijvoorbeeld meer groen en ruimte voor klimaatadaptatie, zitgelegenheid om bij mooi weer buiten te zitten en ruimte om de fiets te parkeren. Hoven kunnen rustige plekken kunnen blijven door deze bijvoorbeeld in te richten met veel groen en weinig zitgelegenheid. De voorbeelden die de Actiegroep Binnenstad 030 noemt, zoals boombanken op de Mariaplaats of vlonder langs de singel illustreren dit. Ook wordt in de Omgevingsvisie beschreven (richting 5) dat verblijf op een plein niet alleen betekent dat je op een terras kunt zitten, maar dat je ook, zonder consumptie op bijvoorbeeld een bankje moet kunnen genieten van de omgeving. Er zijn meer en meer van dergelijke verblijfsplekken nodig. De realisatie (locatie en vormgeving) hiervan moet zo plaatsvinden dat er zo min mogelijk overlast ontstaat. Tegelijkertijd, om te voorkomen dat alle druk op de binnenstad in enkele straten geconcentreerd wordt, is de ambitie meer bruikbare ruimte te maken op hetzelfde oppervlak (zie voornamelijk richting 2, 4, 6 en 16) en door voorzieningen te spreiden over het hele centrum (ook de westzijde van de sporen) en de hele stad (knooppuntontwikkeling) conform de RSU 2040. In de Omgevingsvisie staat inderdaad dat er meer speelplekken nodig zijn in de binnenstad en niet alleen voor de door de Actiegroep Binnenstad 030 genoemde leeftijdsgroep van 10- 15 jaar, maar voor alle leeftijden.
Richting 23. Vertragen op de binnenstadsas De fiets is niet alleen een ontspannen manier om naar de binnenstad te komen, het is ook de meest milieuvriendelijke en gezonde manier voor bewoners om zich ín de binnenstad te verplaatsen. De routes door de binnenstad zijn voor fietsers het snelste. De	Richting 23 Wij zijn het met u eens dat fiets van belang is voor de bewoner van de binnenstad. Overigens is fietsen is niet vanzelfsprekend gezonder en milieuvriendelijker dan lopen. Fietsen in de binnenstad blijft mogelijk. Door de groei van het aantal fietsers de komende jaren raken de

bewoners brengen zo hun kinderen naar het kinderdagverblijf of naar school, gaan naar hun werk, het station of hun sportschool. Zij doen hun boodschappen op de fiets. Het is niet logisch om daarvoor een route te nemen die om de binnenstad heen rijdt. Dan zouden er juist weer allerlei verbindingen vanaf die ring de binnenstad ín moeten komen. Meer kleinschalig openbaar vervoer kan de musea, theaters en winkelstraten in de binnenstad goed bereikbaar maken.	bestaande fietsroutes overbelast. Een groot deel van de fietsers is doorgaand voor de binnenstad, heeft daar geen herkomst of bestemming. In het Mobiliteitsplan Utrecht is daar een analyse voor uitgevoerd. Er is geconstateerd dat er alternatieve routes nodig zijn om de binnenstad heen om de bestaande routes te ontlasten en de te verwachten groei op te vangen. In onze ogen een prima alternatief in plaats van al op sommige momenten te drukke fietsroutes in de binnenstad. Deze alternatieven zijn inderdaad niet voor elke fietser interessant, maar kunnen fietsers op bepaalde routes zeker een alternatief bieden en zo bijdragen aan het ontlasten van de druk op de binnenstad. Met de provincie Utrecht wordt onderzocht welke alternatieven er zijn voor het openbaar vervoer op de binnenstadsas, waarna provincie en gemeente Utrecht een integrale afweging zullen maken voor de binnenstadsas. De tram is daarbij een te onderzoeken alternatief. Alleen nog kleine voertuigen te laten rijden maakt ook onderdeel uit van deze studie. In de afweging van deze varianten speelt het belang voor de bereikbaarheid van de binnenstad een belangrijke rol. Er is een substantieel deel van de reizigers in de bus die een herkomst of een bestemming in de binnenstad heeft. Die reizigers willen we ook in de toekomst voldoende kwaliteit blijven bieden.
Richting 24: Verbonden met de omgeving Zijn meer doorkruisingen echt nodig? In de praktijk van nu wordt de Moreelsebrug nauwelijks als snelle verbinding gebruikt door voetgangers en fietsers.	Richting 24 Door de groei van het aantal fietsers de komende jaren raken de bestaande fietsroutes overbelast. In het Mobiliteitsplan Utrecht is daar een analyse voor uitgevoerd. Er is geconstateerd dat er alternatieve routes nodig zijn om de bestaande routes te ontlasten en de te verwachten groei op te vangen. De genoemde doorkruisingen zijn bedoeld om fietsers alternatieve routes te bieden van/naar de binnenstad en bijvoorbeeld om de binnenstadsas te ontlasten, waar het nu op momenten te druk is. Goede verbindingen voor langzaam verkeer zijn voor zowel de binnenstad van belang als voor de rest van de stad. De Moreelsebrug is inmiddels een veelgebruikte looproute en heeft de binnenstad voor bewoners aan de westzijde van de stad iets dichterbij gebracht. Dit is inderdaad geen snelle (fiets)verbinding, maar juist een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer passend bij de ambities voor de binnenstad. Veel Utrechters wonen aan de westzijde van het spoor en de binnenstad is ook hun binnenstad. Om de barrièrewerking van de spoorzone verder te verkleinen zijn aanvullende verbindingen voor langzaam verkeer nodig. Om de druk op de binnenstad in de

	groeiende stad te verlagen ontwikkelt Utrecht aan de westzijde van het spoor het nieuwe centrum. Hier kunnen grootschalige voorzieningen komen, zoals culturele voorzieningen of uitgaansvoorzieningen die samen met de historische binnenstad een levendig centrum gaan vormen. Door goede verbindingen voor langzaam verkeer tussen het oude met het nieuwe centrum versterken beide centrumdelen elkaar.
Richting 25: Gebruik vaarwater reguleren Een oplossing voor de drukte op smalle vaarwegen kan zijn om eenrichtingsverkeer in te voeren en beperking van toeristische vaargelegenheden. Boten die de stad op doorvaart aandoen zorgen voor veel dieseluitstoot, sta daarom op de Oudegracht alleen doorvaart door elektrische boten toe.	Richting 25 Op dit moment wordt ook de Visie Vaarwater opgesteld. Er zijn bijeenkomsten waarop u kunt meepraten over het gebruik van het vaarwater. De Visie Vaarwater gaat onder andere in op vaarroutes en gebruik. Op de Visie Vaarwater is inspraak mogelijk. Naar verwachting wordt de Visie Vaarwater in het najaar vastgesteld. De Visie Vaarwater en Omgevingsvisie Binnenstad 2040 worden op elkaar afgestemd.
Richting 26: Toerisme richten op cultuur, kennis en nieuwsgierigheid naar Utrecht *“Utrecht is geen stad voor massatoerisme, maar zet in op kleinschaligheid en kwaliteit voor bezoekers. Bezoek aan de binnenstad is ook in de komende jaren gericht op de kwaliteiten die Utrechters ook zelf waarderen en die volgens deze visie nog kunnen worden versterkt: schoonheid, variatie, veerkracht in een ontspannen omgeving. Er is een kleine groei mogelijk van toeristische en zakelijke dagbezoeken of meerdaagse bezoeken met behoud van deze kwaliteiten”.* Ook zonder reclame groeit het aantal toeristen en andere bezoekers. Utrecht ontmoedigt het massatoerisme en sluit de poorten voor de toeristen die Amsterdam kwijt wil. Het doel van citymarketing verschuift van het werven van toeristen naar het ontmoedigen van massatoerisme. Er komt een hotelstop voor het toeristisch segment, B&B in woningen en vakantieverhuur van woningen worden sterk teruggedrongen. Financiële prikkels zoals toeristenbelasting en vermakelijkheidsretributie houden de groei mede onder controle.	Richting 26 Uiteraard kun je mensen niet verbieden de stad te bezoeken. Dat willen we ook niet. Utrecht is geen grote toeristische magneet vergeleken met de andere grote steden. En dat willen we ook graag zo houden. We zetten in op toerisme passend bij de schaal en identiteit van de stad, niet op massatoerisme. Utrecht Marketing sluit met haar programma aan bij deze inzet. De gemeente heeft een limiet ingevoerd op toeristisch verhuur van woningen (maximaal 60 dagen per jaar) en een verbod op onttrekken van woningen voor short-stay (gemeubileerd woonruimte verhuur tot maximaal 12 maanden). Dit met het oog op behoud van woonruimte voor bewoners en sociale samenhang (zie blz. 77). Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid).

Bijlage 20 – reactie 87 – St. Behoud Lepelenburg

Over de Omgevingsvisie Binnenstad Utrecht 2040 **Rechtsbescherming en de relatie van omgevingsvisie en bestemmingsplan** Op blz. 199 zijn enkele vage zinnen gesproken over de verhouding van het bestemmingsplan en de omgevingsvisie. Eerlijk gezegd kunnen wij aan de desbetreffende tekst geen touw vastknopen. Het toekomstig wettelijk kader waarbinnen de omgevingsvisie een plaats moet krijgen, een kader dat overigens nog niet uitgekristalliseerd is, wordt helemaal niet aangegeven. Blz. 199 stelt dat het bestemmingsplan onderdeel is van de omgevingsvisie.. Op blz. 5 geeft aan dat de omgevingsvisie "ambities" voor de binnenstad aangeeft, welke ontwikkelingen gestimuleerd, bijgestuurd of afgeremd kunnen worden. Het bestemmingsplan bestaat uit een uitvoerige toelichting, een set waarin de bestaande situatie beschreven wordt en tenslotte een deel waarin (ook in rechtsregels) de ruimte voor ontwikkelingen worden gegeven. Bij de rechtsregels kan worden aangetekend dat de rechtspraktijk en de jurisprudentie met name B&W heel veel ruimte geven om nagenoeg zonder weerspraak (ook niet van de gemeenteraad) over allerlei zaken naar eigen inzicht te besluiten. Gegeven het feit dat de rechterlijke macht buitengewoon veel ruimte aan de aangenomen beleidsvrijheid van B&W geeft, gaat het zelfs zo ver dat wetenschappelijk aanvaarde kennis als niet- of onvoldoende relevant terzijde geschoven wordt. Beleidsvrijheid. Volgens de tekst op blz. 199 is deze set rekkelijke regels van het bestemmingsplan onderdeel van de omgevingsvisie gemaakt, een visie die naar zijn aard niet meer dan een globaal en losjes geformuleerd document vormt. De boel moet flexibeler worden, is gezegd. Hoe de rechtsregels en de rechtsbescherming in deze flexibele constellatie eruit zullen zien is in het geheel niet aangeduid, laat staan uitgewerkt. Gezegd wordt dat de tijd tot 2029 een overgangsperiode is, maar wat er overgaat en hoe de overgang verloopt, daarover geen woord. Of het bestemmingsplan na 2029 nog blijft is in de tekst onhelder. Moet dan alles wat onhelder is onderweg nog gaan blijken? Zo ja, dan worden de Utrechters met de omgevingsvisie op een trein gezet	**Rechtsbescherming en de relatie van omgevingsvisie en bestemmingsplan** Op bladzijde 199 geven we voorbeelden over de uitvoering van de omgevingsvisie. Onder meer het omgevingsplan, beleidsregels, convenanten en gebiedsprofielen worden genoemd. Het bestemmingsplan wordt straks vervangen door het omgevingsplan. Dit gebeurt als de Omgevingswet in werking treedt. Het bestemmingsplan en omgevingsplan stelt de gemeenteraad beiden vast. Pas als de gemeenteraad het vaststelt, kan B&W bijvoorbeeld vergunningen verlenen. Het bestemmingsplan of omgevingsplan kan bepaalde onderdelen van de omgevingsvisie uitwerken of vastleggen in regels. De overgangsperiode die staat benoemd tot 2029 heeft te maken met het omgevingsplan en niet met de omgevingsvisie. We passen dit stuk in de tekst aan. De Omgevingsvisie beschrijft het ruimtelijk beleid en bindt de gemeente. U kunt hier geen beroep tegen instellen. Het bestemmingsplan of omgevingsplan bindt iedereen met regels. Hiertegen staat wel beroep open. Deze Omgevingsvisie voor de Binnenstad richt zich op de ontwikkelingen die we voor ogen hebben. Het bestemmingsplan of omgevingsplan is straks slechts één van de vele manieren om de visie verder vorm te geven. De aandacht ligt nu dus op de visie en niet op het bestemmingsplan of omgevingsplan. **Blz. 199** **Is nu** **Van bestemmingsplan naar omgevingsplan** Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan, waarbij de periode tot eind 2029 geldt als een overgangsperiode. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. Het principe van een omgevingsplan is dat een bestemmingsplan, naast integraal en digitaal, ook flexibeler van karakter wordt. Aanpassingen op onderdelen vragen dan geen totale herziening meer. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant. **Wordt**

waarvan de bestemming onderweg pas wordt bepaald. In dat geval gaat de actuele inspraakronde over iets dat 'morgen' anders kan zijn. Dit zeer essentiële onderdeel wringt aan alle kanten. Het is slecht doordacht en kan dan zeker ook niet met een halfuurtje discussie en de inzet van een tekstredacteur in orde worden gemaakt. De bestuurlijk en juridisch status van bestemmingsplan, omgevingsvisie en de rechtsbescherming zijn in mist gehuld. De gemeenteraad zou zich diskwalificeren en zich nog verder van de Utrechters vervreemden als dit niet fundamenteel anders wordt aangepakt en het gesprek met de burgers hierover niet wordt heropend . Dit gezegd hebbend gaan we nu aantal onderwerpen langs die knellen, waarop wij onvoldoende visie, laat staan activiteit zien.	**Van bestemmingsplan naar omgevingsplan** Bij invoering van de Omgevingswet wordt het bestemmingsplan binnenstad onderdeel van het gemeentelijke omgevingsplan. Het huidige bestemmingsplan functioneert nog prima, waardoor aanpassing in het omgevingsplan nog niet boven aan de agenda staat. Het principe van een omgevingsplan is dat het naast integraal en digitaal, ook flexibeler van karakter wordt. Het omgevingsplan kan bepaalde ontwikkelingen uit de omgevingsvisie vertalen naar regels, vergunningen of bijvoorbeeld een gebod om iets te doen of juist niet te doen. Aanpassingen op onderdelen vragen dan geen totale herziening meer. Dit is voor de binnenstad, een gebied met veel dynamiek, zeer relevant.
Druk op de binnenstad door mensen uit andere wijken De druk op de binnenstad door mensen uit andere wijken heeft veel van doen met het onherbergzame karakter van andere wijken. In de binnenstad zijn veel stedelijke functies geconcentreerd en de omgeving is aantrekkelijker om te verblijven. Er is sprake van een zekere onderlinge afhankelijkheid tussen binnenstad en andere wijken. Mede door samenhang te brengen in de omgevingsvisies van onderscheiden wijken en vooral ook het bestuurlijk handelen (immers omgevingsvisies zijn maar van papier, het gaat om het feitelijk handelen) kunnen andere wijken aantrekkelijker voor verblijf gemaakt worden.	**Druk op de binnenstad door mensen uit andere wijken** Een van de uitgangspunten in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 met betrekking tot het onderwerp 'druk op de binnenstad' is om een aantal knooppunten om de binnenstad heen te creëren, zodat de druk beter verdeeld kan worden. Ook is het de bedoeling dat de groei van de stad wordt benut om de kwaliteit van de bestaande stad te verbeteren, niet alleen in de binnenstad maar ook in de wijken eromheen zodat ook hier de verblijfskwaliteit toeneemt. De ambitie in de Omgevingsvisie is dan ook daarnaast in de binnenstad zelf de druk te verlagen door o.a. het vergroten van de toegankelijkheid van hoven en stegen, verminderen van doorgaand verkeer, ruimte maken door minder parkeerplaatsen en fietsen deels inpandig stallen.
Beheerplan De oude binnenstad wordt over lange afstand omgord door het Zocherplantsoen (rijksmonument) dat volgens de monumentbeschrijving in het ministerieel besluit en in de leggers van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, van gevel tot gevel loopt, van binnenzijde tot buitenzijde. De beheerpraktijk laat zien dat de drie betrokken wijken, wijkbureaus verschillend met het Zocherplantsoen omspringen. Daar dient eenheid in te komen. Grenzen van wijken, van de territoria van wijkbureaus leiden vaak tot bijzonder situaties op het grensvlak. Dit is te overwinnen indien de	**Beheerplan** We zijn het met u eens. Op dit moment is er al een visie en beheerplan voor het Zocherpark. Het is van belang dat bij verdere realisatie van het singelpark rondom zowel een nieuw inrichtingsplan als een nieuw beheerplan wordt gemaakt waarbij inderdaad al de betrokken wijken en belanghebbenden gezamenlijke afspraken maken. De update van het beheerplan is nog niet geprogrammeerd maar behoort bij de uitwerking van de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 in de komende jaren.

gemeenteraad voor het Zocherplantsoen een Beheersplanin de zin van de wet opstelt waarin - het beheer (en het budget en de overige middelen) aan een van de betrokken wijken toebedeeld wordt te wijzen (voor de hand ligt dat dat de Binnenstad zal zijn) - een samenhangend beheer mogelijk gemaakt wordt en - een bruikbare procedure voor het oplossen van 'grensconflicten' wordt gegeven. In de afgelopen ca. 25 jaar is dit vanuit de burgerij meerdere malen aangekaart zonder dat er een reactie kwam. Waarschijnlijk heeft de burgerij er meer visie op dan de gemeentelijke diensten. Het is daarom verstandig om vanaf het begin van de ontwikkeling van het Beheerplan de betrokken burgers te raadplegen. Er zijn immers verschillende documenten die over burgerparticipatie spreken. Dat moet dan ook verwerkelijkt worden.	
De binnenstad als woongebied De binnenstad is geen openluchttheater of openluchtmuseum waarin ook nog een beetje gewoond wordt. De binnenstad is vooral een woongebied. Is het er prettig wonen, dan gaat daarvan een beschermende werking uit richting de in de binnenstad gevestigde bedrijven. Veel woningen en kamers in de binnenstad zijn eigendom van beleggers die de binnenstad als verdienobject hebben. Deze beleggers verhuren aan een vlottende bevolking die over het algemeen geen andere binding met de binnenstad heeft dan dat die daar een tijdelijke verblijfs-/slaapplek vindt. Veelal hebben deze personen geen zorg voor de fysieke en sociale omgeving, waarmee ze maar een flinterdunne band hebben. Er dient acuut een rem gezet te worden op het uitpezen van de binnenst ad. In een verordening kan vastgelegd worden dat kopers van een woning er zelf moeten gaan wonen en moeten blijven wonen en tevens ingeschreven blijven staan als bewoner van de desbetreffende woning/kamer. Daar dient niet eenmalig, maar regelmatig controle op te zijn door bestandssystemen met elkaar te vergelijken. Waar de 'privacy' regelgeving in dat verband knellend is, kunnen de obstakels met enkele ingrepen opgeruimd worden. Goed beschouwd is de privacy ook niet in het geding bij controle op de naleving van een verordening. De wet Bibob, de horecaregelgeving en de verkeersregelgeving worden ook niet door 'de privacy' gehinderd.	**De binnenstad als woongebied** Zie ook de reactie op de ‘Woonvisie’ van Actiegroep Binnenstad 030 (inspraakreactie 84) De Omgevingsvisie Binnenstad onderkent het belang van de woonfunctie in de binnenstad (zie blz. 77). De Woonfunctie is essentieel voor binnenstad, o.a. voor levendigheid, sociale veiligheid en sociale samenhang. Tegelijkertijd is de binnenstad niet alleen een woonwijk, maar een plek waar van oudsher allerlei functies samen komen voor bewoners van de hele stad en bezoekers van verder weg. Het zoeken naar een manier waarop de verschillende functies het beste samengaan met behoud van de 4 belangrijkste kwaliteiten van de binnenstad (schoonheid, variatie, veerkracht, in een ontspannen omgeving) is de kern van de Omgevingsvisie. Ook de buurten verschillen: functies, doelgroepen/woonmilieus verschillen per buurt/straat. Juist die variatie is een kracht van de binnenstad en willen we graag zo houden. Dat betekent dat wij inzetten op wonen voor diverse huishoudens en doelgroepen (waaronder ouderen, gezinnen, mensen met beperking, en woningen voor een kleinere cq. modale portemonnee). Om de woonfunctie te beschermen hebben we, bijvoorbeeld via de Huisvestingsverordening, op diverse vlakken maatregelen genomen. Duidelijk voorbeeld daarvan is het limiteren van tijdelijke particuliere verhuur (short stay) en maximaal 60 dagen vakantieverhuur, het

	omzetten van woningen naar kamerverhuur is alleen mogelijk als leefbaarheid en openbare ruimte het toelaat (bijv. geluid; auto/fietsparkeren), er zijn ondergrenzen voor oppervlakte vastgelegd voor woningsplitsing. We willen de schaarse woningvoorraad in het centrum beschermen en bovendien geen onaantrekkelijke doorgangshuizen creëren. Om speculatie te voorkomen sturen we bij bouw van nieuwbouwwoningen aan op zelfbewoningsplicht en een antispeculatiebeding op te nemen. We kunnen echter nog niet voldoende sturen. Daarom dringt de gemeente er bij het Rijk op aan om ook zelfbewoningsplicht bij aankoop van bestaande woningen (in de categorie betaalbaar) in de binnenstad, om speculatie te voorkomen. Tot slot onderzoeken we de mogelijkheid voor de invoering van 'voorwaarden goed verhuurderschap' in combinatie met verhuurvergunning'. Short stay is eventueel nog wel mogelijk bij transformatie van een niet-woonfunctie of bij nieuwbouw. En tot slot is er in principe geen ruimte meer voor nieuwe hotelontwikkeling na een aantal jaren van groei, tenzij het om bijzondere middelgrote concepthotels of bijzondere doelgroephotels gaat (zie ook: ‘Beleid tijdelijk verblijf en bijstelling hotels’ bij agendapunt 14 en het Toerismebeleid)
Bewoningsdichtheid Het ene na het andere pand wordt opgesplitst tot kleine wooneenheden of zelfs miniatuurwoningen. Dat moet acuut gestopt worden. De binnenstad raakt te vol, met allerlei problemen op het punt van hygiëne en het sociale leven tot gevolg. Ja, anderen moeten ook wonen maar de aanwas in Utrecht komt vooral niet voort uit reproductie van de Utrechters, maar door de deur wagenwijd open te zetten en open te houden voor mensen die van elders uit Nederland komen. Bronaanpak is hier noodzakelijk. Bij voortgaan op de nu gevolgde weg zullen mensen die goed voor de binnenstad zorgen weg gaan trekken. Zoals het nu gaat wordt het fundament gelegd van een eigentijdse herschepping van het beeld uit 1900, zoals beschreven door Louis Hermans https://nl.wikipedi a.org/ wiki/ Woningwet De steden van de 19e eeuw verpauperden door de grote toestroom van anderen elders in het land. Dat had vooral van doen met extreme concentratie van werkgelegenheid, zoals nu ook het geval is.	**Bewoningsdichtheid** Zie hierboven

Binnenterreinen De nota geeft geen aandacht aan binnenterreinen. Het woord binnenterrein komt in de tekst éénmaal voor, in de titel onder een tekeningetje. Met binnenterreinen bedoelen wij nadrukkelijk geen hoven als bedoeld op blz. 35 e.v. De binnenstad kent - opgenomen in bouwblokken - veel binnenterreinen die overwegend in particuliere handen zijn. Die binnenterreinen hebben, of hebben potentieel, een belangrijke functie met betrekking tot	**Binnenterreinen** Met hoven bedoelen wij nadrukkelijk ook de binnenterreinen. We zijn het dan ook eens over de belangrijke rol die deze hoven c.q. binnenterreinen spelen en kunnen gaan spelen in de toekomst. De vele hoven zijn karakteristiek voor de Utrechtse binnenstad, en wij gaan ons inspannen om deze waar mogelijk bij te laten dragen aan het leefbaarder maken van de binnenstad. Over de praktische invulling daarvan: de ontwikkelingsrichtingen in de Omgevingsvisie kunnen gelezen worden als houvast voor het maken van beleid. Het concretiseren van de 26 ontwikkelrichtingen volgt na het vaststellen

- het psychisch welbevinden van de burger. Je kan er eens een stukje wegkijken, wat in de stad waar bijna elk stukje vrije ruimte bebouwd of anderszins benut wordt, een afnemend verschijnsel is - het relatief rustig verpozen - het veilig spelen van kinderen; de kinderen zien dan ook eens wat anders dan een beeldscherm ofteevee - de zgn. klimaatopgave; er kan groen geplant worden. (Veel groen is overigens van weinigbetekenis voor de klimaatopgave, dus opletten) - het verblijven en foerageren van vogels en andere kleine dieren die volgens het groen- enfaunabeleid een plek moeten hebben. Binnenterreinen moeten niet bebouwd worden, geen horecafunctie krijgen, geen bedrijfsactiviteiten toelaten, geen parkeerterrein zijn. Indien binnenterreinen in private handen zijn kan met de eigenaren een medegebruik regeling afgesproken worden. Mogelijk kan een korting op gemeentelijke belastingen de eigenaren over destreep halen. Het bestemmingsplan Binnenstad van 1984 staat ruim stil bij de functies van de binnenterreinen en spreekt zich uit tegen parkeren, bebouwen en bedrijfsactiviteiten op de binnenterreinen. Deze visie mag wel weer opgewarmd worden.	van de Visie.
Parkeren In de 18de eeuw moesten Utrechters hun koetsen en karren van de straat halen en binnenshuis of anderszins binnen stallen. Na de intrede van de auto is dat beleid geleidelijk verlaten, waardoor de publieke ruimte feitelijk genaast werd door de autobezitter. Een ommekeer is mogelijk, maar ook nu geleidelijk. Het schiet echter niet op als aan intenties geen concrete maatregelen en een tijdstabel verbonden worden. Het opheffen van parkeerplaatsen scheelt in de opbrengst van gemeentebelastingen. Er moet - in gesprek met het publiek - gezocht worden naar andere vormen van gemeentebelastingen (via het gebruikelijke belastingbiljet, of met indirecte belastingen). Progressiviteit in het stelsel is gewenst. In de Binnenstad zijn naast de grachten enkele plekken waar het parkeren in de publieke ruimte visueel buitengewoon verstorend is: Pelmolenweg (voor zover niet afgeschermd door de groene wal), Pelmolenplantsoen, Servaasbolwerk (voor zover niet afgeschermd door de groene wal),	**Parkeren** Op weg naar 2040 streeft Utrecht naar een binnenstad waarvan de mobiliteit in balans is met de gewenste sfeer. Die ontspannen sfeer behoudt de stad door een inrichting met meer ruimte voor voetgangers en voor aangenaam verblijven. Bij deze keuze past alleen bestemmingsverkeer. In de binnenstad draait de inrichting in de eerste plaats om wonen, winkelen en verblijven door mensen en niet om stromen verkeer te faciliteren. Een aspect dat hieraan kan bijdragen is het verminderen van het autoverkeer dat een alternatief heeft of een alternatief kan worden geboden. Door minder autoverkeer, zowel rijdend als stilstaand, in de binnenstad toe te laten kan een bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de ruimte voor voetgangers, verblijven, recreëren en groen, en het ervaren van de schoonheid van de binnenstad. We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals hierboven genoemd. Alternatieven voor parkeren op straat zijn parkeerplaatsen in parkeergarages aan de

het Lepelenburg onder de bomen nabij de hoek met de Herenbrug, het Hieronymusplantsoen waar de auto's zelfs de hoogte in worden gestoken. Stadsbezoekers die aan de buitenkant van de singel lopen, spreken vaker over de lelijke aanblik van al die auto's. Dit moet nodig verbeterd worden.	rand van de binnenstad (voor bijvoorbeeld bewoners en bezoekers) en aan de rand van de stad op een P+R (voor bijvoorbeeld bezoekers). Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten mogelijk blijven maken, dus voor het laden en lossen, voor personen die minder goed ter been zijn en nood- en hulpdiensten. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. In uw reactie geeft u een aantal locaties aan waar naar uw mening parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven. Deze tips nemen we mee in de verdere uitwerking van het streven om parkeerplaatsen op te heffen. Uiteraard moet ook bekeken worden welke alternatieve inrichting hiervoor in de plaats zou moeten komen.
Transport, vervoer Het straatparkeren wordt deels gemotiveerd door de behoefte aan een transportmogelijkheid (iets van zekere proporties of gewicht halen of brengen). Ook is er de wens om een vervoermiddel 'bij de hand' te hebben waarmee het gerieflijk reizen is. Het 'bij de hand' hebben van een vervoermiddel is in de binnenstad overigens al langere tijd betrekkelijk. Velen moeten enkele honderden meters lopen om hun gestalde voertuig te bereiken. Indien het binnenstedelijk taxivervoer op een andere leest wordt geschoeid kan veel van het ongemak dat uit het opheffen van straatparkeren voortvloeit worden gecompenseerd. In onze opvatting pendelen deze taxi's vooral tussen binnenstadsadressen en de transferia's en OV- knooppunten. Mensen die het ongevere vertrekpunt en vertrektijdstip delen, c.q. het ongevere aankomstadres delen, reizen net als in trein, bus en metro samen. Via de chauffeur delen zij dekosten. Taxi's moeten voertuigen zijn die bijna overal mogen komen. Het moet gaan om automodellen die het voor mensen die minder beweeglijk zijn, mogelijk maken relatief gemakkelijk in- en uit te stappen. Ook moet het mogelijk zijn op een vlakke laadvloer kleine vrachtjes mee te nemen. In de taxi mag niet worden gerookt, ook niet als de chauffeur er alleen in zit. De taxivergunningverlener moet eisen aan het voertuig en aan de chauffeurs stellen. Door deze benadering hebben de taxi's goed emplooi en zal de ritprijs per persoon drastisch kunnen dalen en wordt het aantal aanwezige en rijdende auto's in de binnenstad teruggebracht. Om de binnenstad fietsluwer te maken dient een (verkeers- en sociaal veilig) snelfietspad tussen hetstation en de Uithof te	**Transport, vervoer** Eén van de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan is dat de stad goed bereikbaar blijft en dat er goed en betaalbaar openbaar vervoer is. Rekening houdend met de structuur en het karakter van de stad, de te verwachte drukte, de reisbehoefte in en van en naar de stad en haar (kwetsbare) bewoners. Taxivervoer is momenteel een klein onderdeel van het totale vervoersaanbod. Taxi's rijden rond vanuit een commercieel oogpunt. Taxi's maken formeel geen onderdeel uit van het Nederlandse Openbaar Vervoer systeem. Dit in tegenstelling tot trein, bus en tram vervoer. Het aanbod van taxivervoer wordt steeds diverser en verandert met de opkomst van taxi's zoals Uber en Bolt. De behoefte van de moderne reiziger is ook aan het veranderen. Die behoefte spitst zich toe op een verplaatsing die veilig, kwalitatief hoogwaardig, efficiënt, laagdrempelig en niet te duur (in vergelijking met regulier OV) is. Het taxivervoer in Nederland is op hoofdlijnen verdeeld in drie segmenten: het contractvervoer en doelgroepen vervoer (zoals leerlingenvervoer en regiotaxi), de opstapmarkt (taxi's vanaf de taxistandplaatsen) en de belmarkt (vooraf bestellen van een taxi telefonisch of via een app op je smartphone). Voor een groot gedeelte is er landelijke wet en regelgeving (WP2000). Voor de opstapmarkt heeft de gemeente aanvullende lokale bevoegdheden (stellen van kwaliteitsregels), hiervoor is in Utrecht net als in enkele andere steden een taxiverordening vastgesteld. Bel- en Uber/Bolt vervoer vallen hier niet onder. Voor contractvervoer en doelgroepenvervoer is een ander regime van toepassing en hiervoor heeft ook de provincie Utrecht een

worden aangelegd, buiten de binnenstad om.	belangrijke (wettelijk verankerde) rol. Op dit moment lijkt een concept dat u voorstelt, binnen de landelijke wet- en regelgeving niet eenvoudig te realiseren. Ook lijken er op het eerste gezicht wat technische haken en ogen aan het voorstel te kleven, zoals de verrekening van de ritprijs bij verschillende in- en uitstaplocaties met meerdere passagiers. We zien echter ook dat de taximarkt zich ontwikkelt. Het is mogelijk dat in de toekomst de vervoers- en taximarkt zodanig gaat wijzigen dat een concept zoals in uw voorstel praktijk wordt, maar op dit moment zien we die ontwikkeling nog niet. Mogelijk wel op termijn, rekening houdend met de doorlooptijd van de omgevingsvisie tot 2040. Voor wat betreft het fietsen. Door de groei van de stad groeit ook het aantal fietsers. Om deze enorme groei van de fiets te faciliteren zetten we in op het meer spreiden van fietsers. Er blijken dagelijks fietsers dóór de binnenstad te fietsen die daar geen bestemming hebben Door het spreiden van de dikke fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels zorgt ervoor dat fietsers zich gebalanceerd spreiden over verschillende routes naar en door de stad zodat de verwachte fietsgroei kan worden opgevangen. Dit vereist fijnmazigheid in het netwerk zodat ook uit meerdere routes gekozen kan worden. Deze nieuwe routes worden gerealiseerd door straten te transformeren tot fietsstraten, door nieuwe verbindingen aan te leggen en soms door nieuwe bruggen en/of tunnels om barrières te slechten zodat niet iedereen langs dezelfde drukke route hoeft te fietsen.
Expositieruimte Het afsluiten van delen van de binnenstad voor het zwaarste vrachtverkeer leidt tot het verschijnsel dat er net buiten de afzettingen te grote vrachtauto's worden op- en afgeladen, waardoor de aldaar wonende mensen steeds meer in een expeditiegebied komen te zitten. Voor wat betreft Nieuwegracht-oost en zijn directe omgeving, waar wij de blik het meest op gericht hebben, gaat het om het Servaasbolwerk, het Lepelenburg, het ventstraatje Hieronymusplantsoen en de rijweg Maliesingel, globaal tussen de nrs. 12-25. Op de Maliesingel worden op de rijweg nogal wat vrachtauto's op- en afgeladen. Vooral vuile vorkheftrucs rijden de vaak wankelende	**Expeditieruimte** (typefoutje nemen we aan) Bevoorrading van de binnenstad is noodzakelijk en gaat soms gepaard met (enige) overlast. Logistiek is noodzakelijk voor o.a. renovatie en behoud erfgoed, het bijvullen van winkels en supermarkten, thuisbezorgen van pakketten en boodschappen en afvoeren van afval. De binnenstad is een kwetsbaar gebied en daarom moet bevoorrading (logistiek) met voertuigen die geschikt zijn voor dit gebied. Dus met kleine, lichte en nul-emissie voertuigen. Om dit af te dwingen zijn er verschillende beperkende maatregelen ingevoerd. De aslast beperking voor zwaar verkeer op de meest kwetsbare delen is een maatregel die al vele jaren geleden ingevoerd is. De laatste jaren komen daar andere beperkende maatregelen bij en in een groter gebied, om het aantal overtredingen verder terug te

vracht (onveiligheid) de nabije binnenstad in of uit, waar het zo uitkomt met negeren van de aangewezen rijrichting. De logistiek van de binnenstad is een zorgenkind en dient voortvarend en effectief te worden aangepakt. Binnenstadsbewoners hebben hieromtrent veel waarnemingen en ideeën. Gebruik datdan ook; de op papier levende participatie verwerkelijken. Het openbaar groen wordt ook al te vaak als reservegrond gebruikt die geschikt geacht voor het stallen van voertuigen en machines, voor het opslaan van materialen. Het behoeft weinig uitleg dat dat gebruik funest voor het levens groen. Groen is niet als een trottoir, dat na plaatsvindende werkzaamheden schoongeveegd kan worden en dan weer als vanouds is. De openbare ruimte moet dusdanig worden ingericht dat deze praktijken bemoeilijkt worden. Vergunningen moeten anders dan nu helder de do's en don'ts vermelden, met sanctiebepalingen en een handhaving die anders dan nu adequaat is. Vergunningen kunnen regels bevatten over het aantal en de grootte van machines en voertuigen die de binnenstad ingebracht worden en voor de hoeveelheid materiaal dat opgetast wordt. Het zogenoemde just-in-time bevoorradingssysteem van supermarkten kan voor het laatste als voorbeeld dienen.	dringen en het erfgoed beter te beschermen. De transitie naar kleine, lichte en schone voertuigen is niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Ondanks de verschillende beperkende maatregelen uit het verleden. Dit komt onder andere door de afschrijving huidige wagenpark en bestellen nieuwe voertuigen die voldoen aan de nieuwe regels. Ook willen vervoerders efficiënt bevoorraden, door met zo min mogelijk bewegingen een zo groot mogelijk volume goederen de stad in te brengen. Daardoor rijden er nog steeds grotere type voertuigen die op steeds minder plekken kunnen laden en lossen en dat geeft overlast op deze plekken. Dit waterbedeffect en de transitie in goederenvervoer heeft onze aandacht en prioriteit. In de Mobiliteitsvisie 2040 en in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 wordt voorgesteld om op alternatieve manieren de binnenstad te bevoorraden (kleine, lichte, schone voer- en vaartuigen) en door goederenverkeer beter te faciliteren (o.a. via hubs) en te reguleren (intelligente toegang en data-delen). De maatregelen hiervoor worden de komende jaren verder uitgewerkt, waarbij bewoners kunnen inspreken en meedenken bij deze oplossingen. De ruimte is schaars in de binnenstad en groen misschien nog wel schaarser. Daarom moeten er keuzes gemaakt worden in het gebruik ervan. Het heeft niet de voorkeur de opslag van materialen en materieel in het groen te doen. Het renoveren of verbouwen van gebouwen neemt vaak meer ruimte in beslag in verband met opslag van goederen en materieel. Waar mogelijk gebeurt dit inpandig (House Modernes in de Lange Viestraat) of in de directe omgeving op eigen terrein of in de openbare ruimte, zoals een parkeerplaats. Het openbaar groen is alleen een optie als er geen andere alternatieven zijn. Daar wordt op gestuurd en op gehandhaafd. De grootte van materialen en materieel wordt bij de vergunningverlening getoetst aan de beperkende maatregelen die gelden in de binnenstad.
Veilig verkeer Door middel van onderzoek waarin de binnenstadsbewoners goed gehoord moeten worden, moetende verkeersonveilige plekken in kaart worden gebracht en worden aangepakt. In 1996 voor het laatst werd er gekeken naar de verkeersveiligheid op de routes die door schoolkinderen worden gebruikt. Met de aanbevelingen uit het onderzoek is nagenoeg niets gedaan, sterker nog, de situatie lijkt verslechterd.	**Veilig verkeer** In algemene zin streven we naar een optimale verkeersveiligheid, ook voor de Binnenstad, met zijn dynamiek. In de gemeentelijke begroting is structureel budget beschikbaar voor de aanpak Verkeersveiligheid. Dit budget is beschikbaar voor aanpassingen in de openbare ruimte, maar ook voor gedrags- en educatieve maatregelen voor schoolkinderen. Zo doen we in de stad pilots met de ‘schoolstraat’, waarbij we straten tweemaal per dag (tijdens breng- en haaltijden) afsluiten voor auto’s om zo ruimte te geven aan kinderen die met de

	fiets naar school gaan. Daarnaast kunnen scholen gebruik maken van de Scholenaanpak en de campagne ‘Lekker lopen, fijn fietsen’. De scholen kunnen hier al gebruik van maken. Daarnaast kunnen bewoners of andere partijen locaties aangeven bij de gemeente die als verkeersonveilig worden ervaren. De gemeente bekijkt dan op basis van een aantal gegevens, zoals ongevallen en meldingen of er sprake is van een verkeersonveilige situatie die met fysieke of bijvoorbeeld gedragsmaatregelen zijn op te lossen.

Speelgelegenheid voor kinderen ouder dan de kleuterleeftijd Deze is bijzonder schaars. Daar moet meer van komen. Er is behoefte aan minder gestructureerde speelplekken. De ruimte dus niet vol zetten met allerlei toestellen. Minder structuur wakkert de fantasie, de creativiteit aan	**Speelgelegenheid voor kinderen ouder dan de kleuterleeftijd** Wij erkennen dat er in de binnenstad een tekort is aan speelplekken (p81). Wij onderschrijven uw oproep voor ‘ongestructureerde speelplekken’. Met het toevoegen van meer groene (park)ruimte en het vergroten van de verblijfskwaliteit (zitgelegenheid, waterelementen, etc.) ontstaan er juist meer van dit soort informele speelplekken. Wij verwachten dat door het openen en beter inrichten van hoven en bij de aanleg van het Singelpark mogelijkheden ontstaan om speelruimte toe toevoegen (p81). Daarnaast zullen we bij de herinrichting van de openbare ruimte zoeken naar mogelijkheden voor formele speelruimte (speeltuinen) als informele speelruimte (multifunctionele ruimte waar je kan spelen, zoals een grasveld of een object met meer dan één functie zoals een muurtje) (p154). De leeftijd en interesse van kinderen en jongeren vraagt om verschillende type inrichtingen van speel- en verblijfplekken. We kijken hierbij ook expliciet naar de behoefte van oudere jeugd. In de bijlage van het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen staat hierover het volgende: ‘Voor jongeren is het buiten op straat zijn met hun groep belangrijk. Zij hebben behoefte aan een plek voor ontmoeting en bewegen/sporten in een setting die aansluit bij hun behoefte en ontwikkeling. Een goede afstemming tussen jongeren, jongerenwerk, stedelijke sportorganisaties en omwonenden is niet alleen belangrijk om een dergelijke plek te ontwikkelen, maar ook om mogelijke overlast te voorkomen bij het gebruik van de plek. De jongeren wisselen om de paar jaar, maar de omwonenden blijven meestal langer op die plek wonen’ (p14).
Hangplekken voor de oudere jeugd en adolescenten In het 'hangen' speelt zich sinds mensenheugenis (en langer) een belangrijk deel van de socialisatieprocessen af. Eigen aan de socialisatie is onder meer ook het opzoeken en soms overschrijden	**Hangplekken voor de oudere jeugd en adolescenten** Zie hierboven.

van de grenzen van wat betamelijk is. Primair is dat geen openbare orde vraagstuk, maar door de manier waarop het 'hangen' door publiek en overheid benaderd wordt, wordt het snel een veldwachtersissue. De jeugd heeft i.h.a. geen behoefte aan ontworpen, gedesigneerde hangplekken en wil ook niet al te vaak onder toezicht 'hangen', noch in jeugdhonken, noch in de horeca. Op dit punt moet wat mogelijk gemaakt worden.	
Horeca Het aantal horecavestigingen (dat is iets anders dan horecabedrijven, die kunnen immers meerdere vestigingen hebben) en de grootten daarvan, moeten omwille van de leefbaarheid van de binnenstad eerst gestabiliseerd en vervolgens - nader te bepalen - wat teruggedrongen worden. Het zijn vooral de horecagasten die het probleem vormen (een waterval van stemmen en het luidruchtig komen en gaan), naast vaker te luide muziek vanuit de horecabedrijven. Maar de horecaondernemers zouden er bij verordening verantwoordelijk voor gemaakt kunnen worden. De binnenstad heeft een centrumfunctie doch deze is in de voorbije decennia verzwaard doordat de horeca in woonbuurten buiten de binnenstad veelal de geest gaf. De gemeente zou het vestigingsklimaat en de diversiteit voor horeca in woonbuurten mogen verbeteren (waarbij aldaar ook op de woonfunctie gelet moet worden).	**Horeca** Zie inspraakreactie 84 bij onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’ en ‘richting 12’. We verwijzen u ook naar blz. 13 van het recent gepubliceerde plan van aanpak overlast, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans’ voor het wettelijk kader. In het algemeen streeft de gemeente naar spreiding van horeca over de stad, passend bij de verschillende wijken en buurten. Het Ontwikkelingskader Horeca Utrecht 2018 maakt de ontwikkeling van horeca in de wijken mogelijk en biedt hiervoor kaders. Hiermee zetten we in op de spreiding van groei. In de binnenstad is alleen selectieve groei mogelijk, vooral in het lichtere segment. Gezien de groei van de bevolking streven wij geen krimp van voorzieningen, waaronder horeca, na.
Groen In toenemende mate wordt bij herconstructie in de stad solitair groen toegepast. Boompjes en af en toe heesters die helemaal allen, op zichzelf staan. Groen kan pas goed gedijen als het samen met andere plantaardige entiteiten zijn leven leeft, in *groenstructuren* verkeert. De laatste jaren is gebleken dat de biologische kwaliteit van de bodem van grote betekenis voor de ontwikkeling van het groen en dat groen dat het moeilijk heeft vaker via de bodem 'steun' ontvangt van andere planten in de nabijheid. Het plantten van groen in zogenoemde containers, plekjes van enkele kubieke meters redelijke bodem, staat haaks op dit inzicht. De bodemcontainers worden in de meeste gevallen begrensd door zand dat biologisch morsdood is. Veel voorbeelden daarvan zijn het nieuwe stationsgebied en delen van de oevers van het open gegraven	**Groen** In de Omgevingsvisie is met name aandacht voor de bodem bij richting 19: regie op de ondergrond. Het belang van een gezonde bodem voor een goede groenstructuren staat buiten kijf. De ambitie is om functies in de ondergrond van de binnenstad beter te ordenen, maar de wijze waarop hier regie kan worden gevoerd is onderdeel van de uitwerking van de visie. Wij onderschrijven uw oproep om robuuste groenstructuren te maken, tegelijkertijd is de ruimte (in de ondergrond) vaak erg beperkt. Wij zetten daarom óók in op solitaire bomen en kleinere ingrepen zoals vergroenen van wanden, omdat deze toch van toegevoegde waarde kunnen zijn voor de beleving van bewoners en bezoekers. Ook kan één boom toegevoegde waarde hebben als ecologische stapsteen. In Richting 16 Singelpark rondom vergroten wordt geagendeerd dat het belangrijk is dat Utrecht investeert in goede groeicondities voor bomen, zeker gezien het veranderende

singelgebied te vinden. Een *groenstructuur* kan zich daardoor niet ontwikkelen. Het groen kan niet goed tot ontwikkeling komen en heeft een te korte levensduur. De omgevingsvisie geeft aan dat horeca en horecaterrassen uit de parken moeten blijven. De Omgevingsvisie geeft aan dat horeca-uitbreidingen in de parken niet gewenst zijn. Het steekt ons dan ook dat café Orloff op de hoek Nobelstraat/Zocherplantsoen een terrasuitbreiding is vergund en dit temeer daar wij eerder dan dit aan de orde kwam de gemeente hebben gevraagd om de parkingang daar te verbeteren, te herinrichten. Wij gaven aan daar concrete ideeën over te hebben. Wij vonden echter geen gehoor. Het onderwerp werd op de lange baan geschoven. De hier bedoelde terrasuitbreiding heeft de coronasituatie als achtergrond. Dit verheelt niet dat beleidsvoornemens zomaar aan de kant geveegd worden als actuele inzichten daartoe prikkelen. Dit heeft een stevige link met het eerste item van deze tekst, nl. rechtsbescherming en de relatie vanomgevingsvisie en bestemmingsplan. Overigens hebben de opeenvolgende caféhouders op de locatie een lange geschiedenis ontwikkeld (al van voor de geboorte van veel raadsleden en ambtenaren), op het punt van pogingen parkgrond in gebruik te nemen. Jaren geleden is hen al één vinger gegund. Dat moet niet meer worden. Ondernemen is risico nemen, zeggen ondernemers. Neerstrijken op een locatie zonder uitbreidingsmogelijkheden houdt zeker risico in. Daar moeten ze het maar mee doen, dan wel een horecazaak beginnen in een stadswijk die op dat punt slecht bedeeld is.	klimaat. Betreft het uitbreiden van terrassen in het Singelpark: In Richting 16 Singelpark rondom vergroten staat dat er geen nieuwe (semi-)permanente commerciële functies, zoals terrassen in het groen komen. Het vergunde coronaterras is van tijdelijke aard en zal in een later stadium worden opgeheven.
Herrie Vooral buiten coronatijd worden woongenot, rust en slaap ernstig aangetast door de hoeveelheid en de mate van herrie van horeca, festivals, evenementen, luidruchtige buren, verkeer en logistieke activiteit en. Dit leidt tot gezondheids- en sociale problemen die een grote maar slecht concreet te maken kostenplaatjes voor het individu maar zeker ook de gemeenschap hebben. Het optreden hiertegen is ronduit slap en ineffectief. Dit moet anders. De grote toename van de apparatuur die het zogenoemde inpandige klimaat moet regelen, werkt behalve erg ontsierend, door zijn herrie,	**Herrie** We weten dat er in delen van de binnenstad sprake is van geluidhinder voor bewoners. Overlast van geluid komt van verschillende bronnen. Waar mogelijk stelt de gemeente eisen bij vergunningverlening en handhaaft zij daarop. *Uitgaan* (horeca; evenementen) Zie o.a. in de Omgevingsvisie Binnenstad 2040 richtingen 12 ‘Horeca past bij de plek’, 14 ‘evenementen passen bij de locatie’ en 15 ‘balans tussen levendigheid en rust’. Zie voor antwoord inspraakreactie 84 bij onder het kopje ‘de leefbaarheid neemt af’ en ‘richting 12’.

trillingen, vaker ook laagfrequent geluid, negatief uit op degezondheid en het leefklimaat. Aan de aard en installatie van deze apparatuur dienen via de bouwverordening dringend eisen gesteld te worden, in een formulering die handhaafbaarheid mogelijk maakt. Van boten in de grachten en op de singel komt vaak veel lawaai. Dat moet teruggedrongen worden. De gemeente zou per buurt of straat(deel) geluidsnormen mogen stellen, gedifferentieerd naar het dagdeel, ook rekening houdend met de bouwaard van de aanwezige woningen.	*Verkeer* (rijdend; varend) Geluid van verkeer moet minder moeten worden door het doel in deze Omgevingsvisie om van de binnenstad verblijfgebied te maken, met minder doorgaand verkeer en minder parkeerplaatsen. Ook wordt ingezet op emissievrij vervoer zowel over de weg als het water. *Installaties* De geluideisen aan installaties behoren bij de uitwerking van de Visie. Bij nieuwe vergunningaanvragen eisen we dat installaties niet voor geluidhinder aan stille achterkanten van woningen mogen zorgen. Geluid van installaties bij bedrijven dienen te voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit. Bij klachten wordt hierop gehandhaafd. Als er sprake is van een stille achterzijde van nabijgelegen woningen, kan conform het Utrechtse geluidbeleid een maatwerkvoorschrift worden opgesteld voor 5 dB lager geluidswaarden. Vanaf **1 april 2021** gelden er geluidsregels vanuit het Bouwbesluit voor warmtepompen. *Geluidsnormen* per dagdeel en per straat Er gelden ’s avonds en ’s nachts al andere, strengere normen dan overdag. En er zijn ook al stille straten en drukke straten in de binnenstad. Voor een aantal gebieden wil de gemeente nadere afspraken maken met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen in *gebiedsprofielen*. Daarin stellen zij plekken vast met veel levendigheid en dynamiek en veel ruimte om te ondernemen, maar ook rustige plekken met beperkte of geen mogelijkheden. In het uitvoeringsprogramma van een gebiedsprofiel kunnen afspraken worden opgenomen om overlast te beperken, met uitzondering van grondwettelijk beschermde rechten zoals demonstreren *Aanpassing tekst* Wij breiden bij richting 15 ‘balans tussen levendigheid en rust’ de beschrijving van de aanpak van overlast uit met wat concrete maatregelen. Blz. 105 laatste alinea **Is nu:** Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad.

	Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens Slim Melden, Gemeente Utrecht]. **Wordt**: Bij de gemeente zijn in 2019 de meeste meldingen uit de binnenstad binnengekomen over overlast van afval (45%), daarnaast behoren lawaai, parkeren, en overlast door verslaafden of daklozen tot de meest gemelde onderwerpen [bron: gegevens Slim Melden, Gemeente Utrecht]. Al voor de afronding van deze omgevingsvisie is begonnen met het opstellen van een plan van aanpak overlast voor de hele binnenstad, 'Levendigheid en Rust in de Binnenstad - aanpak voor een centrum in balans'. In dit plan van aanpak wordt een aantal nieuwe, aanvullende maatregelen voorgesteld of onderzocht. Dit betreft o.a. informatie, advies en mogelijk subsidies voor geluidsisolatie van woningen, het verplicht melden van versterkte muziek door de horeca en inzet van horecastewards. Ook wordt ingezet op actief informeren van de buurt bij afgegeven vergunningen voor evenementen.
Afval De binnenstad is vergeven van het afval. Dit heeft voor een belangrijk deel van doen met de ontwikkelde cultuur om dat wat niet meer gebruikt wordt te laten vallen op of nabij de plek waar het laatste gebruik plaatsvond. Dit heeft zowel betrekking op gebruikte matrassen als op verpakkingsmiddelen van bedenkelijk voedsel en drank, en alles daar tussenin. Een particulier veroorzaakt probleem wordt met het vigerend afvalbeleid op de schouders van de gemeenschap geschoven. De gemeenschapskosten voor opruimen en reinigen zijn hoog. De gemeente moet inzetten op aanpak bij de bron: bij winkels, snackbars, en andere verkooppunten die het toekomstig afval in circulatie brengen. Het gebruik van onverteerbaar verpakkingsmateriaal dat de openbare ruimte 'siert' moet ontmoedigd en later verboden worden (voor dat laatste is een aanpassing van de lokale regelgeving nodig). Niet meer op straat eten en drinken; verbod. Ook de vaak uitbundige omvang van verpakkingen moet aan banden worden gelegd.	**Afval** Wij herkennen de door u genoemde vervuiling en zijn bezig met de uitwerking en voorbereiding van een aanpak bij de bron, bewustwording en het samenwerken aan de verwijdering van het onverteerbare verpakkingsmateriaal met horeca/ondernemers. Helaas ontbreken de middelen om de aanpak dit jaar al op te pakken. Natuurlijk zijn wij bereid om met belanghebbenden te praten over de mogelijkheden om de overlast te beperken dan wel te voorkomen. Dit jaar treedt de Europese richtlijn Singel Use Plastics in werking. Een aantal plastic producten is vanaf 3 juli 2021 niet meer toegestaan. Wij hopen dat deze richtlijn bijdraagt aan vermindering van het plastic afval op straat. Voor nadere informatie verwijzen wij u naar de link van Rijkswaterstaat: https://www.internetconsultatie.nl/ontwerpbesluit single_use_plastics/document/6054. Ten aanzien van het ontwerp van de ondergrondse containers voor papier/karton en glas het volgende. De inwerpopening van

Gemeentelijke afvalcontainers voor papier/karton moeten een ruimere vulopening hebben. De eerdere generatie van deze containers had een 40% grotere vulopening. Op het verwerken van kartonnen verpakkingen als dozen moet iets verzonnen worden. (Prijsvraag??) Glascontainers moeten een vulspleet hebben waardoor kapotte spiegels, ruiten, schilderijglas, enz. ingeschoven kunnen worden. Dat voorkomt dat het naast de containers belandt en daar kapot geslagen wordt.	papier/karton containers is een aantal jaren geleden inderdaad iets anders geworden maar zeker niet 40% kleiner. De huidige inworp is inderdaad iets smaller, maar ook iets breder. Een nog grotere inworpopening zal het risico vergroten op verstoppingen van het huisje (de bovenkant van de container). Overigens wordt nu ook steeds meer gewerkt met speciale papier/karton perscontainers, om de capaciteit waar nodig uit te breiden en met name het volumineuze karton te verdichten. De inwerpopening van glascontainers is bewust zo gemaakt om juist te voorkomen dat andersoortig glas in de container beland. Op deze manier wordt voorkomen dat het verpakkingsglas wordt vervuil met andere soorten glas die het verwerkingsproces tegenwerken. Een goed voorbeeld is bijvoorbeeld thermisch glas dat er hetzelfde uitziet en vaak wordt gebruikt bij ovenschalen, maar een heel andere smelttemperatuur kent. Glas anders dan verpakkingsglas kan naar het afvalscheidingsstation worden gebracht.
Beloopbaarheid van de binnenstad Daarmee is het slecht gesteld. Er is een ratjetoe van verharding, grote verschillen in hoogten, breedten en materiaal. Auto's en fietsen staan op de trottoirs in de weg, net zoals dat het geval is met reclameborden en ander reclamemateriaal, uitstallingen, niet gesnoeide of geleide, overhangende begroeiing, terrassen die uitdijen of terrasstoelen die door de gebruikers verkeerd geplaatst worden. Enzovoort. Enzovoort. De gemeente praat af en toe met Solgu. We hebben geen idee of Solgu iets bruikbaars inbrengt, maar het probleem van de beloopbaarheid van de stad is door de jaren van praten heen in elk geval helemaal niet minder geworden. Solgu is overigens niet een exclusieve belanghebbende.	**Beloopbaarheid van de binnenstad** Uw zorgen over de beloopbaarheid van de openbare ruimte delen wij. We besteden er in de Omgevingsvisie dan ook veel aandacht aan door bijv. ontwikkelingsrichtingen 4. Ruimte maken, 5. Uitnodigende inrichting openbare ruimte, 6. Goed bereikbaar en minder parkeren op straat, 21 De voetganger voorop en 23. Vertragen op de binnenstadsas. We kunnen ruimte maken door beter om te gaan met de bestaande ruimte. Hiertoe worden enkele vergaande voorstellen gedaan, zoals het terugbrengen van de snelheid en hoeveelheid van het overige verkeer, bijvoorbeeld in richting 23. Vertragen op de binnenstadsas. Door het vertragen van andere stromen ontstaat er ruimte in het wegprofiel en kan de voetganger profiteren. Het verdwijnen van de auto van maaiveld, zoals op de Oudegracht en in veel woonstraten, gaat ruimte opleveren die vooral ten goede moet komen aan de voetganger. En het maken van meer ruimte is maar één van de aspecten van het realiseren van meer kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom worden in de Omgevingsvisie bijvoorbeeld ook genoemd: comfort, inrichtingsniveau (goede materialisering maar ook toevoegen van groen en zitgelegenheid), passende functies, en een ontspannen tempo van het verkeer. De Omgevingsvisie zet ook in op het verbeteren van de toegankelijkheid voor voetgangers, voor

	mensen die aangewezen zijn op rolstoel of anderszins niet goed ter been zijn.

Bezorgdiensten De veelheid van bezorgdiensten (in deze context) die in de binnenstad verschijnen legt een hypotheek op de rust, leefbaarheid, verkeersveiligheid van de stad en is bedreigend voor de bebouwde omgeving. Hier past een krachtige regisserende hand, niet van de markt (dat wordt namelijk niks, de markt veroorzaakt het juist) maar van de lokale overheid. Niet acht verschillende bezorgers die op één dag allemaal één straatje bezoeken. Eén bezorger is gewenst. Ook de transporteur die minder dan 1,5 m3 in de binnenstad komt afleveren moet geweerd worden.	**Bezorgdiensten** In de Omgevingsvisie is ook aandacht voor bevoorrading op maat (richting 7). Hierin staat dat, bevoorrading en afvalinzameling in de binnenstad efficiënter en duurzamer moeten worden. Dit is een ingewikkeld proces omdat het gaat over alle verschillende stromen die alle verschillende oplossingen vergen. Voor sommige vervoersstromen kan dat betekenen dat er kleine lichte voertuigen worden ingezet, of vervoer over water. Plaatselijk en voor sommige goederenstromen blijft groot vrachtverkeer noodzakelijk. Bij uitwerking van de Omgevingsvisie worden ook oplossingen onderzocht zoals het maken van afspraken met vervoerders over de bundeling van vervoersstromen. Eén van de maatregelen om meer regisserend op te treden is het instellen van intelligente toegang. Dit houdt in dat alleen voertuigen en transporteurs de binnenstad in komen die aan bepaalde eisen voldoen, zoals schone voertuigen en dat de landing is gebundeld voor een zo klein postcodegebied. Dit zal niet betekenen dat er maar één bezorger per straat komt, maar wel dat het er minder worden die per rit ook minder kilometers maken. Een transporteur kan met intelligente toegang en strengere kaders niet meer voor een enkele zending toegang krijgen tot de binnenstad.
Winkels Zogenoemde speciaalzaken, die naar hun aard klein zijn, zijn grotendeels uit de binnenstad of zelfs uit Utrecht verdwenen. Winkels die levensmiddelen verkopen van andere soort of kwaliteit die gewoonlijk in supermarkten te vinden is, zijn ook grotendeels uit de binnenstad verdwenen. Nogal wat binnenstadsbewoners die buiten het mainstream-assortiment willen kopen, kopen buiten de binnenstad of zelfs ver buiten Utrecht. In onze kring zijn zelfs mensen die al meer dan een jaar niet in bijv. de Lange Elisabethstraat zijn geweest. Dat zegt alles over de aansluiting tussen vraag en winkelaanbod en het 'winkelklimaat'. Het feit dat de binnenstad door zijn drukte, behalve heel vroeg of op maandag in het begin van de middag, niet plezierig is, speelt ook een rol. Dit gaat problemen geven en de lokale economie lijdt daaronder. Ook hier past een ingrijpen van de overheid. Eerst eens praten met de overgebleven speciaalzaken, die soms oud en volgens sommigen aan	**Winkels** Een fijne binnenstad met een mooi aanbod aan winkels en goederen die aansluiten bij behoeftes van bewoners van de stad is een belangrijk streven in gemeentelijk detailhandel beleid. Veel bewoners van de stad stappen op de fiets of gaan te voet naar plekken in de binnenstad waar juist die speciale winkels zitten die voorzien in bijzondere producten. Dergelijk winkels die food en food- gerelateerde producten aanbieden bevinden zich feitelijk verspreid over de binnenstad in straten buiten het directe kernwinkelgebied. En we zien in een aantal straten juist een toename van food gerelateerde speciaalzaken. Denk aan de Lijnmarkt, Oudegracht, Voorstraat en Twijnstraat, maar ook in HC. Het is moeilijk om te sturen op gewenste kwaliteit van producten ‘voor uw kring’. Maar gezien de landelijke trend dat mensen veel interesse tonen in en tijd besteden aan gezond en bijzonder eten en drinken en hier ook geld aan uitgeven verwachten wij dat deze toename van voedselspeciaalzaken de aankomende jaren zal doorzetten. Dat zou wat ons betreft ook een

een oppimpbeurt toe zijn, om te horen wat de condities zijnwaaronder de speciaalzaken kunnen gedijen.	gewenste ontwikkeling zijn die wij zeker ook omarmen. Tot slot wijzen wij u op de mogelijkheden van de markten op het Vredenburg. Deze markten hebben de afgelopen jaren mede onder begeleiding van de gemeente Utrecht een intensieve up-grade ondergaan van warenmarkt naar meer food-markt. Hier staan de beste visleveranciers, kaasspecialisten, notenkramen en ook uitheemse specialiteiten kramen van midden Nederland op loopafstand van het Lepelenburg. Op vrijdag is er zelfs een bijzondere biologische boerenmarkt met zeer bijzondere producten. Een aanrader.
Ondergrondse infrastructuur De binnenstad vertoont ondergronds een wirwar van kabels, leidingen, stadsverwarming, riolen, enz. Dit neemt alleen maar toe. Het heeft tot gevolg dat de mogelijkheid om flinke bomen bij te planten (dringend noodzakelijk vanwege de klimaatontwikkelingen) steeds beperkter worden. De gemeente talmt er al jaren mee, maar mag nu wel eens stappen zetten: er dienen vooreerst oppapier en daarna 'in het veld' leidingenstraten ontworpen te worden en in verordening worden vastgelegd. Een begin kan gemaakt worden met de binnenstadsdelen die het ruimst zijn: de buitenkant en de pleintjes. [Pleinen van proportie kent de binnenstad van Utrecht niet.] De beheerders van de ondergrondse infrastructuur dienen in een tijdpad van ca. 40 jaar (de levensduur van een riool) naar die leidingstraten worden gedwongen en het aantal oversteken van de singel en het Zocherplantsoen moet door concentratie sterk worden teruggebracht. Iedere keer dat een infrabeheerder iets wil veranderen, grootscheeps vernieuwen, enz. moet die met zijn stukje naar de dichtstbijzijnde leidingstraat. Door deze aanpak komen eventuele extra kosten vooral voor rekening van de infrabeheerders.	**Ondergrondse infrastructuur** In de Omgevingsvisie is met name aandacht voor ondergrondse infrastructuur bij richting 19: Regie op de ondergrond. Om de ambities m.b.t. klimaatadaptatie en groen te realiseren is het inderdaad nodig om stappen te zette en de functies in de ondergrond van de binnenstad beter te ordenen. De wijze waarop hierop regie kan worden gevoerd is onderdeel van de uitwerking van de Omgevingsvisie. De gemeente gaat aan de slag met een Visie Ondergrond waarin de (competitie tussen de) ruimtebehoefte vanuit verschillende opgaven in de ondergrond, de afweging en de regie uitgewerkt worden.
De visie van Binnenstad030 Met uitzondering van de opvatting dat men op elk uur van het etmaal op nagenoeg elke plek van de binnenstad met de particuliere auto moet kunnen komen, delen wij de nu bekend zijnde inspraakbijdragen van Binnenstad030.	Zie inspraakreactie nr. 84

Bijlage 21: Communicatie- en participatie activiteiten Omgevingsvisie Binnenstad 2040

Activiteit	Deelnemers	Inschrijving	Datum
1. Algemeen			
1. Online peiling	1239	Open	Mei 2019
2. Startbijeenkomst	187	Open	22 mei 2019
3. Werkconferentie 1	Ca. 160	Open	11 dec 2019
4. Werkconferentie 2	Afgelast corona	Open	17 maart 2020
5. Tussenstand (filmpje + 7 onlinebijeenkomsten)	48	Open	Juni/juli 2020
6. Internationals	Ca. 20	Open	3 maart 2020
7. Leden Binnenstadgroep als klankbord voor verkennen ontwikkelingsrichtingen	14	Op uitnodiging	13 sept 2020
8. Overleg Binnenstadgroep – raasdsleden over proces	6 fracties	Op uitnodiging	12 oktober 2021
9. Samenwerking in de binnenstad na de omgevingsvisie (Binnenstadgroep met wethouder en directeur Centrum)	18	Op uitnodiging	9 november 2021
10. Luisterpalen op 3 plekken	740 gesprekken, gemiddeld 11 min/gesprek	Open	4-13 dec 2019
11. Nieuwsbrief (ca. 3 mnd)	Ca. 1050	Open	Elk kwartaal
12. Email	389	Open	
13. Website www.ubinnenstad2040.nl		Open	tot 1 november 2020
2. Overlast			
Verkenning gegevens (2 bijeenkomsten)	Ca. 20 (mix: bewoners; ondernemers; gemeente)	Op uitnodiging	24 juni 2019 en 14 oktober 2019
3. Natuur en groen			
Natuur als vitaal onderdeel van een aantrekkelijke binnenstad	Ca. 30	Op uitnodiging/ Open	18 oktober 2019
4. Mobiliteit en openbare ruimte			
1. Wandeling/discussie Oude Gracht e.o. (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Open	4 februari 2020 en 27 februari 2020
2. Psychologie van de Openbare Ruimte: Jans Kerkhof (expertmeeting)	Ca. 15	Op uitnodiging	11 februari 2020
5. Energie			
Verdiepingsbijeenkomst	Ca. 20	Open	16 januari 2020
6. Economie			
Expertmeetings economisch vitale binnenstad en vastgoed (2 bijeenkomsten)	Ca. 40	Op uitnodiging	10 februari 2020 en 4 maart 2020
7. Wonen			

Wonen en leven in de Binnenstad 2040	Ca. 40	Open	11 maart 2020
8. Sociaal (gezondheid, welzijn, zorg)			
1. Gesprek met ouderen (focus groep gesprek)	Ca. 10	Op uitnodiging/ open	5 februari 2020
2. Gesprek met studenten (focus groep gesprek) - studentenorganisaties	4	Op uitnodiging/ open	12 maart 2020
9. Cultuur			
1. Expertmeeting cultuurmakers en creatieve werkplekken	Ca. 8	Op uitnodiging	2 maart 2020
2. Grotere cultuuraanbieders (focus groep gesprek)	5	Op uitnodiging	26 oktober 2020

Naast deze activiteiten is het projectteam aangesloten bij bijeenkomsten van of heeft het gesprekken gevoerd met groepen in de stad (bijv. WMO cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030; CMU; VCOC; Klankbordgroep kerken). Ook heeft de projectgroep adviezen ontvangen en gebruik gemaakt van visies en onderzoeken van diverse belangengroepen waaronder de Fietsersbond; CMU/VCOC; WMO Cliëntenraad; Actiegroep Binnenstad 030.

Voor de aankondiging van bijeenkomsten heeft het project social media ingezet bijvoorbeeld met gerichte Facebook-berichten aan bewoners van de binnenstad, ondernemers, bewoners buiten de binnenstad en jongeren.

Inspraak (19 februari – 19 april 2021

Tijdens de inspraakperiode zijn twee algemene online- informatiebijeenkomsten georganiseerd op 23 en 25 maart en een online-informatiebijeenkomst voor ‘Internationals’ op 7 april. Daarnaast zijn op verzoek twee bijeenkomsten georganiseerd, te weten met de Actiegroep Binnenstad 030 (op 8 april) en met de Initiatiefgroep Domplein (op 2 april). De inspraak is breed aangekondigd via een persbericht, de nieuwsbrief van het project, een filmpje voor social media, gerichte Facebook-berichten, paginagrote advertenties in huis-aan-huisbladen in de alle wijken (Stadsblad, VAR, De Brug), posters op reclamezuilen verspreid over de gehele stad, en via de digitale nieuwsbrieven van alle wijkbureaus. Leden van de Binnenstadgroep hebben hun achterbannen geïnformeerd.

Voor de twee algemene online-informatiebijeenkomsten hadden zich circa 75 mensen aangemeld. Ongeveer de helft daarvan heeft ook daadwerkelijk deelgenomen. Dit is overeenkomstig de ervaring bij de online-bijeenkomsten in juli 2020.

De bijeenkomsten van de Initiatiefgroep Domplein, de Actiegroep Binnenstad 030 en de ‘Internationals’ waren gericht op specifieke doelgroepen. De Initiatiefgroep Domplein en de Actiegroep Binnenstad 030 hebben hun eigen achterbannen gemobiliseerd voor deze bijeenkomsten. Dit is bij de bijeenkomst voor ‘Internationals’ ook gebeurd. Binnenstadgroepleden die de ‘Internationals’ vertegenwoordigden, hebben een uitgebreide Engelse samenvatting gemaakt. De samenvatting is gepubliceerd op de website www.utrechtregion.com. Via social media zijn ‘Internationals’ uitnodigd voor de bijeenkomst op 7 april. 27 personen hebben daaraan deelgenomen.