



Nota van Beantwoording

op inspraakreacties
Mobiliteitsplan 2040



Gemeente Utrecht

Utrecht.nl

Colofon

Projectgroep

Projectteam actualisering mobiliteitsplan 2040

Projectmanagement

Maja van der Voet

Opdrachtgever

Bert Coenen, Gemeente Utrecht

Versiedatum

april 2021

Fotografie voorzijde

Juri Hiensch

Inhoudsopgave

Colofon	2
1 Over deze nota van beantwoording	6
1.1. Doel van de nota van beantwoording	6
1.2. Opbouw van de nota van beantwoording	6
1.3. Mobiliteitsplan 2040 – context en raakvlakken	6
1.4. Inspraakreacties	7
1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties	7
1.6. Procedure voor de vaststelling	7
2. Hoofdonderwerpen uit de inspraak	8
2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan	8
2.1.1 Status van het mobiliteitsplan	8
2.1.2 Utrechts planproces, van beleid naar uitvoering	8
2.1.3 Betekenis van lijnen op de kaarten in het mobiliteitsplan	9
2.1.4 Geografische scope van het mobiliteitsplan	9
2.1.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	9
2.2 Reactie op de koers van het mobiliteitsplan	9
2.2.1 Is de koers wel realistisch?	9
2.2.2 Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden?	10
2.2.3 Inclusiviteit en veiligheid	10
2.2.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	11
2.3 Slim Bestemmen (stap 1)	11
2.3.1 Terinzagelegging Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	11
2.3.2 Groei van de stad	11
2.3.3 Binnenstedelijke verdichting en Rijnenburg	12
2.3.4 Meer ruimte voor groen	12
2.3.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	13
2.4 Reisgedrag (Stap 2)	13
2.4.1 Thuiswerken en minder reizen	13
2.4.2 Anders reizen	13
2.4.3 Deelmobiliteit	14
2.4.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	16
2.5 Netwerken op orde (stap 3) - Voetganger	16
2.5.1 Voetgangersnetwerk	17
2.5.2 Inrichtingskenmerken en verkeersveiligheid	17
2.5.3 Uitbreiding voetgangersgebied binnenstad	18
2.5.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	18
2.6 Netwerken op orde (stap 3) - Fiets	18
2.6.1 Waarom een fijnmazig fietsnetwerk?	19
2.6.2 Drukke op de fietspaden en gedrag	19
2.6.3 Spreiden van fietsverkeer	20

2.6.4	Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes	21
2.6.5	Uitwerking van het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen voor de fiets	21
2.6.6	Zorgen over specifieke fietsverbindingen	22
2.6.7	Aanvullende suggesties ten aanzien van het hoofdfietsnetwerk.....	25
2.6.8	Overige vragen	26
2.6.9	Gebiedspecifieke vragen en routes.....	27
2.6.10	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	30
2.7	Netwerken op orde (Stap 3) - Openbaar vervoer.....	31
2.7.1	Spoor, Intercity-bediening voorstadstations en Utrecht centraal.....	31
2.7.2	Wiel- en Spaakverbindingen	34
2.7.3	Basisnet	38
2.7.4	Vervoer voor iedereen	38
2.7.5	Taxi's.....	39
2.7.6	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	39
2.8	Auto.....	39
2.8.1	Voldoende capaciteit van het autonetwerk.....	39
2.8.2	Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht	40
2.8.3	Autoverkeer aan de zuid- en oostkant van Utrecht	42
2.8.4	Nood- en hulpdiensten.....	43
2.8.5	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	44
2.9	Multimodale reis	44
2.10	Goederenvervoer	45
2.11	Slim parkeren	47
2.11.1	Autoparkeren	47
2.11.2	Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad.....	49
2.11.3	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	50
2.12	Slim sturen	50
2.12.1	Meer gemeentelijk verkeer op de snelweg.....	50
2.12.2	Slimme Verkeerslichten	51
2.12.3	Doseren als instrument	51
2.12.4	Vracht- en autoverkeer op busbanen toestaan	52
2.12.5	Geen doorgaand verkeer in Utrecht Science Park	52
2.12.6	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	52
2.13	Binnenstad en Zuidpoort.....	52
2.13.1	Autoverkeer in de binnenstad.....	53
2.13.2	Voetgangersgebied	53
2.13.3	Inrichting wegen/deelgebieden	54
2.13.4	Zuidpoort.....	54
2.13.5	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	56
2.14	Programmeren	56
2.14.1	Afwegingskader.....	56
2.14.2	Fasering versus eindbeeld	56
2.14.3	Wat is er uit het eerdere mobiliteitsplan al gerealiseerd?.....	57

2.14.4	Tijdelijke situaties	57
2.14.5	Kosten en baten	57
2.14.6	Samenwerking met regio en Rijk.....	58
2.14.7	Herijking gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten.....	59
2.14.8	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	59
2.15	Kwantitatieve onderbouwing.....	59
2.15.1	Groeiprognoses	59
2.15.2	Verkeersmodel mobiliteitsplan in relatie tot landelijke inzichten	59
2.15.3	Hanteren van een bandbreedte of gevoeligheidsanalyse	60
2.15.4	Zorg over specifieke maatregelen in het autonetwerk	61
2.15.5	Relatieve in plaats van absolute cijfers	61
2.15.6	Beperkingen van het verkeersmodel	61
2.15.7	Effecten van Corona	62
2.15.8	Resultaten verkeersmodel	62
2.15.9	Verkeersveiligheid kwantificeren	65
2.15.10	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	65
2.16	Monitoring en evaluatie.....	65
2.16.1	Uitwerking monitoring	65
2.16.2	Aanvullende data-inwinning	66
2.16.3	Verbreden monitoring op meer regionale doelen	66
2.16.4	Belang monitoring in verband met Corona en ander reisgedrag.....	67
2.16.5	Concrete doelen ten aanzien van klimaat.....	67
2.16.6	Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan	67
3.	Wijzigingen in mobiliteitsplan 2040	68
3.1.	Wijzigingen in het mobiliteitsplan 2040 naar aanleiding van de inspraakreacties	68
3.2.	Overige wijzigingen (voortschrijdend inzicht o.b.v. parallelle processen en foutjes)	73
Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties en beantwoording.....		77

1 Over deze nota van beantwoording

1.1. Doel van de nota van beantwoording

Tijdens de inspraakperiode van 8 december 2020 tot 1 februari 2021 is het mobiliteitsplan 2040, *Jouw straat en onze stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar voor iedereen* van de gemeente Utrecht (hierna mobiliteitsplan) ter inzage gelegd. Iedereen kon in deze periode reageren op dit plan.

Op 15 december 2020, 11 en 18 januari 2021 zijn er Informatieavonden geweest, waarin de hoofdlijn van het mobiliteitsplan is toegelicht en waarin de deelnemers in deelsessies hun vragen konden stellen. Deze vragen zijn grotendeels in die sessies beantwoord en waar nodig is naderhand persoonlijk contact opgenomen om (aanvullende) vragen te beantwoorden.

Inspraak is - naast dat het ook wettelijk verplicht is - noodzakelijk voor de gemeenteraad om alle belangen te kennen en een goede afweging te maken bij besluitvorming. Met inspraak worden burgers in het algemeen - en belanghebbenden in het bijzonder - betrokken bij het voorbereiden, vormen of uitvoeren van beleid van de overheid. Daarnaast worden - met de reacties en kennis van bewoners en betrokkenen uit het gebied en omliggende wijken - de plannen beter.

In deze reactienota zijn alle inspraakreacties van bewoners, gebruikers (van het gebied), mede (semi-) overheden, belangenorganisaties en andere belanghebbenden opgenomen en beantwoord.

1.2. Opbouw van de nota van beantwoording

In het overige deel van hoofdstuk 1 staat een korte uitleg over de context van het mobiliteitsplan, de inspraakreacties, de wijze van beantwoording en de vervolgprocedure voor de vaststelling van het mobiliteitsplan.

In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de inspraakreacties.

Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen die in het mobiliteitsplan zijn aangebracht naar aanleiding van de inspraakreacties en nadere afstemming met andere projecten.

In de bijlage *Reactienota mobiliteitsplan 2040, deel 1* staan alle inspraakreacties in een tabel. Bij meerdere inspraakreacties zaten ook bijlagen, die niet in deze tabel passen. Deze zijn daarom opgenomen in bijlage *Reactienota mobiliteitsplan 2040, deel 2*. Als het gaat om thema's die veel terugkomen verwijzen we in deze bijlagen naar hoofdstuk 2 uit deze nota van beantwoording. Bij specifieke vragen is de beantwoording in de bijlage opgenomen.

1.3. Mobiliteitsplan 2040 – context en raakvlakken

Met het mobiliteitsplan 2040 beschrijven we hoe we de grote groei van de stad tot aan 2040 gaan opvangen. Dit mobiliteitsplan kent daarom een nauwe samenhang met de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040), waarin beschreven staat hoe en waar de stad zich ontwikkelt. We hebben hierbij aandacht voor de klimaatopgave, de energietransitie, vergroening en een gezonde omgeving voor bewoners en bezoekers.

Ook de RSU 2040 heeft de afgelopen periode (deels overlappend met het mobiliteitsplan) ter inzage gelegen. Inspraakreacties op de RSU 2040 en het mobiliteitsplan 2040 zijn in onderlinge samenhang beantwoord.

Tegelijkertijd vormt dit mobiliteitsplan het beleidskader voor verschillende uitwerkingen binnen de gemeente. In de afgelopen periode is ook voor de omgevingsvisies voor de Merwedekanaalzone en de binnenstad, de Parkeervisie en de studie Zuidpoort een participatietraject doorlopen. Reacties op deze omgevingsvisies, parkeervisie en de studie Zuidpoort en het mobiliteitsplan zijn in onderlinge samenhang beantwoord.

1.4. Inspraakreacties

Er zijn in totaal 200 inspraakreacties ontvangen, waarvan 170 reacties van individuele bewoners/belanghebbenden. De overige 30 zijn ingediend door bewonersgroepen, (mede) overheden, bedrijven, instellingen, belangengroeperingen en verenigingen. Eén reactie is daarnaast voorzien van 432 steunbetuigingen.

1.5. Wijze van beantwoording van de inspraakreacties

Een inspraakreactie bevat de mening, zorgen, wensen, vragen en suggesties van een indiener. De meningen in een inspraakreactie of de inspraakreactie zelf zijn nooit te beoordelen als goed of fout. Elke inspraakreactie is zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het mobiliteitsplan 2040 aangepast kan of moet worden. Doel is dat de inspraakreacties met de reacties kenbaar worden gemaakt aan de gemeenteraad, zodat de gemeenteraad alle belangen kan afwegen en in de raad transparante besluitvorming plaatsvindt. De doorgevoerde wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3. Als een inspraakreactie vragen bevat, worden die in deze reactienota beantwoord.

1.6. Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van de het mobiliteitsplan 2040 voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of de plannen voldoende duidelijk zijn of wellicht nog aangepast moet worden. Deze nota van beantwoording maakt onderdeel uit van deze voorbereiding.

Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor om de plannen, inclusief de nota van beantwoording en met wijzigingen ten opzichte van de plannen die ter inzage lagen, vast te stellen.

2. Hoofdonderwerpen uit de inspraak

In dit hoofdstuk komen veel voorkomende vragen en opmerkingen uit de inspraakreacties aan de orde. Een tabel met alle inspraakreacties en antwoorden is opgenomen in hoofdstuk 4.

Achtereenvolgend komen de volgende onderwerpen aan bod: status en scope van het mobiliteitsplan, de 5 stappen uit de aanpak (slim bestemmen, reisgedrag, netwerken op orde, slim parkeren, slim sturen), programmering, kwantitatieve onderbouwing en monitoring.

2.1 Status en scope van het mobiliteitsplan

Het mobiliteitsplan is een strategisch kader voor 2040 dat wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Daarna worden binnen dat kader de mobiliteitsvraagstukken uitgewerkt en ter besluitvorming voorgelegd aan het college van B&W. Veel reacties gaan over uitwerkingen op specifieke onderwerpen of gebieden. Insprekers geven aan dat ze voor de korte- en middellange termijn uitwerkingen missen. Hieronder verduidelijken we de status van de kaarten in het mobiliteitsplan en geven we aan waar en wanneer belanghebbenden betrokken worden bij uitwerkingen van dit mobiliteitsplan.

2.1.1 Status van het mobiliteitsplan

- Wat is de wettelijke status van het mobiliteitsplan?

Beantwoording:

Het mobiliteitsplan 2040 is een gemeentelijk verkeers- en vervoerplan, volgens de Planwet verkeer en vervoer (1998) en maakt deel uit van de Omgevingsvisie Utrecht. Het geldt als uitgangspunt bij alle nieuwe verkeersprojecten en planologische besluiten van de gemeente. Het mobiliteitsplan is dus primair bindend richting de gemeente zelf, zonder direct rechtsgevolg richting de samenleving. Wanneer de gemeente bij besluiten afwijkt van dit mobiliteitsplan dan moet zij dit goed kunnen motiveren. Bewoners en organisaties hebben in de inspraakperiode zienswijzen kunnen indienen ten behoeve van de besluitvorming van het mobiliteitsplan. Deze nota van beantwoording is onderdeel van deze besluitvorming.

2.1.2 Utrechts planproces, van beleid naar uitvoering

- Wordt er met het vaststellen van het mobiliteitsplan tot concrete maatregelen besloten?

Beantwoording:

Na vaststelling van het mobiliteitsplan in de gemeenteraad geldt het mobiliteitsplan als kader voor de verdere uitwerking in gebieden en projecten. Daarmee is er nu dus nog geen planvorming of gebiedsontwikkeling.

Bij ingewikkeldere plannen en gebiedsontwikkelingen gebruiken we het [Utrechts planproces \(UPP\)](#). Het UPP is een soort stappenplan om van idee tot realisatie te komen. Hierin staat onder andere welke bestuurlijke stappen er nodig zijn en op welke manier belanghebbenden betrokken worden.

Het besluit of een (nieuwe) verkeersverbinding, herinrichting of gebiedsontwikkeling daadwerkelijk wordt gerealiseerd gebeurt niet met de vaststelling van het mobiliteitsplan. Dat gebeurt pas nadat de hoofdlijnen uit dit mobiliteitsplan zijn uitgewerkt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. Een duidelijk voorbeeld daarvan zijn de nieuwe bruggen over het Merwedekanaal. In het mobiliteitsplan zijn deze weliswaar opgenomen, o.a. om duidelijk te maken op welke wijze deze passen in het fietsnetwerk, maar de besluitvorming dat deze bruggen worden gerealiseerd volgt uit de plannen die worden opgesteld voor de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone.

2.1.3 Betekenis van lijnen op de kaarten in het mobiliteitsplan

- Welke status heeft een lijn op een van de netwerkkaarten?

Beantwoording:

Een lijn op de kaart in het mobiliteitsplan geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van het mobiliteitsplan worden voor zo'n verbinding, conform het UPP, eerst alternatieve tracés onderzocht en onderling afgewogen, waarna besluitvorming in het betreffende (deel)project volgt. Onderdeel van deze uitwerking is ook participatie door belanghebbenden. Op het uiteindelijke besluit is bovendien beroep en bezwaar mogelijk.

2.1.4 Geografische scope van het mobiliteitsplan

- Beperkt het mobiliteitsplan zich tot de gemeente Utrecht?

Beantwoording:

In diverse inspraakreacties wordt opgeroepen om de lijnen ook buiten de gemeentegrenzen door te trekken en ook beleidsuitspraken over andere gebieden dan de gemeente Utrecht te doen. Omdat dit het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht betreft, zijn we terughoudend in uitspraken over het grondgebied van andere partijen. Wel geven we aan wat er in ogen van de gemeente Utrecht nodig is om de mobiliteit in, van en naar de gemeente Utrecht aan te laten sluiten bij onze ambitie.

2.1.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Uit de hoeveelheid inspraakreacties over dit onderwerp concluderen we dat we onvoldoende duidelijk zijn geweest over de status van de ingetekende lijnen in de kaarten in het mobiliteitsplan. Daarom hebben we de legenda van de kaarten aangepast. Daarnaast hebben we de vorm van enkele lijnen in de kaart aangepast, die ten onrechte de suggestie wekken dat er al een tracékeuze is gemaakt. Zie hoofdstuk 3 voor de concrete tekstaanpassing.

2.2 Reactie op de koers van het mobiliteitsplan

Een groot deel van de reacties is positief over het voortzetten van de koers uit het mobiliteitsplan *Slimme Routes*, *Slim Regelen*, *Slim Bestemmen*. Uit de reacties valt op te maken dat alle overheidsorganisaties, belangenorganisaties en het gros van de inwoners zich op hoofdlijnen herkennen in de opgave, de visie en de aanpak.

Zorgen en aandachtspunten over de visie betreffen vooral het realisme en of de toekomst wel zo uit zal pakken als we nu denken. Er is veel lof voor het ruimte maken voor lopen en fietsen. In een aantal reacties wordt opgeroepen om ook de auto te blijven faciliteren.

Ten aanzien van inclusiviteit en veiligheid worden suggesties gedaan om deze (nog) meer te benadrukken door het gehele mobiliteitsplan heen.

2.2.1 Is de koers wel realistisch?

- Is de mobiliteitsaanpak wel realistisch?

Beantwoording:

De toekomst laat zich lastig voorspellen en zeker niet in detail. Dat komt omdat deze afhangt van veel factoren. Gedeeltelijk zijn deze met behulp van modellen in te schatten, maar naar mate we verder in de toekomst kijken nemen ook de onzekerheden van deze modellen toe. De belangrijkste moeilijk te voorspellen factor is het menselijk

gedrag na corona. Met dit mobiliteitsplan zetten we een ambitie richting de toekomst, waarvan wij op dit moment denken dat deze haalbaar is. Zie ook het hoofdstuk kwantitatieve onderbouwing in het mobiliteitsplan.

Met onze aanpak sturen we op maatregelen die ons helpen deze ambitie te behalen. Daarnaast monitoren we de ontwikkelingen die van invloed zijn op het behalen van onze ambitie, zodat we waar nodig kunnen bijsturen of aanscherpen op onderdelen van deze aanpak.

Meerdere steden in Noordwest-Europa hebben vergelijkbare visies op hoe met de mobiliteitsgroei om te gaan en hebben al stappen gezet. Deze voorbeelden laten zien dat onze ambitie realistisch is. Ook in Utrecht zien we al tal van voorbeelden van maatregelen die positief hebben uitgepakt (Mariaplaats, Adriaan van Ostadelaan, Cremerstraat, fietsroute Maarschalkerweerdpad, station Vaartsche Rijn).

2.2.2 Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden?

- Waarom kan de auto niet overal gefaciliteerd worden?

Beantwoording:

Omdat de ruimte in de stad schaars is, nog schaarser wordt en de auto relatief veel ruimte inneemt.

Om onze ambitie van gezond stedelijk leven waar te maken kiezen we voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven. De groei van het verkeer willen we zoveel mogelijk opvangen met lopen, fietsen en het OV, maar op steeds meer plekken is er onvoldoende ruimte om lopen, fietsen en het OV aantrekkelijk te maken. Dat vraagt om herverdeling van de verkeersruimte, waarbij we meer ruimte voor lopen, fietsen en OV maken ten koste van (vaak relatief veel) ruimte voor de auto. Uitgangspunt is dat elke plek ook per auto bereikbaar blijft, al is dat niet altijd via de kortste of snelste route.

Indien we het autoverkeer zouden faciliteren betekent dit dat er juist meer ruimte voor auto-infrastructuur nodig is. Juist op die plekken waar het autoverkeer samenkomt (snelwegaansluiting, de Ring) is er geen ruimte om capaciteit uit te breiden. De huidige capaciteit in de stad is dan ook maatgevend. Op sommige plekken moeten we zelfs capaciteit weghalen om de groei per fiets en OV te faciliteren. Op een enkele plek voegen we wel capaciteit toe voor het autoverkeer, zoals de kortsluiting via Papendorp tussen de A12 en Kanaleneiland. Dit doen we om ruimte te creëren op de Europalaan.

2.2.3 Inclusiviteit en veiligheid

- Verschillende sprekers zijn verheugd met de aandacht voor inclusiviteit in het mobiliteitsplan. Een aantal reacties benadrukken het belang van aandacht voor ouderen en mensen met een beperking. In het mobiliteitsplan wordt veelvuldig “voor iedereen” genoemd, terwijl de sprekers graag zien dat onder meer ouderen en mensen met een beperking expliciet worden benoemd. Ook is in het mobiliteitsplan per abuis de tekst mindervalide opgenomen. Eén inspraakreactie doet meerdere voorstellen om onder meer verwijzingen naar het VN-verdrag Handicap op te nemen en “en veilig” toe te voegen bij de teksten over inrichting van de openbare ruimte, (wandel) routes en oversteekbaarheid.

Beantwoording:

De Gemeente Utrecht maakt gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk. Daarvoor hanteren wij de uitgangspunten voor de RSU 2040 die eerder door de gemeenteraad zijn vastgesteld, waaronder inclusiviteit. De strekking daarvan luidt: de gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht. Daar richten we het mobiliteitssysteem op in.

Een aanvulling dat we -naast iedereen- ook aandacht besteden aan ouderen en mensen met een beperking is niet nodig, aangezien dit door het begrip “voor iedereen” is gedekt. Er is bewust voor gekozen om de term “voor iedereen” te hanteren. Door op sommige plekken specifieke groepen te benoemen kan de indruk ontstaan dat het

dan voor andere groepen niet of minder geldt. Daarom houden we vast aan de term “voor iedereen”. De tekst “mindervalide” vervangen we door “mensen met een beperking”. Een verwijzing naar het VN-verdrag Handicap nemen we op. De toevoeging “en veilig” nemen we over waar dat nog onvoldoende duidelijk is.

2.2.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspiraakreacties ten aanzien van de visie leidt tot de volgende aanpassingen van het mobiliteitsplan:

- De tekst “mindervalide” vervangen we door “mensen met een beperking”.
- Op diverse plekken “en veilig” toevoegen.
- Opnemen verwijzing naar het VN-verdrag Handicap.

2.3 Slim Bestemmen (stap 1)

In een aantal reacties uiten mensen hun zorg over de groei van de stad met 100.000 extra inwoners: is een gezonde groei van de stad mogelijk en is de focus op binnenstedelijke verdichting de juiste?

2.3.1 Terinzagelegging Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

- Een aantal insprekers betreurt dat de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) later ter inzage is gelegd, terwijl er een logisch verband is met het mobiliteitsplan. Een aantal ruimtelijke principekeuzes heeft betrekking op mobiliteit, terwijl in de RSU-keuzes voor locaties en gebieden nog onduidelijk zijn.

Beantwoording:

Het is niet gelukt de RSU 2040 en het mobiliteitsplan tegelijkertijd ter inzage te leggen. De plannen zijn nauwkeurig afgestemd waardoor de ruimtelijke keuzes en de mobiliteitsaanpak bij elkaar passen. De inspraakreacties op de RSU 2040 en het mobiliteitsplan zijn door de gemeente in samenhang beoordeeld en beantwoord. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen en verduidelijkingen in beide plannen.

2.3.2 Groei van de stad

- Geen enkele andere grote stad in Nederland groeit zo hard als Utrecht. Wat is hier de reden van?
- Is het doel om steeds verder te groeien of gaat het erom gezonde groei te bewerkstelligen?
- Nu wordt ervan uitgegaan dat er 100.000 inwoners bijkomen. Zouden we dat niet andersom moeten doen en veel meer in beeld brengen hoeveel mensen erbij kunnen als we uitgaan van gezonde groei?
- In de RSU 2040 is een “Keuze 3 buiten de stad” beschreven. Bij vertrek van wonen en/of werken naar randgemeenten levert dat meer verkeer van en naar de stad op. Hierop zou actiever gestuurd moeten worden.
- Er wordt functiemenging gemist: In hoeverre zorgt de gemeente ervoor bedrijven, winkels en recreatie in woonwijken te krijgen, en wonen dicht bij bedrijventerreinen?

Beantwoording:

Utrecht is sinds 2000 de relatief snelst groeiende stad van Nederland. In de periode van 2020 tot 2040 groeit Utrecht naar verwachting van ruim 355.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Utrecht is daardoor één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben ervoor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van 100.000 inwoners in de komende 20 jaar groeit de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie. De groei van de stad is geen doel op zich. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. De groei niet faciliteren is ongewenst, omdat de druk op de

woningmarkt dan nog groter wordt en het niet meer voor alle bevolkingsgroepen mogelijk blijft om in Utrecht te wonen.

In de RSU 2040 is uitgewerkt hoe de stad de gezonde groei gaat bewerkstellingen. De RSU 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kader stellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen; het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Utrecht werkt met de zogenaamde barcodesystematiek voor gezond stedelijk leven voor iedereen. Alle benodigde functies, zoals groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur zijn in beeld gebracht. Door functies te stapelen, te verdichten en de ruimte multifunctioneel te gebruiken kan er meer op de vierkante (kilo)meter. Meer informatie over de barcode vindt u hoofdstuk 3.1 van de RSU 2040.

In het mobiliteitsplan hebben we een aanpak uitgewerkt van vijf stappen om de ambities waar te maken. In stap 1 “Slim bestemmen” geven we aan hoe mobiliteit zich met de keuzes van de ruimtelijke ordening verhoudt. Door ruimtelijke ontwikkelingen te concentreren binnen de bestaande stad en te voorzien van een aantrekkelijk aanbod aan duurzame mobiliteit, bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. Zo zorgen we voor meer nabijheid en minder reisbewegingen, minder verkeershinder en minder vertraging.

De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk (3) buiten de stad (conform de uitgangspunten van de RSU 2040). Met ons beleid en de prioriteitsvolgorde sturen we op binnenstedelijk en rondom knopen verdichten, gecombineerd met onze mobiliteitsaanpak. Buiten de stad bouwen heeft de laagste prioriteit, mede omdat dit tot meer verplaatsingen leidt. De netwerken in het mobiliteitsplan faciliteren in eerste instantie de eerste twee prioriteiten, maar vormen ook een goede basis voor eventuele latere verstedelijking buiten de stad.

2.3.3 Binnenstedelijke verdichting en Rijnenburg

- In verschillende reacties wordt gevraagd hoe we nu al bezig zijn met de verdichting van de stad, waarom we daarvoor kiezen, hoe we daarop sturen en waarom we niet uitwijken naar het buitengebied, bijvoorbeeld Rijnenburg.

Beantwoording:

De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken met alle functies nabij. Daarvoor introduceert de RSU 2040 het principe Utrecht dichtbij - de 10 minuten stad. Wonen, werken en voorzieningen op loop- en fietsafstand. Om dit mogelijk te maken worden verouderde en ongebruikte terreinen en gebouwen getransformeerd. Hier wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies en functiemenging in buurten en wijken.

Deze keuze voor binnenstedelijke verdichting brengt meerdere voordelen met zich mee, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Onze mobiliteitsaanpak laat zien dat we de uitdagingen voor binnenstedelijk bouwen op het gebied van mobiliteit aan kunnen. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Daarmee is bouwen in Rijnenburg tot 2035/2040 niet aan de orde, maar sluiten we tegelijkertijd voor de periode daarna niet uit.

2.3.4 Meer ruimte voor groen

- In diverse reacties wordt opgeroepen om meer ruimte voor groen te creëren, bijvoorbeeld in Wittevrouwen.

Beantwoording:

Met de RSU 2040 en het mobiliteitsplan 2040 kiezen we voor meer ruimte voor verblijven en vergroenen. Enkele voorbeelden daarvan: inwoners bieden we de mogelijkheid om parkeerplaatsen te transformeren naar een groene inrichting. Bij gebiedsontwikkelingen stellen we eisen aan het groen door middel van de barcode, zie hoofdstuk 3.1 van de RSU 2040. Daarnaast maken we parken en ander groen beter bereikbaar door verbeteringen in het fiets- en wandelnetwerk en om ommetjes te stimuleren.

2.3.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspiraakreacties ten aanzien van Slim Bestemmen leiden niet tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

2.4 Reisgedrag (Stap 2)

2.4.1 Thuiswerken en minder reizen

- Er zijn twijfels en vragen binnen gekomen over thuiswerken. Moeten we daar überhaupt op inzetten of juist veel sterker op inzetten? Een deel van de inzenders maakt zich zorgen over mogelijke gezondheidsgevolgen en een ander deel denkt dat we in de toekomst thuis zullen werken en dat de gemeente daar veel meer vanuit zou moeten gaan en dit sterker moet stimuleren.

Beantwoording:

De gemeente zet in op thuiswerken om met name de mobiliteit in de spitsen te verminderen. We maken over thuiswerken afspraken met medeoverheden, werkgevers, en onderwijsinstellingen in de stad en regio. Werkgevers en werknemers lijken bereid dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is aan de werkgevers om hierover verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en de frequentie.

De inzet is niet om veel mensen voornamelijk thuis te laten werken. Het is aan werknemers en werkgevers om voor iedereen een passende situatie af te spreken en te faciliteren. De gemeente gaat met het mobiliteitsplan uit van een conservatieve inschatting van thuiswerken voor alleen de vijf grote kantoorlocaties. Voor die locaties zijn we ervan uitgegaan dat mensen met een kantoorbaan in 2040 gemiddeld 1 dag per week vaker zullen thuiswerken dan in 2015. Voor sommige mensen zal dit meer en voor anderen minder zijn. Mocht er in de praktijk meer dan 1 dag gemiddeld thuisgewerkt worden, dan draagt dit bij aan een verdere ontlasting van de mobiliteitsnetwerken. Maar ook al blijkt dit in de praktijk het dubbele te zijn, dat betekent niet dat investeringen in het loop-, fiets- en OV-netwerk niet meer nodig zijn, want de groei van deze vervoerwijzen is veel groter dan meer thuiswerken kan verminderen.

2.4.2 Anders reizen

- In diverse reacties wordt de gemeente aangemoedigd om het stimuleren van duurzaam reisgedrag te concretiseren. Er worden concrete ideeën gemist om bewoners van bestaande wijken te verleiden tot ander gedrag, met aantrekkelijke alternatieven, financiële prikkels, spreiding van onderwijs- en werktijden, meer thuiswerken en ander verkeersgedrag. Gevraagd wordt wat de gemeente doet om werkgevers te stimuleren en of de gemeente meer kan doen om schoolstraten en de omgeving van sportaccommodaties veilig in te richten, zodat kinderen daar veilig te voet en met de fiets naar toe kunnen.

Beantwoording:

In de praktijk doet de gemeente al veel aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag. Deze concrete acties staan niet allemaal in het mobiliteitsplan, omdat dat niet past bij de scope van het mobiliteitsplan, zie ook 2.1. De visie en het 5 stappenplan zoals dat in het mobiliteitsplan is opgenomen is de basis voor het te stimuleren van ander reisgedrag.

Als uitwerking van het mobiliteitsplan werken we aan concrete maatregelen, projecten en aan (deel)studies deelmobiliteit (op basis van het vigerende mobiliteitsplan).

Wat we (als uitwerking van het mobiliteitsplan) nu al concreet doen (en dus niet 1 op 1 in het mobiliteitsplan staat) is onder meer:

- We maken afspraken over duurzaam reisgedrag met medeoverheden, werkgevers, en onderwijsinstellingen in de stad en regio, via Goedopweg. Werkgevers en werknemers lijken bereidt dit nieuwe gedrag vast te houden, ook na de coronamaatregelen. Door hierover expliciete afspraken te maken met werkgevers kunnen we dit daadwerkelijk verder stimuleren. Het is natuurlijk aan de werkgevers om hierover dan weer verdere afspraken te maken met hun werknemers over bijvoorbeeld de wijze waarop en frequentie.
- We stimuleren (veilig) fietsen en lopen met activiteiten op basisscholen en steunen initiatieven om schoolzones veilig in te richten met de Scholenaanpak.
- We reguleren het aanbod van deelmobiliteit en breiden dit uit.

Wat we na vaststelling van het mobiliteitsplan aanvullend gaan doen:

- Met bewoners werken we arrangementen voor deelmobiliteit uit en zetten we slimme probeerregelingen op. Binnenkort starten we een pilot e-deelbakfietsen op.
- In 2021 wordt deelmobiliteit op onderdelen verder uitgewerkt. Dit is een nadere uitwerking van het mobiliteitsplan met concrete acties. Naast een of meerdere arrangementen om bewoners die aan de slag willen met deelmobiliteit te faciliteren werken we een campagne gericht op bewoners uit. Daarmee stimuleren we bewoners om (vaker) gebruik te maken van deelaanbod. Tevens ontwikkelen we een “slimme” probeerregeling voor bewoners waarbij we inzetten op een kennismaking met deelmobiliteit, gekoppeld aan verandermomenten in het leven van mensen (rijbewijs, verhuizing, etc.) en aan momenten van herinrichting van de bestaande stad.
- Tegelijkertijd met de vaststelling van het mobiliteitsplan wordt ook de parkeervisie aan de raad aangeboden. Daarin is uitgewerkt dat we bewoners de mogelijkheid bieden om parkeerplaatsen te onttrekken waarbij er ruimte wordt vrijgemaakt voor andere functies die ten goede komen aan de leefbaarheid (groen, speeltoestellen, straatmeubilair, fietsvlonders, etc.). Ambitie is om jaarlijks 0,5-1% van de bestaande parkeerplaatsen te transformeren.

2.4.3 Deelmobiliteit

- Op welke soorten deelmobiliteit richt de gemeente zich? Zijn dat ook deelstepjes?

Beantwoording:

De komende jaren richt deelmobiliteit in Utrecht zich op deelauto's, deelfietsen, e-bikes, e-deelbakfietsen en e-deelscooters. In het kader van het door de Raad goedgekeurde vergunningstelsel selecteert de gemeente in de eerste helft van 2021 aanbieders voor het aanbieden van deelfietsen, e-deelscooters en e-bikes. In de eerste helft van 2021 start ook een tweejarige pilot met e-deelbakfietsen. We werken toe naar een nieuw samenwerkingsmodel met deelauto aanbieders.

Het model step dat door de aanbieders van deelsteps wordt gebruikt, is niet officieel toegelaten tot de openbare weg. Vooruitlopend op eventuele toelating door de RDW, ziet Utrecht nog geen ruimte voor dit vervoermiddel in de stad. De argumenten daarvoor zijn:

- Deze deelstep wordt vaak in plaats van “gewoon” lopen gebruikt (en dan prefereren we lopen)
- De deelstep leidt in veel steden nu tot veel overlast en verrommeling van de openbare ruimte en belasting voor het milieu doordat elektrische accu's in het water verdwijnen.
- We maken ons zorgen over de verkeersveiligheid. Zeker als de snorfiets (waar de e-step nu onder valt) op de rijbaan moet rijden.

We houden de (technische) ontwikkelingen in de gaten en kunnen andere vervoermiddelen – die er nu wellicht nog niet eens zijn – toevoegen aan het vergunningstelsel. Hierbij toetsen we de toegevoegde waarde voor het Utrechtse

mobilitéitssysteem en vanuit de principes van gezond stedelijk leven (o.a. gezondheid, duurzaamheid, ruimte-efficiëntie).

- Er zijn plannen nodig voor leenfietsen, leen-e-bikes en e-bakfietsen. Hoe wordt opgeschaald vanuit de pilots? Om de voorzieningen “voor iedereen” beschikbaar te maken, zijn er ook leen-scootmobielen nodig. Zodat mensen die (tijdelijk) niet kunnen fietsen, wel overal kunnen komen.

Beantwoording:

In het kader van de introductie van het vergunningstelsel deelmobiliteit wordt na de selectie van aanbieders het aanbod van deelfietsen (fors) uitgebreid. Richting de aanbieders is de eis gesteld dat in het eerste jaar 50% van het maximumaantal van hun voertuigen op straat moet staan. In de eerste helft van 2021 start ook een pilot met maximaal 100 e-deelbakfietsen. Indien de belangstelling voldoende groot is, kan de e-deelbakfiets worden opgenomen in het vergunningstelsel en kan het aantal verder worden vergroot. Nieuwe (deel)vervoersmiddelen worden altijd getoetst aan toegevoegde waarde voor het Utrechtse mobiliteitssysteem en gezond stedelijk leven (onder andere gezondheid, duurzaamheid, ruimte-efficiëntie). Een “leen-scootmobiel” is een zorghulpmiddel dat zich niet leent voor commerciële deelverhuur, vanwege het specifieke karakter en de omvang van de doelgroep. Via de thuiszorgwinkel en zorgverzekeraar kan een scootmobiel in veel gevallen worden geleend. Gelet daarop maken leen-scootmobielen geen onderdeel uit van het vergunningstelsel deelmobiliteit.

- Hoe faciliteert de gemeente deelmobiliteit? Hierdoor kan het aantal parkeerplaatsen dalen en komt er ruimte voor groen.

Beantwoording:

Eén deelauto leidt tot 9-13 minder auto's, waardoor in de stad ruimte vrijkomt voor andere functies die de leefbaarheid ten goede komen, zie [Argumenten voor autodelen](#). Op verschillende manieren faciliteert de gemeente deelmobiliteit. Deelauto aanbieders kunnen bij de gemeente een aanvraag indienen voor een deelauto op een vaste parkeerplaats of een parkeervergunning voor een rayon (“zone-floating”). Voorafgaand aan de plaatsing van e-deelbakfietsen (pilot start eerste helft 2021) is in enkele wijken de interesse hiervoor gemeten op basis waarvan locaties zijn bepaald. In het kader van de introductie van het vergunningstelsel deelmobiliteit wordt na de selectie van aanbieders in de eerste helft van 2021 het aanbod van deelfietsen, e-bikes en e-scooters uitgebreid. In een dialoog tussen aanbieders en de gemeente wordt bepaald wat de meest geschikte locaties voor plaatsing zijn. Bewoners(collectieven) die aan de slag willen met deelmobiliteit worden gefaciliteerd door het aanbieden van een of meerdere arrangementen, bestaande uit onder andere parkeervergunning voor gedeelde voertuigen, het plaatsen van laadpalen, mogelijkheid tot (tijdelijk) onttrekken van parkeerplaatsen, intermediaire rol gemeente richting aanbieders. Deze arrangementen worden in 2021 door de gemeente uitgewerkt.

- Kan hierbij de focus gelegd worden op gebieden waar binnenkort een herstructurering plaats vindt. Dat is immers het meest kansrijk. Dan hoeven geen/minder parkeerplaatsen terug te komen bij de Nieuwbouw. Door voorafgaand deelmobiliteit te stimuleren kunnen mensen er vast aan wennen.

Beantwoording:

De gemeente heeft de focus tot op heden vooral gelegd op deelmobiliteit in nieuwe (binnenstedelijke) gebiedsontwikkelingen, vanuit het voorkomen van extra verkeersbewegingen en ruimtebeslag. In ontwikkelingen zoals Merwede(kanaalzone) en Cartesiusdriehoek is gekozen voor autoluwe ontwikkeling met een zeer lage parkeernorm en parkeren op afstand in P+R faciliteiten aan de Ring. Om in de mobiliteitsbehoefte van de nieuwe bewoners te voorzien worden momenteel (innovatieve) deelconcepten ontwikkeld, waarbij straks reizen kunnen worden gepland, geboekt en betaald met een slimme app. In de ontwikkeling van deze mobiliteitsconcepten heeft de gemeente een voortrekkersrol.

- Kan de gemeente helpen om de kosten van deelmobiliteit ten opzichte van autobezit helder te maken aan gebruikers?

Beantwoording:

Kostenbesparingen op de maandelijkse mobiliteit kunnen een belangrijke overweging zijn bij een keuze voor deelmobiliteit. Dit zal een belangrijke rol spelen in een campagne van de gemeente en aanbieders die het gebruik van deelmobiliteit in Utrecht moet stimuleren. Deze communicatiecampagne wordt in 2021 door de gemeente uitgewerkt.

- De kosten van deelmobiliteit zijn hoog. In hoeverre houdt de gemeente rekening met mensen met een smalle beurs?

Beantwoording:

Voor veel huishoudens die minder dan 10.000 kilometer per jaar autorijden is delen in financieel opzicht nu al een aantrekkelijk alternatief voor het bezit van de eigen auto, omdat ze alleen betalen voor gereden kilometers en niet voor aanschaf, onderhoud en eventuele parkeerkosten, zie Argumenten voor autodelen. Door de markt voor deelmobiliteit in Utrecht tot ontwikkeling te laten komen, werken we toe naar een situatie waarin het gebruik van deelmobiliteit voor een nog grotere groep financieel aantrekkelijk kan worden aangeboden. De gemeente verkent samen met aanbieders de mogelijkheden voor experimenten met deelmobiliteit voor specifieke doelgroepen, zoals minder draagkrachtige bewoners (bijvoorbeeld sociale huurders).

- Wordt er bij deelmobiliteit rekening gehouden met vergrijzing en mensen met beperkingen?

Beantwoording:

Bij de introductie en opschaling van deelmobiliteit houdt de gemeente rekening met ouderen door in het aanbod van deelvervoersmiddelen ook e-bikes en e-scooters op te nemen. Op deze manier kunnen zij zich met (trap)ondersteuning over grotere afstand in de stad en regio verplaatsen. Verschillende deelauto aanbieders plaatsen auto's met een hogere instap. Voor wat betreft de plaatsing van deelmobiliteit in de openbare ruimte, stelt de gemeente eisen aan locaties om onveilige situaties en overlast te voorkomen.

Aangepaste (deel)voertuigen voor mensen met een beperking ontbreken, omdat het onmogelijk is om deze specifieke individuele behoefte te matchen met passend commercieel deelaanbod. De ontwikkeling op de deelvervoer markt gaat snel en als er zich nieuwe vervoermiddelen aandienen die een waardevolle aanvulling zijn op het mobiliteitssysteem van Utrecht, zullen we die ook mogelijk toevoegen aan het vergunningstelsel. Hetzelfde geldt voor fietsen en dergelijke. Door bijvoorbeeld modellen aan te bieden met een lage instap wordt het voor mensen met een beperking en ouderen aantrekkelijk om hier gebruik van te maken.

2.4.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van Anders reizen leidt tot één aanpassing van het mobiliteitsplan:

- Toevoegen sportaccommodaties aan gebieden waar we extra inzetten op veilige loop- en fietsomgeving/-routes. Zie hoofdstuk 3.

2.5 Netwerken op orde (stap 3) - Voetganger

De gemeente heeft veel steun ontvangen voor de ambitie om meer ruimte te creëren voor de mens, meer aandacht te geven aan de voetganger en voor verblijven in de stad. Wandelen leeft en Corona heeft een boost gegeven aan het maken van een ommetje en het ontdekken van de stad te voet. Velen zien het mobiliteitsplan als kans om wandelen als volwaardig mobiliteitsalternatief te positioneren.

Er wordt opgeroepen van Utrecht een echte historische loop-, werk- en leefstad te maken door alle stoepen, singels en grachten terug te geven aan voetgangers. Zorg voor een inclusieve veilige stad waar plek is voor iedereen. Zorg voor veilige brede en aantrekkelijke oversteekmogelijkheden voor voetgangers naar bestemmingen en groen buiten de stad. Zorg voor veilige, voldoende brede en aantrekkelijke looproutes naar groen- en andere bestemmingen binnen en buiten de stad. Alleen op deze manier kan de gemeente voldoen aan de wettelijke verplichting vanuit het VN-verdrag van de rechten van mensen met een beperking om ten behoeve van hun zelfredzaamheid te zorgen voor een universeel toegankelijke openbare ruimte.

We hebben veel suggesties en tips ontvangen, maar ook zorgen over de uitbreiding van het voetgangersgebied en de daardoor toegenomen loopafstanden naar de bus, parkeervoorzieningen en niet meer door de binnenstad kunnen fietsen.

2.5.1 Voetgangersnetwerk

- Het wordt als omissie gezien dat er geen stedelijk voetgangersnetwerk is gedefinieerd en opgenomen als kaartbeeld in het mobiliteitsplan. Voor alle andere modaliteiten is dat wel het geval en er worden zorgen geuit dat daardoor wellicht onbedoeld maar ongewenste doorsnijdingen van loop- en wandelroutes kunnen ontstaan of de routes ongeschikt zijn aan andere netwerken.
- In verschillende (andere) reacties wordt opgeroepen om meer aandacht te hebben voor interwijkverbindingen, wandel- en fietsroutes gekoppeld aan groen en natuur en de inrichting van (de loop- en fietsroutes van/naar) OV-knooppunten.

Beantwoording:

Voor de voetganger vinden wij van belang dat de voorzieningen in de wijk goed te voet bereikbaar zijn, evenals OV-knooppunten, als ook dat ommetjes gemaakt kunnen worden en (sport)parken en andere recreatieve voorzieningen goed bereikbaar zijn. Dit zijn veel en verschillende verplaatsingen. Op de schaal van Utrecht is dit niet in een leesbaar kaartbeeld te vangen.

Wij nemen daarom een voorstel in het mobiliteitsplan op om op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uit te werken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.

2.5.2 Inrichtingskenmerken en verkeersveiligheid

- In verschillende inspraakreacties worden suggesties gedaan om de ambities ten aanzien van de voetganger (verder) te versterken, door concrete eisen ten aanzien van inrichting, prioriteit en verkeersveiligheid op te nemen.
Het betreft onder meer: Coronaproof, obstakelvrije inclusief toegankelijke loopweg van minimaal 240 cm breedte, als dat niet mogelijk is parkeerruimte en autoweg laten inschikken, mogelijkheid om ook hard te lopen, beweegvriendelijk, obstakelvrije loopruimte met 260 cm breed en 230 cm hoog, zichtbaarheid van kantmarkering, en dat trappen niet zo gevaarlijk ontworpen worden, zoals de bekende steile trap aan de Jaarbeurszijde van het Centraal station, een ergonomisch verantwoorde inrichting toegankelijk, enkelvoudige ongevallen te voorkomen, veilig oversteken, niet verwijderen verkeerslichten, middeneilanden, zebrapaden, niet toepassen shared space, voor elke situatie duidelijk maken welke maatregelen moeten worden getroffen, een hoofdstuk tijdelijke maatregelen toevoegen, zebrapaden goed zichtbaar maken.

Beantwoording:

Het mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt onder andere plaats in gebiedsvisies en projecten. In die uitwerking komen de concrete suggesties aan bod zoals hierboven benoemd. Bij

die uitwerking geldt het [Handboek Openbare Ruimte](#) als toetsingskader. Hierin zijn namelijk de uitgangspunten vastgelegd voor de inrichting van de openbare ruimte.

2.5.3 Uitbreiding voetgangersgebied binnenstad

- Hoe wordt de bereikbaarheid geborgd voor bewoners als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en ook voor korte stops met de auto moet voldoende blijven.
- Door de grootte van het voetgangersgebied is fietsen in grote delen van de binnenstad niet mogelijk. Daardoor vormt dit een belemmering voor ouderen, die nog wel per fiets onderweg zijn. Hoe kijkt de gemeente hier tegenaan?
- Overweegt de gemeente fietsers gast te laten zijn in het voetgangersgebied? Men maakt zich zorgen of deze twee groepen verkeersdeelnemers wel samengaan.

Beantwoording:

Utrecht kiest ervoor, het gebied waar voetgangers dominant zijn, te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen ook buiten het kernwinkelgebied te lopen. 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, ook buiten het voetgangersgebied. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al erg beperkt (onder andere 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 en begrijpelijke vorm om de fietser in het voetgangersgebied "te gast" te laten zijn, rekening houdend met drukte op bepaalde tijden, veiligheid, levendigheid en sociale veiligheid in de rustige uren. Ook kijken we daarbij naar mogelijkheden voor bijvoorbeeld ouderen die slecht ter been zijn, maar wel fietsen. Dat geldt ook voor ander noodzakelijk verkeer, zoals laden en lossen. Dit wordt uitgewerkt in de omgevingsvisie binnenstad, die net als het mobiliteitsplan ter inzage wordt gelegd, waarna de raad er een besluit over neemt.

2.5.4 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspiraakreacties ten aanzien van Voetganger leiden tot één aanpassing van het mobiliteitsplan:

- Toevoegen dat we op gemeentelijk- en wijkniveau voetgangersnetwerken uitwerken en daarbij specifieke aandacht te hebben voor loop-/wandelpaden naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.

2.6 Netwerken op orde (stap 3) - Fiets

Er wordt veel waardering uitgesproken voor het doorzetten van de koers voor de schaa sprong Fiets in Utrecht. Voor velen mag er zelfs nog een tandje bij. Het plan wordt door sommigen als te abstract ervaren en er worden zorgen geuit over realiseerbaarheid van de plannen. Diverse sprekers uiten hun zorgen over drukte op de fietspaden en het fietsgedrag. Er worden veel suggesties gedaan voor (verdere uitwerking van) het netwerk. Ook zijn er veel reacties waar extra loop- en fietsroutes en bruggen als bedreiging worden gezien voor rust in de buurt, drukte, sociale onveiligheid (hangplekken) en verstoring van woongenot en biodiversiteit.

Reacties ten aanzien van fietsparkeren zijn opgenomen onder 2.11 Slim parkeren.

2.6.1 Waarom een fijnmazig fietsnetwerk?

- In veel reacties wordt gevraagd waarom een specifieke fietsverbinding benodigd is. Voordat we daar gedetailleerder op ingaan geven we eerst antwoord op de vraag waarom we een fijnmazig netwerk (zowel voor lopen als fietsen) nodig hebben.

Beantwoording:

Utrecht groeit en verandert. Dit komt niet alleen door ontwikkelingen als de Merwedekanaalzone en het Stationsgebied, maar is een proces dat sinds de ontwikkeling van Leidsche Rijn al vele jaren gaande is. Er komen steeds meer mensen in Utrecht wonen en dit geeft meer drukte in de stad. Daarnaast zien we dat mensen verhoudingsgewijs meer fietsen dan vroeger. Ook dit is zichtbaar op straat; het wordt steeds drukker. Op sommige plekken begint de fietsdrukke zelfs te knellen. En sommige mensen vinden het fietsen in de stad daardoor steeds minder aangenaam. Er zijn soms lange rijen voor de verkeerslichten (fietsfiles), die leiden tot onveilige situaties. De meer kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen, mensen met een beperking) vinden fietsen op drukke plekken (zeker in de spits) niet in alle gevallen meer veilig en gaan minder met de fiets op pad.

Wij vinden gezond stedelijk leven erg belangrijk en willen er daarom onder meer voor zorgen dat de stad zo is ingericht, dat het mensen helpt om gezond te kunnen leven. Dus ook dat het voor iedereen veilig en prettig blijft om te fietsen. Een fijnmazig netwerk met verbeterde, nieuwe verbindingen (waar ook nieuwe bruggen deel van uit maken) draagt hieraan bij. Hierdoor ontstaan meer parallelle routes waardoor drukte zich kan verspreiden en fietsers meer opties hebben om een voor hun op dat moment aantrekkelijke route te kiezen.

Daarnaast vergroten we met nieuwe verbindingen de mogelijkheden voor het maken van kleine recreatieve (wandelen en fiets-) rondjes. Bij gezondheid door bewegen denken we vaak aan hardlopen, wielrennen, skeeleren, enzovoort. Maar er is voor de mensen juist enorme gezondheidswinst te halen als zij simpelweg beter in staat worden gesteld om een dagelijkse wandeling of fietstocht te maken. Even de hond uitlaten, even naar de winkel of een kennis, of gewoon een frisse neus halen. Dit alles draagt bij aan blijven meedoen aan de samenleving, gezond door bewegen en langer zelfstandig kunnen leven. Met de nieuwe wandel- en fietsbruggen vergroten we de actieradius van fietsers en voetgangers en kunnen inwoners uit de bestaande en de nieuwe wijken gemakkelijker een stukje lopen. Dit stimuleert lopen en fietsen als volwaardige en gezonde manier van mobiliteit, ook voor mensen die minder goed ter been zijn of zich minder prettig voelen in een drukke omgeving.

2.6.2 Drukke op de fietspaden en gedrag

- Er zijn zorgen over de toenemende drukte op de fietspaden. Met name hoe hier veilig gefietst kan blijven worden door iedereen. Er wordt specifiek aandacht gevraagd voor ouderen, (ouders met) jonge kinderen en kwetsbare fietsers, voor wie een aantal routes nu al onaangenaam en stressvol zijn. In een enkele reactie wordt voorgesteld om brommers, scooters en speedpedelecs te weren van het fietspad en daarop te handhaven. Ook wordt de suggestie gedaan om aparte infrastructuur voor snelfietsers aan te leggen.

Beantwoording:

Het fietsverkeer in Utrecht kent een dubbele groei. Enerzijds groeit het aantal inwoners, waardoor er meer fietsers zijn. Anderzijds gaan inwoners ook steeds vaker met de fiets, waardoor de dubbele groei ontstaat. We willen deze groei zo goed mogelijk faciliteren. We kunnen niet voorkomen dat sommige routes (op sommige momenten) erg druk worden, maar we kunnen wel zorgen dat er meerdere alternatieve routes zijn, waardoor fietsstromen gespreid worden over meerdere routes. Door het fijnmazige netwerk heeft de fietser zoveel mogelijk keuzevrijheid en voorkomen we een te grote druk op fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.

Met dit mobiliteitsplan stellen we primair vast welke fietsverbindingen in de periode tot 2040 gewenst zijn om de fietsstromen tussen buurten en wijken en van en naar de regio te faciliteren. Dit noemen we het hoofdfietsnetwerk. Het hoofdfietsnetwerk is fijnmazig, dooradert de hele stad, is veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en goed verbonden met de OV-knooppunten. Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan

fietsvoorzieningen. Dit vergt een fijnmazig fietsnetwerk met rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten). Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Een ander deel van de fietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers. Zo worden fietsers in staat gesteld om te kiezen van welke verbinding ze gebruik willen. De routes volgen meestal rustige woonstraten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. Deze rustige routes zijn minder interessant voor de snelle fietser.

We werken op dit moment aan het besluit [Snorfiets naar de rijbaan](#): Snorfietsers (blauw kenteken) gaan later dit jaar op een aantal wegen in de stad Utrecht verplicht op de rijbaan rijden, net als bromfietsers (geel kenteken). Met een helm op. Dat is gezonder voor fietsers en veiliger voor iedereen. Het (ontwerp)besluit van de gemeente hierover heeft onlangs ter inzage gelegen. We gaan de reacties nu bekijken. Daarna volgt een definitief besluit. We geven daarbij ook aan hoe de verschillende reacties zijn verwerkt.

Speedpedelecs horen tot de categorie brommers (geel kenteken, max 45 km/h) en dat betekent dat dit type fietsen alleen is toegestaan op een bromfietspad. In de stad moeten de speedpedelecs op de meeste plaatsen dus op de weg tussen de auto's in rijden, net als brommers. Daar wordt op gehandhaafd. Er zijn geen speciale fietspaden voor speedpedelecs of andere snelle fietsers waar ze harder mogen rijden. Speedpedelecs worden, net als alle weggebruikers, geacht hun snelheid aan te passen aan de situatie. Veel speedpedelec berijders geven aan dat ze zich onveilig voelen tussen de auto's op 50 km/h wegen. Daarom bereiden we een pilot voor waarbij we de speedpedelecberijder de keuze bieden: met een aangepaste lagere snelheid is het toegestaan bijvoorbeeld 25 of 30 km/uur om op het fietspad te fietsen, als je sneller wilt dan moet je op de weg.

2.6.3 Spreiden van fietsverkeer

- De grote fietsstromen door de binnenstad vooral in de spits is voor velen een doorn in het oog. Deze groep steunt de keuze van de gemeente om in te zetten op spreiding en routes om het centrum heen. Anderen zijn juist bang dat de fietsbereikbaarheid van het centrum en/of snelle directe routes door het centrum heen zullen verdwijnen, met minder fietsgebruik als gevolg. Meerdere insprekers maken zich zorgen over of spreiden van het fietsverkeer over de verschillende routes voldoende gaat lukken en vragen zich af hoe we borgen dat mensen van andere routes gebruik gaan maken.

Beantwoording:

Onze inzet is voldoende aantrekkelijke alternatieven aan te bieden. We kunnen mensen niet dwingen om om het centrum heen te fietsen, maar we kunnen ze wel verleiden en de optie bieden om een rustigere aantrekkelijke route te kiezen. We vinden het belangrijk dat mensen meer lopen en fietsen. En als ze voor de fiets kiezen willen we het liefst dat ze zoveel mogelijk spreiden over het fietsnetwerk en over de dag, zie ook paragraaf 2.4 en paragraaf 2.6.1.

Door routes om de binnenstad heen te verbeteren (waaronder routes Om de Noord, Om de Zuid en compleet maken rondje Singel), wordt het aantrekkelijker en logischer om een alternatieve route te fietsen. Deze parallelle routes worden daarmee voor een deel van de fietsers aantrekkelijker dan de route door de binnenstad. Ze zijn soms korter, soms sneller en ook rustiger. Op verschillende plekken is de kwaliteit nu nog niet op orde, of is er sprake van een barrière zoals een watergang. Door deze aan te pakken, worden meer routes mogelijk en verspreiden we de groeiende aantallen fietsers. Zo hoeft niet iedereen meer door de binnenstad heen. Het blijft mogelijk om door de binnenstad te fietsen, vooral bedoeld voor mensen met een bestemming in het centrum. Het zal daar soms wat minder vlot fietsen dan er omheen, doordat de inrichting die op veel plekken bedoeld is om te verblijven en te wandelen.

2.6.4 Status van de netwerken en hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en snelfietsroutes

- Uit veel inspraakreacties blijkt dat het onvoldoende duidelijk is wat er met dit mobiliteitsplan wordt besloten ten aanzien van het fietsnetwerk.
- In verschillende reacties wordt opgeroepen om de fietsnetwerken meer te differentiëren naar gebruikers, bijvoorbeeld langzaam versus snel, breed versus smal, rustig versus druk. Daar tegenover geven meerdere insprekers aan dat het onduidelijk is wat nu de verschillen zijn tussen hoofdfiets-, doorfiets- en snelfietsroutes. Specifiek wordt gesteld dat het voorbarig is om het hoofdfietsnetwerk vast te stellen, zo lang de provinciale snelfietsroutes nog (deels) bepaald moeten worden. Ook wordt benoemd dat de legenda van de fietskaarten niet eenduidig overeenkomt met de teksten.

Beantwoording:

Met dit mobiliteitsplan stellen we primair vast welke fietsverbindingen in de periode tot 2040 gewenst zijn om de fietsstromen tussen buurten en wijken en van en naar de regio te faciliteren. Dit noemen we het hoofdfietsnetwerk. De figuur Fietsnetwerk 2040 geeft aan welke verbindingen daarin gewenst zijn. Met de vaststelling van het mobiliteitsplan stellen we niet de exacte routes vast, dat volgt later bij de uitwerking van het desbetreffende project. Zie paragraaf 2.1 voor meer informatie over de status en scope van ingetekende lijnen op de kaarten.

Alle hoofdfietsroutes zijn voor alle type fietsers te gebruiken (wat overigens ook geldt voor veel andere straten in de stad). We maken daarom geen onderscheid in de netwerkkaart naar allerlei type fietsers of verschillende typen fietspaden. Door spreiding van drukte en een fijnmaziger fietsnetwerk ontstaat er meer ruimte voor alle fietsers waaronder ook kwetsbare fietsers. In woonbuurten zullen de straten, anders dan langs hoofdwegen, in veel gevallen aantrekkelijk zijn voor langzamere fietsers (8 - 80 jaar) doordat ze rustiger zijn.

Enkele verbindingen hebben in de figuur een paarse arcering om aan te geven dat deze al onderdeel zijn van gezamenlijke studie/projecten die we met de provincie uitvoeren. Bij de roze arcering is nog onderwerp van onderzoek hoe de verbindingen mogelijk in de stad verder lopen. Onze ambitie is dat de regionale verbindingen goed aansluiten op het hoofdfietsnetwerk.

We markeren wat belangrijke fietsroutes zijn, of ze nu bedacht zijn als hoofdfietsroutes of doorfietsroutes, want dat is voor fietsers niet belangrijk. Daarom verwijderen we het kader *Verschil hoofdfietsroutes en doorfietsroutes*. We nemen in de hoofdtekst een regel op dat een rode asfaltverharding het uitgangspunt is bij de aanleg van routes in het hoofdfietsnetwerk om aantrekkelijkheid en herkenbaarheid te bevorderen (ook ten opzichte van andere fietsroutes).

We passen de legenda van de figuur Fietsnetwerk 2040 aan, zodat eenduidig is wat de status van de lijnen is. Ook halen we het onderscheid tussen de verschillende prioriteiten van bruggen weg.

2.6.5 Uitwerking van het mobiliteitsplan naar concrete maatregelen voor de fiets

- Er wordt opgemerkt dat de juiste effecten pas zichtbaar zijn bij een gedetailleerde uitwerking van de maatregelen. Wat wordt er concreet gedaan om de schaa sprong te realiseren? Welke projecten zijn al gepland om het spreiden te bevorderen? Wanneer zijn die gerealiseerd? Kunnen de fietsnetten in een separaat traject verder uitgewerkt en vastgesteld worden, in samenwerking met de Fietsersbond en inbreng vanuit de diverse wijken?

Beantwoording:

Het mobiliteitsplan is een strategisch plan en geen actieplan of uitvoeringsdocument, zie ook 2.1. Daarom worden de hierboven gestelde vragen in het mobiliteitsplan niet beantwoord. Hieronder is aanvullend aangegeven hoe we op de korte en (middel)lange termijn bezig zijn met de schaa sprong fiets.

Op dit moment werken we al aan verschillende projecten die op korte termijn een bijdrage leveren aan de schaa sprong fiets, veelal in combinatie met herinrichtingen.

Daarnaast is in 2020 een verkenning uitgevoerd naar de prioritering van verschillende bruggen en tunnels in de [Verkenning nieuwe fietsverbindingen](#). Deze verkenning is een bouwsteen voor het mobiliteitsplan 2040. Het mobiliteitsplan geeft aan in welke fietsbruggen of -tunnels Utrecht het beste kan investeren. Daarom zijn de bruggen opgenomen in het kaartbeeld van het mobiliteitsplan 2040. In totaal onderzocht de gemeente Utrecht 35 mogelijke fietsbruggen en -tunnels. Het gaat om plekken die barrières zoals water, spoor en autowegen slechten en daardoor de bereikbaarheid per fiets en te voet verbeteren. In het mobiliteitsplan nemen we een verwijzing naar deze verkenning op, maar zijn ook aanvullend nieuwe tunnels en bruggen aangegeven omdat die nodig lijken te zijn om meer parallelle routes te creëren en nieuwe OV-knooppunten of woningbouwontwikkelingen bereikbaar te maken.

Een belangrijke functie van het mobiliteitsplan is om bij partners (mede overheden en marktpartijen) aandacht te vragen voor de schaa sprong fiets en de benodigde investeringen om onze ambitie te kunnen realiseren. Zo is het mobiliteitsplan input voor het [Nationaal Toekomstbeeld Fiets](#).

Na besluitvorming over het mobiliteitsplan 2040 wordt de schaa sprong fiets verder uitgewerkt in projecten. Hierbij wordt ook de Fietzersbond betrokken. Daarnaast worden bewoners en andere belanghebbenden betrokken bij projecten in hun wijk, voorafgaand aan definitieve besluitvorming over de daadwerkelijke realisatie van een project, zie ook paragraaf 2.1.

2.6.6 Zorgen over specifieke fietsverbindingen

2.6.6.1 Brug Vechtdijk

- Onderdeel van het hoofdfietsnetwerk is een fietsroute met een nieuwe fietsbrug over de Vecht (kaart p. 77). Er zijn veel vragen binnengekomen over deze brug en de nieuwe verbinding. Daarbij zijn zorgen geuit over onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Er is onduidelijkheid over de status van het plan en er wordt de wens uitgesproken dat gewerkt wordt aan een integraal plan voor de wijk, waarbij rekening gehouden wordt met het bestaande groen, het natuurschoon dat de rivier de Vecht ons biedt en de sociale veiligheid van de bewoners van de Vechtdijk en omliggende wijken, met betrokkenheid van bewoners. Wat is de nut en noodzaak voor de brug over de Vechtdijk?
- Wat is de status van deze brug en op welke manier worden hier besluiten over genomen?

Beantwoording:

De brug over de Vechtdijk was onderdeel van de [Verkenning nieuwe fietsverbindingen](#). Negen locaties kregen de meeste prioriteit, waaronder de brug over de Vechtdijk, zwart afgebeeld op de kaart.

De verbinding kan een veilige en comfortabele fietsroute bieden tussen de wijken Zuilen en Overvecht, waar nu ver omgefietst moet worden via een hoge autobrug. De verbinding draagt daarmee heel goed bij aan een fijnmaziger (recreatief) fietsnetwerk en stimuleert het gebruik van de fiets ten opzichte van de auto. Het verkort de afstand en reistijd voor fietsers en wandelaars tussen Zuilen en Overvecht flink. De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijke én regionale netwerk, als onderdeel van de doorfietsroute door Zuilen van en naar het Amsterdamrijnkanaal (ten hoogte van de Demkabrug) en van de route via de Klopdijs door Overvecht. Zo wordt Overvecht beter verbonden met werkgebied Lage Weide voor fietsers.

Voor wandelaars en andere recreanten ontstaan er mogelijkheden diverse (verkorte) rondjes en ommetjes te maken. Twee wijken en twee parken worden met elkaar verbonden. Dit sluit aan bij onze principes gezond stedelijk leven voor iedereen en de gedachte van de 10 minuten stad, met alle voorzieningen dichtbij.

Op basis van het mobiliteitsplan 2040 kunnen projecten worden gestart, waaronder deze verbinding inclusief de brug. Voorwaarde om een project te kunnen starten is dat de gemeenteraad hiervoor een financieel budget ter beschikking stelt. Het besluit over de daadwerkelijke realisatie van de brug wordt pas later genomen, op basis van de uitwerking van dat project. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de brug en de locatie van (eventueel te verplaatsen woonboot/-boten) wordt onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

- Er lijkt toch een (snel)fietspad door Park de Gagel te lopen tussen de Carnegiedreef en de fietsbrug over de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Zijn er geen betere alternatieven voor een snelle fietsverbinding naar Westbroek die minder impact hebben op de rust in het park?

Beantwoording:

De ambitie van de gemeente is om voor goede fietsverbindingen tussen Zuilen, Overvecht en het Noorderpark te zorgen, met goede verbindingen bij het kruisen van de NRU. Dit betreft één van die verbindingen. We willen meerdere verbindingen realiseren om grote omrijdbewegingen te voorkomen. De hoeveelheid fietsers ter hoogte van deze verbinding zal gering zijn en we verwachten geen impact op de rust in het park.

2.6.6.2 Fietsverbinding door de groene zone van Lunetten

- Onderdeel van het hoofdfietsnetwerk is een fietsroute door de groene zone van Lunetten. Er zijn veel zorgen geuit over onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Er is onduidelijkheid over de status van het plan en bewoners roepen op om de verbinding niet door de groene zone te laten lopen.

Beantwoording:

De fietsroute door de groene zone van Lunetten was per abuis opgenomen in de maatregelenkaart op pagina 77, terwijl deze niet in de netwerkkaarten op pagina 71 en 74. De andere lijn door Lunetten (ingetekend over de Furkabaan) is nog tracékeuze maar betreft een gewenste verbinding tussen station Lunetten en over de A12 heen richting zuid. In de uitwerking houden we rekening met groene zone, etc. als onderdeel van integrale besluitvorming

Zie paragraaf 2.1 over de status van de lijnen op de kaart en het algemene proces hoe we als gemeente van beleid naar uitvoering werken.

Het besluit over de uitvoering valt binnen het project dat nog moet starten. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de gevolgen voor de groene zone worden daarin onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

2.6.6.3 Fietsroute Herenweg

- Een reactie betreft de zorg dat de fietsroute Herenweg zal leiden tot verdere inklemming van basisschool de Pijlstaart.

Beantwoording:

Het spreiden van het fietsverkeer is nodig om de drukste routes te ontlasten en zo fietsen voor iedereen aantrekkelijk te maken. Door routes, zoals de Herenweg aantrekkelijker te maken verwachten we dat een deel van het fietsverkeer verleid kan worden om deze route te gaan gebruiken. We verwachten niet dat de fietsroute Herenweg daarmee zodanig druk wordt dat de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid in gevaar komt. Zoals al in het hoofdstuk Monitoring aangegeven zullen we dit monitoren met indicator J: Faciliteren groei fietsverkeer: drukte op fietsnetwerk.

2.6.6.4 Bruggen Merwedekanaalzone

Onderdeel van het fietsnetwerk zijn meerdere bruggen ter hoogte van de Merwedekanaalzone (kaart p. 77). Er zijn veel vragen binnengekomen over deze bruggen en het fietsnetwerk. Er is onduidelijkheid over de status van het plan, de nut en noodzaak van de bruggen en er zijn zorgen over de gevolgen van deze bruggen met betrekking tot de

leefbaarheid in aangrenzende wijken, de ligging van woonboten en het gebruik van het Merwedekanaal voor sport, recreatie en (goederen)vervoer. Ook maken veel inwoners zich zorgen over bouwoverlast tijdens de aanleg van de bruggen.

Over de Merwedekanaalzone

Het gebied langs het Merwedekanaal, tussen Villa Jongerius en de snelweg A12, verandert de komende jaren van een bedrijventerrein in een nieuwe stadswijk. Deze herontwikkeling van de Merwedekanaalzone met mogelijk op termijn 10.000 woningen is alleen goed mogelijk met een ambitieuze mobiliteitsstrategie waarbij stevig wordt ingezet op lopen, fietsen en OV en deelmobiliteit.

Daarnaast zijn stedelijke verkeersmaatregelen noodzakelijk zoals de aansluiting van de Europalaan-Zuid met de A12 en een versterking van het fietsnetwerk en het HOV.

Over de status van het plan

De (loop- en) fietsverbindingen in de Merwedekanaalzone zijn uitgewerkt als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone. Daarom gaan we in deze nota van beantwoording al concreter in op onder andere de locatie en integrale afwegingen ten aanzien van de bruggen in de Merwedekanaalzone.

De vragen zijn uiteengezet in 3 hoofdvragen. Overige reacties zijn beantwoord in de reactienota, behorend bij de besluitvorming over de [Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2](#). Het college heeft hiertoe de stukken (inclusief reactienota) op 10 maart 2021 aan de raad verzonden.

- Waarom is het nodig een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk aan te leggen met de daarbij behorende fiets- en voetgangersbruggen? Belangengroep bewoners Houd Rivierenwijk leefbaar geeft specifiek aan dat er 2.000 mensen een petitie hebben getekend tegen de komst van extra bruggen in 2019.

Beantwoording:

Het fietsverkeer in Utrecht kent een dubbele groei. Enerzijds groeit het aantal inwoners, waardoor er meer fietsers zijn. Anderzijds gaan inwoners ook steeds vaker met de fiets, waardoor de dubbele groei ontstaat. Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk, zie ook paragraaf 2.6.1.

Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fijnmazig fietsnetwerk met zowel rustige bestemmingsroutes, als snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten. Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming maar op bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (8-80) zoals bijvoorbeeld een ouder met kind. De omgeving ervaart hiervan niet of nauwelijks overlast. De routes volgen meestal rustige woonstraten of groene verbindingen en liggen bijv. in de nabijheid van scholen. Ze fietsen comfortabel, waarbij ze zo min mogelijk conflicten met andere vervoerwijzen tegenkomen. Zo kunnen b.v. kinderen vanuit de woningbouw op het defensie terrein en de Wilhelminawerf (deels) zelfstandig naar de basisschool op het Heycopplein.

Met alleen het verbeteren van de bestaande bruggen (bij de Socrateslaan, de Balijelaan en de Van Zijstweg) en fietsroutes kunnen we de groei van het fietsverkeer niet voldoende opvangen. Het fietsverkeer op de drie bruggen (en de routes van en naar de bruggen) samen, gaat meer dan verdrievoudigen in 2030, ten opzichte van de huidige situatie, blijkt uit de analyses. Indien er geen nieuwe rustigere/ binnendoor fietsroutes komen (waar de wandel- en fietsbruggen onderdeel van uit maken), zal de fietsdruk op de bestaande bruggen en routes toenemen tot ongeveer 20.000 fietsers per etmaal. Op de Mandelabrug gaat het zelfs om tussen de 35.000 en 43.000 fietsers per etmaal.

Dit zou leiden tot filevorming, verkeersonveiligheid en hinder, vooral bij omliggende kruispunten. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen.

Het is daarom essentieel om de fietsstromen te spreiden over meerdere routes en in te zetten op een fijnmazig netwerk voor fietsers. Daarmee voorkomen we een te grote druk op bestaande fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk.

Deze spreiding speelt niet alleen rond de Merwedekanaalzone. Ook in andere delen van de stad wordt hieraan gewerkt. Bijvoorbeeld de fietsroutes rond de binnenstad (via de singels) als alternatief voor de drukke route Centraal Station-Vredenburg-Neude-Maliebaan.

Het alleen verbeteren van de huidige bruggen biedt dus geen afdoende oplossing. Bovendien zorgt het aanbieden van alternatieve routes voor keuzevrijheid, waardoor fietsers en wandelaars kunnen kiezen voor een route, die zij het meest aantrekkelijk vinden.

- Problematiek van straten en knooppunten na de bruggen

Beantwoording:

Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer zijn opgenomen in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk. De Waalstraat (tot aan Rijnlaan) en de Zijldiepstaat en de aanlanding van de wandel- en fietsbruggen in het Merwededeplantsoen zullen als eerste worden heringericht/aangepakt. En in de eerste fase van de Buurtaanpak is ook ruimte voor vergroeningsmaatregelen, zoals extra bomen. In een latere fase worden ook de Rijnlaan, het stuk Waalstraat tussen Rijnlaan en Jutfaseweg en Balijeplein aangepakt.

- In hoeverre wordt er bij de aanleg van de fietsbruggen rekening gehouden met de leefbaarheid in de omliggende buurten?

Beantwoording:

De exacte inpassing van bruggen vergt nadere studie en hoe de aanlanding wordt vormgegeven en ingepast, is mede afhankelijk van het type brug waarvoor gekozen wordt. De vragen over de landschappelijke inpassing van de brug naar de punt, sanering van de bodemvervuiling, kruispuntinvulling, en welke aanvullende maatregelen er nodig zijn voor de leefbaarheid van de wijk en aan de vervolgroute, komen aan de orde bij de verdere uitwerking van de plannen. Op dit moment weten we nog niet hoe dit er precies uit komt te zien. Bij de inpassing wordt rekening gehouden met de kwaliteit en het gebruik van de omgeving.

Voor Dichterswijk is gewerkt aan een Buurtagenda. De Buurtagenda adresseert de zorgen die bewoners van Dichterswijk noemen in relatie tot de effecten van de Merwedekanaalzone op hun wijk, met name vanwege het plan voor de nieuwe wandel- en fietsbrug en doet voorstellen voor mogelijke maatregelen. De Buurtagenda is nog geen uitvoeringsplan, maar de maatregelen moeten, samen met bewoners, na besluitvorming over Merwedekanaalzone verder worden uitgewerkt.

Aandachtspunten die ontstaan als gevolg van de aanleg van nieuwe bruggen, maar ook als gevolg van de toename van het fietsverkeer worden door ons aangepakt. De wijze waarop we dat doen komt terug in de Buurtaanpak Rivierenwijk & Transwijk. We realiseren ons dat de Rivierenwijk een “groenarme” wijk is. Daarom zetten we in op vergroening in de Rivierenwijk. Zie hiervoor de Buurtaanpak Rivierenwijk. Bij de inpassing van de bruggen is het doel om het groen van het Merwededeplantsoen zoveel mogelijk intact te houden. We zijn ons ervan bewust dat de komst van de bruggen grote invloed heeft op de woonbootbewoners. De groei van de stad betekent verandering en dit doet op sommige plekken pijn. We overleggen daarom regelmatig met alle betrokken woonbootbewoners.

2.6.7 Aanvullende suggesties ten aanzien van het hoofdfietsnetwerk

Verschillende insprekers doen suggesties voor aanvullende schakels in het hoofdfietsnetwerk.

- In de bruggenstudie ontbraken naar idee van de inspreker veel bruggen op kansrijke locaties. In de kaart met maatregelen staan weer diverse plekken voor bruggen die nog te onderzoeken zijn, maar het is opnieuw niet compleet. Er ontbreekt bijvoorbeeld een brug over de Liesveldsewetering (huidige maaswijdte is met 1,4 km zeer groot; je kunt niet met de Haarrijnse Rading mee over het water). Ook ontbreekt in de kaart de verbinding Keulsekade – Julianaparkweg (die wordt aangelegd), de verbinding Sweder van Zuylenweg – Adriaan van Bergenstraat – Belo Horizontedreef – Fietsbrug de Gagel. Er ontbreekt vooral een brug over de Vecht in deze route.

Beantwoording:

In het mobiliteitsplan is met de fietskaart aangegeven welke verbindingen belangrijk zijn om de grote stedelijke en regionale fietsersstromen te kunnen faciliteren, met name bedoeld om als alternatief te dienen voor stedelijke en regionale autoverplaatsingen, om OV-knooppunten beter bereikbaar te maken en om enkele drukke routes in de stad te ontlasten (vooral de binnenstadsas). Daarnaast kunnen er verschillende verbeteringen zijn die het fietsnetwerk in en tussen wijken beter maken. De lokale verbeteringen staan niet op de stadsbrede kaart, maar kunnen een plek krijgen in gebiedsontwikkeling.

De genoemde suggesties voor extra schakels staan voor een deel al op de netwerkkaart in het plan, maar zijn wellicht niet goed herkenbaar omdat het detailniveau grof is. Voor een groot deel van de verbindingen in de netwerkkaart geldt echter dat er nog geen financiering is.

- Het is goed dat in het plan onderscheid wordt gemaakt naar verschillende routetypen. De verschillende eisen die vervolgens aan de routes worden gesteld moeten duidelijk worden omschreven, zodat bij herinrichting duidelijk is welke eisen worden gesteld aan de betreffende route.

Beantwoording:

De wijze waarop wij onze openbare ruimte inrichten is uitgewerkt in het Handboek Openbare Ruimte. Het mobiliteitsplan gaat over de visie op mobiliteit in de stad, het gaat daarmee niet in op specifieke projecten of de kenmerken voor de inrichting.

- Kan het fietsnetwerk verder uitgewerkt worden gecombineerd met een analyse van de benodigde vrije ruimte voor de fiets en de impact op de andere netwerken.

Beantwoording:

De benodigde vrije ruimte voor fietsers is een item dat belicht zou kunnen worden in Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

2.6.8 Overige vragen

- Kan de verlichting van fietspaden in parken en langs groen verbeterd worden, waarbij de ecologische waarde van nachtrust voor vogels en zoogdieren en het gevaar van straatverlichting voor (nacht)vinders in het oog worden gehouden?

Beantwoording:

Het mobiliteitsplan gaat over de visie op de functionaliteit van de netwerken en niet over de vormgeving en inpassing van infrastructuur. Bij de concretisering van projecten is dit een aandachtspunt. We nemen deze suggestie over als een toelichting op “een goede inpassing”.

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

- Beheer en onderhoud: los kleine gaten in het wegdek meteen op. Deze zijn niet te voelen in een auto, maar kunnen zeer gevaarlijk zijn voor fietsers. En die fietsers willen we juist stimuleren. Ik denk niet dat men hier fysiek stimuleren door middel van een gat in de weg bedoeld.
- Vanuit de slechtienden hebben wij vaker de suggestie gekregen om fietspaden aan beide zijden te belijnen, waardoor alle aandacht op de verkeerssituaties gericht kan blijven.

Beantwoording:

Het mobiliteitsplan gaat over de visie op de functionaliteit van de netwerken en niet over de vormgeving, inpassing en onderhoud van infrastructuur. Bij de concretisering van projecten is dit een aandachtspunt. We nemen de suggestie om aan beide zijden te belijnen over als toelichting op “een goede inpassing”.

- Te weinig wordt bij verkeer en mobiliteit gekeken naar het “natuurlijk” gedrag van fietsers. Door te kijken naar het gedrag wordt voorkomen dat met een herinrichting niet het behaalde doel wordt bereikt. De route op papier blijkt dan niet logisch te zijn. Wij pleiten ervoor dat bij de uitwerking van de voetgangersnetwerken en fietsnetwerken eerst het natuurlijk gedrag wordt geobserveerd en gebruikers worden geraadpleegd voordat men naar de tekentafel gaat.

Beantwoording:

De werkwijze van de gemeente Utrecht is dat wij niet alleen studeren en tekening op papier, maar ook de daadwerkelijke situatie en het gedrag van mensen in beschouwing nemen. Dit is juist zeer relevant omdat een deel van de aanpak ook het stimuleren van ander reisgedrag betreft (bijvoorbeeld routekeuze) en dan is het nodig om te onderzoeken (ook in de praktijk) waarom mensen zich gedragen zoals ze doen.

2.6.9 Gebiedspecifieke vragen en routes

- Hoe wordt omgegaan met “de fiets te gast” in de binnenstad en andere centrumgebieden?

Beantwoording:

In de centrumgebieden (A-zones) zetten we de voetganger op 1. Dat betekent dat de inrichting van de openbare ruimte (en dus ook het wegprofiel) prioriteit geeft aan de voetganger. Dit betekent niet dat er geen verkeersruimte meer is voor fietsers, OV en autoverkeer, maar deze zijn ondergeschikt in de vormgeving en de prioriteit. Bij dit alles moet rekening gehouden worden met de omvang van de verkeersstromen. Voor elk gebied is het maatwerk hoe we dit uitwerken. Een oplossing als “Shared space” is geen doel op zich, maar een middel en is niet altijd een verkeersveilige oplossing. In alle centrumgebieden zullen daarom ook fietsroutes blijven die de functie hebben om de centrumgebieden goed bereikbaar per fiets te houden (dit geldt uiteraard ook voor andere modaliteiten).

- We missen Zeist en Houten in het rijtje met de omliggende steden die bereikbaar worden via een fietssnelweg. Voor Zeist wordt een route langs de A28 gemaakt, maar die ligt er al en die is te ver omfietsen. Een nieuwe route USP – Weteringlaan in Zeist is nodig.

Beantwoording:

Het netwerk van fietssnelwegen is bedoeld voor de relatief lange afstanden tussen verschillende steden in heel Nederland. Voor de fietsverbindingen binnen de regio, bijvoorbeeld tussen Zeist en Utrecht is een veel fijnmaziger regionaal fietsnetwerk bepaald door de U10. Hierin zitten meerdere fietsverbindingen tussen Zeist en Utrecht. Een fietsroute langs de A28 kan gelijk met de beoogde bus/trambaan worden gerealiseerd, een logische bundeling van infrastructuur en investeringen. We sluiten niet uit dat in de toekomst meer fietsroutes in de provincie het predicaat fietssnelweg krijgen.

- Voor inwoners van Nieuwegein is Utrecht, met name USP, een belangrijke bestemming, die op een uitstekend fietsbare afstand ligt. De potentie van de fiets op de relatie Utrecht – Nieuwegein is veel groter dan het huidige gebruik. De rechtstreekse fietsverbinding tussen USP en Nieuwegein loopt door Lunetten

langs de Furkabaan en de Koppeldijk, die route verdient verbetering. Ook valt te denken aan een soort “binnenring” voor fietsers langs de Waterlinieweg, vanuit Nieuwegein te bereiken via het oostelijke fietspad langs het Merwedekanaal (Liesboschterrein). Nu moeten fietsers nog een omslachtige route door Hoograven nemen om fatsoenlijk in Lunetten te komen. Deze binnenring stond al gepland als bijvangst bij de verbreding van de A12/A27.

Beantwoording:

Deze suggesties zitten al in de netwerkkaart fiets.

- Een deel van de inwoners van Utrecht werkt in Nieuwegein. Voor hen wordt gewerkt aan een snelfietsroute langs het Merwedekanaal. De route naar Nieuwegein via de Jutfasebrug is op het Utrechtse deel al jarenlang niet meer verlicht. Vroeger werd de route mee verlicht door de masten voor het autoverkeer. Nadat daar andere armaturen zijn gekomen is het fietspad van de brug richting Utrecht (fietsers rijden met hoge snelheden!) in het duister gehuld. We hebben hier meermalen over geklaagd maar het is nog steeds niet opgelost, “want er moet een grondkabel gegraven”. Over een afstand van 330 meter. We hopen dat dit bij voorrang wordt aangepakt en niet tot 2040 op een oplossing moet wachten. We hopen dat de uitvoering van het mobiliteitsplan stevig ter hand wordt genomen. Beleid en uitvoering blijken al te vaak verschillende zaken.

Beantwoording:

Het verlichtingsvraagstuk wordt meegenomen in aanpak snelfietsroute Utrecht – Nieuwegein/IJsselstein. Met het mobiliteitsplan worden geen besluiten genomen over concrete projecten en de uitvoering.

- Bedrijventerreinen worden volgens het plan goed aangesloten op het hoofdfietsnet. Omdat deze routes vaak ‘s nachts worden gebruikt, moet de sociale veiligheid van deze routes tiptop in orde zijn. Daarnaast vragen wij specifiek aandacht voor Lage Weide. De route via de Gele brug wordt binnenkort bijna 500 m langer door een woningbouwplan bij de Gele brug. Een andere route vanuit de stad naar Lage Weide loopt via de Demkabrug. Vanuit Leidsche Rijn is er een route via het station, waarbij je een (behoorlijk steile) trap of de lift moet nemen. De enige fatsoenlijke verbinding is bij het Lage Weide viaduct. Daar ontbreekt een vlotte aansluiting naar de Proostwetering / De Wetering Noord. De Anton Geesinkbrug is komende 20 jaar nog niet in de planning, volgens de bruggenstudie. Kortom: de bereikbaarheid op de fiets van Lage Weide laat ernstig te wensen over! Lage Weide moet snel veel beter bereikbaar worden voor fietsers uit alle richtingen.

Beantwoording:

Dit is onder de aandacht in de gebiedsaanpak Lage Weide en de verkenning route Dom tot Dam. In het mobiliteitsplan zitten verschillende nieuwe fietsverbindingen om Lage Weide beter bereikbaar per fiets te maken, zowel de aansluiting bij station Leidsche Rijn als nieuwe bruggen. Hoe deze er precies uit komen te zien en wanneer deze gerealiseerd kunnen worden, pakken we in de genoemde studies verder op.

- Een brug van de Cremerstraat naar de Cartesiusdriehoek staat tot onze verrassing op de kaart als eerste tranche. We zijn er blij mee! Bij het verlengde van het Zand wordt volgens de kaart een oversteekbaarheidsknelpunt opgelost. Wordt hier bedoeld dat er een tunnel onder het spoor door komt, zodat je vanaf De Meern via het Zand naar het Lage Weideviaduct kunt fietsen? Dat wordt extra belangrijk als de Anton Geesinkbrug er ligt. Maar er staat geen “brug of tunnel”-teken bij dit knelpunt. Ons is niet duidelijk wat hier moet verbeteren?

Beantwoording:

Nee, dit punt bij de Vleutensebaan is alleen benoemd als knelpunt met betrekking tot oversteekbaarheid. Daarnaast zou dit tot extra doorsnijding van het park leiden wat ook niet wenselijk is.

- We vragen aandacht voor de doorkruisbaarheid van het Máximapark tussen de Alendorperweg en het spoor. De brug in de Beukenboslaan is veel te hoog en te steil. De enige andere route door het park is langs de

Paperclip, maar die wordt 's nachts afgesloten. Het fietspad langs de Huis te Vleutenbaan ligt al bij het spoor. De maaswijdte is hier veel te groot. Er is een extra route nodig.

Beantwoording:

In het mobiliteitsplan brengen we het gewenste hoofdfietsnetwerk in beeld. De maaswijdte is hier wat ons betreft voldoende, omdat de omrijfactor voor de meeste fietsverplaatsingen acceptabel is.

- We missen de verbinding Rijnkennemerlaan – fietsbrug Maarssenbroek op de kaart met fietsroutes. Via de fietsbrug bij Maarssenbroek (over de A2) kun je redelijk vlot naar Breukelen fietsen. Bij de bouw van de wijk Haarrijn moet deze verbinding worden aangelegd op snelfietsroute-kwaliteit, geschikt voor snelle en zware fietsen.

Beantwoording:

Deze verbinding staat reeds op de kaart.

- De kruisingen op de Franciscusdreef en een ontbrekend stuk fietspad op de ventweg zijn knelpunten en het is goed dat deze zijn benoemd in het mobiliteitsplan. Er zijn echter nog meer ontbrekende fietsroutes en knelpunten ten aanzien van oversteekpunten voor fietsers, zoals bij de kruisingen Theemsdreef-Humberdreef, Marnedreef-Moezeldreef, Zamenhofdreef-Marnedreef, Zamenhofdreef-Theemsdreef. De ontbrekende routes (nader in te vullen) en de knelpunten moeten worden toegevoegd, waarbij aangegeven dient te worden dat deze lijst niet volledig is.
- Overvecht heeft veel (hoofd)fietsroutes door en langs het groen, het kwaliteitskenmerk van de wijk. Dit zijn prettige fietspaden overdag, maar niet 's avonds als het donker is. Er is tijdens de sessie op 7 januari aangegeven dat er een ambitie is om het fietsnetwerk te verdichten. Wij pleiten ervoor om die fietsstructuur voor Overvecht uit te werken en daarin ook sociaal veilige fietsroutes op te nemen.
- De voorgestelde maaswijdte van 400 meter wordt niet overal gehaald in Overvecht. De Rubicondreef route (tevens sociaal veilig) zou in Overvecht Zuid de fietsstructuur versterken. Voorkomen moet worden dat deze route wordt ontmanteld door andere ruimtelijke plannen die nu op tafel liggen.
- In het gebied van Shoppingcenter Overvecht ontbreekt nog steeds een goede fietsroute langs de Seinedreef. Ook het nieuwe mobiliteitsplan voorziet niet in die fietsroute. Deze nog toevoegen.
- Als het gebied rondom station Overvecht wordt verstedelijkt, dan moeten bewoners op afstand hun auto parkeren en de route van/naar huis wordt dan met de fiets afgelegd. Er is nog een zoeklocatie voor de P+B (Park + Bike) locatie. Deze locatie zal nabij de NRU zijn. Het is aan te bevelen dat op korte termijn een verkenning wordt gedaan naar locaties(s) en de (sociaal veilige) verbindende fietsroutes.
- Voor de fietsroutes over/onder de NRU en op de Gageldijk dient duidelijk te worden waar de snelfietsroutes lopen, met name voor de verbinding met de aangrenzende gemeenten (Westbroek, Maarssen en Groenekan). Het is niet wenselijk dat er een snelfietsroute door park De Gagel gaat lopen.
- In Overvecht lopen veel fietsroutes door en langs het groen. Het fietsnetwerk voldoet op veel punten niet aan de gewenste maaswijdte van 400 meter. Er zijn veel andere natuurlijke fietsroutes die ook worden gebruikt (bijvoorbeeld als sociaal veilige routes). We pleiten ervoor om een fietsnetwerk uit te werken en daarin ook de aangepaste fietsroutes langs, over en onder de NRU mee te nemen.
- In de parken lopen voetgangers op paden waar ook fietsers rijden. Het is niet wenselijk dat snelle fietsers op hetzelfde (shared space) pad rijden waar ook de recreatieve wandelaars lopen. Als de Gageldijk een snelfietsroute wordt, is het wenselijk rekening te houden met een voetpad.

Beantwoording:

Deze opmerkingen over het fietsnetwerk van Overvecht betreffen een verdere uitwerking van de hoofdlijnen zoals die in het mobiliteitsplan zijn aangegeven. In de toekomstige gebiedsontwikkeling van Overvecht zullen deze opmerkingen worden meegenomen.

Enkele opmerkingen betreffen de zorg dat er snelfietsroutes worden gemaakt. In het mobiliteitsplan spreken we niet van snelfietsroutes maar van hoofdfietsroutes. De ambitie voor deze hoofdfietsroutes is dat ze aantrekkelijk zijn om te fietsen, vanwege een goede vormgeving en een goede doorstroming. Snel of hard fietsen is niet een doelstelling

die we specifiek gaan faciliteren. Speedpedelecs en andere snelle fietsen moeten zich in Utrecht als “gewone” fietser gedragen en zich aan de maximumsnelheid van 30 km/u houden.

- Ook de NRU zou betere oversteken krijgen volgens het plan. Wat wij zien is dat de bestaande fietsverbinding naar het Noorderpark bij het Henry Dunantplein niet meer op de kaart staat waar dat in eerdere plannen wel het geval was, terwijl er verder niets bijkomt dat nu nog niet bestaat. In de plannen voor de NRU worden de fietsoversteken onhandiger dan ze nu zijn, omdat ze niet meer aansluiten op routes die ook de Vecht oversteken.

Beantwoording:

Deze verbinding nemen we alsnog op in de netwerkkaart.

- Wat gaat er concreet gedaan worden om de aansluiting van de Van Zijstweg met de Croeselaan te verbeteren voor fietsers?

Beantwoording:

Daar heeft recent een herinrichting plaatsgevonden. Fietzers worden nu gespreid over een noordelijk én een zuidelijk tweerichtingenfietspad langs de Van Zijstweg, oftewel een verdubbeling van de capaciteit en de mogelijkheid om op andere plekken over te stekken. Een deel van de Croeselaan wordt nog heringericht en sluiten we daarbij goed aan op deze nieuwe situatie.

- Ik wil hierbij een alternatieve route promoten die globaal van noordoost naar zuidwest gaat, drie drukke verkeerswegen verhoogd kruist plus een rivier, en er al gedeeltelijk ligt. Deze route vraagt gewoon om uitgebreid te worden en hij lijkt wel wat op de zeer geslaagde Oosterspoorbaan. Het is een aantrekkelijke groene route langs het spoor die ik regelmatig gebruik vanuit Voordorp waar ik woon. Hij begint bij spoorwegovergang Blauwkapel a/d Darwindreef. Je kruist verderop autovrij de Tripkade en rijdt dan door een fraaie wilgenlaan tot a/d Brailledreef. Daar ligt al een voetgangersbrug die uitgebreid zou kunnen worden met op en afritten om hem voor fietsen geschikt te maken. De ruimte is er en ik heb hem maar de naam Braille brug gegeven. Aan de andere zijde van de spoordijk op de plek waar vroeger een belastingkantoor stond, staan nu woningen. Een onderdoor tunnel zou hier nuttig zijn. Verdergaand is er weer een fietspad en sta je opeens voor de Vecht. Verderop rechts ligt de smalle en drukke Rode Brug. Heel mooi zou een extra oversteek zijn (het Geesinkpad heb ik hem hier genoemd) Er moet wel een complete fietsbrug gebouwd worden met op en afrit. Aan de andere kant van het spoor ligt wel een voetgangersbrug, maar de route verleggen naar de andere kant maakt het erg gecompliceerd. Door het zware gemetselde talud van de spoordijk en de beperkte ruimte zal wel een flink deel van de fietsroute op hoogte (2 à 3 meter) moeten blijven. Weer verdergaand langs de Petemoederslaan met veel groen en ruimte kom je aan bij de brede en drukke Oudenoord. Waar ook een fietsbrug + opritten prachtig zouden zijn om veilig over te steken. Daarna buigt de spoordijk sterk af naar Zuid. Alles wordt hier smaller en drukker, er zijn enkele tunnels onder het spoor en meerdere afslagen mogelijk. Er zal hier veel gepuzzeld moeten worden maar als fietser ben je al probleemloos een heel stuk verder gekomen. Via Egelantier en Acaciastraat etc. kun je het nieuwe wijkje Wisselspoor bereiken. Dat ligt behoorlijk geïsoleerd en zou eigenlijk een verbinding moeten hebben met het Cremerplein.

Beantwoording:

Deze route staat al op de fietsnetwerkkaart.

2.6.10 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

De inspraakreacties ten aanzien van fiets hebben geleid tot de volgende aanpassingen in het plan:

- Het kader “*Verschil hoofdfietsroutes en doorfietsroutes*” is verwijderd.
- We hebben een alinea toegevoegd over wat “goede inpassing” voor ons betekent: aandacht voor oversteekbaarheid, barrière werking, flora en fauna, verkeersveiligheid, verlichting, keuze voor bestrating,

fietspaden aan beide zijden belijnen enzovoort. We hebben hierin een regel opgenomen over dat asfaltverharding een goede manier is om routes in het hoofdfietsnetwerk aantrekkelijker te maken (ten opzichte van andere fietsroutes). Zie hoofdstuk 3 voor concrete tekstwijziging in het mobiliteitsplan.

- We hebben de hierboven toegezegde aanpassingen in de netwerkkaart verwerkt en de legenda aangepast.

2.7 Netwerken op orde (Stap 3) - Openbaar vervoer

Er zijn veel reacties binnengekomen over het openbaar vervoer. Deze vragen hebben we gegroepeerd naar de verschillende onderdelen van het OV-systeem.

2.7.1 Spoor, Intercity-bediening voorstadstations en Utrecht centraal

In een aantal reacties worden zorgen geuit en aandachtspunten meegegeven over de doorontwikkeling van het spoornetwerk en de stations in Utrecht. Daarnaast worden in meerdere reacties suggesties gedaan over specifiek locaties voor (nieuwe) stations en bedieningsmogelijkheden.

NS en ProRail geven de volgende aandachtspunten mee:

- Beide organisaties gaan mee in het concept van het Wiel met Spaken, maar bij de uitwerking dient niet alleen het regionale belang van een extra Intercity-stop te worden meegenomen, maar ook het effect op de doorgaande reizigers. Concreet: een IC-haltering bij Koningsweg kan de ambitie voor een kortere reistijd tussen Utrecht en Arnhem in de weg zitten.
- ProRail verwacht daarnaast richting 2030 een toename van 30% aan treinreizigers. ProRail vraagt ons daarom om aandacht te blijven houden voor de verschillende vervoer- en verkeersstromen op en rond Utrecht centraal.
- Het concept Wiel met Spaken kan leiden tot grotere verschillen in de bezetting van de Sprinters. Dit zet de exploitatie en betaalbaarheid van het OV onder druk. NS wil met Utrecht op zoek gaan naar compenserende maatregelen.

Beantwoording:

Wij zijn blij met de steun van NS en ProRail voor het mobiliteitsplan en de bereidheid om het concept Wiel met Spaken samen met ons verder uit te werken. In U Ned verband gebeurt dit al, onder andere in de programmalijnen [MIRT Verkenning OV en Wonen](#) en de Mobiliteitsstrategie. Daarbij worden Lunetten en Koningsweg niet alleen als IC- maar ook als Sprinterstation onderzocht.

In het BO MIRT 2020 is afgesproken om in het kader van Toekomstbeeld OV met rijk en regio de spoorcorridor Utrecht-Arnhem te onderzoeken. ProRail en NS zijn hierbij betrokken. Ook dit biedt ruimte om de regionale en (inter)nationale belangen af te wegen.

Wij denken dat er mogelijkheden zijn om station Lunetten-Koningsweg zodanig te realiseren dat de nationale en regionale ambities elkaar niet in de weg staan of zelfs versterken. Wanneer blijkt dat het concept Wiel met Spaken leidt tot grotere verschillen in de Sprinterbezetting, gaan we samen met NS zoeken naar maatregelen om de exploitatie en betaalbaarheid van het OV op orde te houden.

Uit onze berekeningen zien wij een verdere groei tot 50% van het aantal in- en uitstappers op station Utrecht Centraal en tot 80% voor alle stations in de gemeente Utrecht in 2040 ten opzichte van 2015, mede ten gevolge van het totale pakket aan maatregelen zoals in het mobiliteitsplan beschreven. Door het ontlasten van Utrecht Centraal met het Wiel met Spaken kan de groei op dit station worden gereduceerd tot 30%.

- Veel reacties zijn positief over een mogelijk Intercity -status van de voorstadstations. Gevraagd wordt of deze IC-status niet zo snel mogelijk en zo volledig mogelijk kan zijn.

Beantwoording:

IC-bediening van voorstadstations is de ambitie van de gemeente en regio Utrecht. Zoals in de reacties van onder andere NS en ProRail aangegeven is Intercity -bediening niet eenvoudig te realiseren en mogelijk weegt het regionale belang van een extra IC-station niet op tegen de extra reistijd die doorgaande reizigers (ook naar Utrecht Centraal) hierdoor hebben. Daarom onderzoeken NS en ProRail samen met ons of en welk deel van de IC-treinen bij een voorstadstation kan halteren. Ook de kosten en baten spelen mee in de afweging. Met uitzondering van een Intercityperron bij Leidsche Rijn Centrum lijken voor de andere voorstadstations (Lunetten, Koningsweg en Overvecht) flinke investeringen noodzakelijk. Daar tegenover staat dat uit onderzoeken blijkt dat vooral Lunetten-Koningsweg een grote bijdrage kan leveren aan het ontlasten van Utrecht Centraal en het verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park.

De doorontwikkeling van het spoornet en nadere uitwerking van eventuele voorstadstations onderzoeken we met onze partners in het programma U Ned en in de uitwerkingen van het Toekomstbeeld OV. Als we als gezamenlijke overheden concluderen dat een nieuw voorstadstation een gezamenlijke ambitie is en er zicht is op financiering, dan starten rijk en regio met een MIRT-verkenning, waarin ook inwoners en andere belanghebbenden betrokken worden.

We moeten hierbij rekening houden dat de voorbereidings- en realisatietijd samen al gauw 10-15 jaar bedraagt.

- Veel inspraakreacties zijn positief over de komst van een IC-station Lunetten-Koningsweg, maar er zijn ook zorgen dat het gebied drukker wordt, specifiek door autoverkeer van en naar het station. Enkele insprekers stellen dat een IC-station Lunetten-Koningsweg niet (logistiek en/of technisch) realiseerbaar is. Sommigen doen voorstellen om het station te verschuiven richting Waterlinieweg of richting Bunnik.

Beantwoording:

Een verdere knooppontontwikkeling van Lunetten-Koningsweg draagt bij aan de binnenstedelijke verdichting en ontlasting van Utrecht CS. Als er een IC-station komt zal dit ook zijn effect hebben op de omgeving waardoor het drukker wordt. De bereikbaarheid van Lunetten wordt vergroot door een IC-station inclusief een verbinding via het OV-Wiel richting USP en Westraven, evenals door een verbetering van het fietsnetwerk. Bij verdere binnenstedelijke ontwikkeling van deze knoop willen we het autoverkeer niet laten meegroeien, dus er komt hier geen P+R. Ook al ligt het station direct naast de A27, het is technisch niet mogelijk en niet wenselijk om een extra aansluiting op de snelweg te realiseren. Een verdere knooppontontwikkeling betekent ook dat er op termijn parkeerregulering waarschijnlijk in de gehele wijk nodig is om te voorkomen dat er mensen bij het station gaan parkeren om de trein naar een bestemming elders te nemen.

De huidige sporenligging met ongelijkvloerse kruisingen zorgt ervoor dat er niet veel opties zijn om uit te kiezen voor de exacte plek van station Koningsweg. Zo is een station ter hoogte van de Waterlinieweg niet haalbaar omdat daar een aantal sporen in een tunnelbak ligt. Het is vanuit veiligheidsoverwegingen niet mogelijk om perrons in sporen in een helling of een boog te realiseren.

In de [MIRT Verkenning OV en Wonen](#) worden verschillende bedieningen en inpassingen van een station Lunetten-Koningsweg onderzocht. Daarbij wordt ook gekeken naar alternatieven en of varianten technisch/logistiek haalbaar zijn. Uiteindelijk zullen verschillende varianten worden uitgewerkt waarbij een integrale afweging plaatsvindt tussen o.a. groen, leefbaarheid en bereikbaarheid. Abonneer u op de [nieuwsbrief van U Ned](#) om op de hoogte te blijven van de MIRT Verkenning en andere U Ned programmalijnen. Deze onderzoeken moeten nog starten.

- In de inspraakreacties wordt gevraagd hoe de Intercity -bediening van Overvecht eruit komt te zien.

Beantwoording:

Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity's bediend kan worden. Een mogelijke Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt voorsnog niet kansrijk dat deze treinen op Overvecht kunnen gaan stoppen, omdat dit ten koste van de reistijd tussen Noord Nederland en Rotterdam/ Den Haag gaat en omdat dan een zeer lastige uitbreiding van de capaciteit van het station nodig is. Een andere optie is om de sprinter Almere Utrecht op te

waarderen naar een Intercity. Deze treinen kennen relatief minder doorgaande reizigers. Halteren op Overvecht zou daar een verbetering van de reistijd voor reizigers in Overvecht en richting het Utrecht Science Park op kunnen leveren.

- In de inspraakreacties wordt de suggestie gedaan om ook Intercity-bediening bij station Zuilen te realiseren.

Beantwoording:

Een intercitystation Zuilen is volgens ProRail en NS niet mogelijk omdat het groeiend aantal intercity's dat nodig is tussen Utrecht en Amsterdam zeer kort na elkaar vertrekt. Onderweg halteren betekent dat er minder Intercity's kunnen rijden en dan kan de groei van het treinverkeer niet opgevangen worden. Daarnaast achten wij de drie andere IC-stations kansrijker, doordat deze ook dicht bij belangrijke bestemmingen in de stad liggen, zoals het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp. Overstappen in Zuilen levert voor relatief weinig mensen een kortere reistijd op.

Wij zetten daarom in op uitbreiding van het aantal Sprinters tussen Breukelen en Driebergen/Zeist die onderweg kunnen halteren op Zuilen en op behoud van de rechtstreekse Sprinterverbinding tussen Zuilen en Amsterdam.

- In enkele inspraakreacties wordt voorgesteld om Utrecht centraal meer treincapaciteit te geven, zodat voorstadstations en wielverbindingen minder noodzakelijk zijn. Een suggestie is om busperrons om te bouwen naar treinperrons.

Beantwoording:

Utrecht Centraal als spoorstation heeft voldoende capaciteit om de groei van treinreizigers tot 2040 te kunnen opvangen. Utrecht Centraal heeft op termijn vooral een probleem met betrekking op de capaciteit van de bus- en tramperrons, de toeleidende bus- en tramroutes (Van Zijstweg, binnenstadsas en Uithoflijn) en op de capaciteit van fietsroutes en -stallingen, ruimte voor voetgangers en die plekken waar de bus-, tram-, fiets- en voetgangersstromen elkaar kruisen. Juist in de directe omgeving van het station ontbreekt de fysieke ruimte om al die stromen te laten groeien. Tevens is het zeer complex om eventueel een deel van die stromen ondergronds af te wikkelen. Ombouw van bus- naar treinperrons lost daarom het capaciteitsprobleem van Utrecht Centraal niet op.

- Bij de inspraakreacties zaten veel suggesties, variërend van (her)opening van Sprinterstations in en om Utrecht, waaronder Utrecht Maliebaan, Biltstraat, Maartensdijk en Groenekan, tot spooruitbreidingen naar Eindhoven en Arnhem, versnelling Utrecht-Amsterdam, herrotering Utrecht-Almere en het per spoor verbinden van de stations Leidsche Rijn Centrum en Overvecht.

Beantwoording:

Station Maartensdijk, de genoemde spooruitbreidingen en de versnelling Utrecht-Amsterdam zijn onlangs onderzocht ten behoeve van de [Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV](#). Station Maartensdijk (of Groenekan als variant) is in het mobiliteitsplan benoemd als mogelijke hub langs de A27 naar Hilversum.

Hergebruik van de Oosterspoorbaan hebben we onderzocht in de aanloop naar het regionaal Toekomstbeeld OV Midden-Nederlanden, maar lijkt geen interessante toevoeging aan het OV-netwerk omdat er te weinig bestemmingen aan deze spoorlijn liggen. Tevens is er op de sporen naar Hilversum en Bilthoven geen ruimte voor extra treinen naar de Maliebaan. Daarmee is een station Biltstraat ook niet haalbaar.

De rechtstreekse spoorverbinding Leidsche Rijn – Overvecht als snellere route van Intercity's tussen Amersfoort en Den Haag/Rotterdam leidt tot een onaantrekkelijker OV-netwerk omdat station Utrecht Centraal niet wordt aangedaan en nationale reizigers dan niet kunnen meer kunnen overstappen tussen de verschillende delen van het land. Voor reizigers uit de regio Utrecht naar Amersfoort of Den Haag zou het zelfs in veel gevallen tot een langere reistijd zorgen. Voor extra treinen tussen Amersfoort en Den Haag en/of Rotterdam is op het spoor onvoldoende capaciteit.

- Voorgesteld wordt om de ontwikkeling van een spoorlijn Almere – Utrecht – Breda niet onmogelijk te maken en er rekening mee te houden bij de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied rond de A27.

Beantwoording:

Het is niet nodig om een tracé langs de A27 vrij te houden voor een spoorlijn A-U-B. In [Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV](#) hebben rijk en regio's geconcludeerd dat er mogelijkheden zijn om de huidige routes via Hilversum, Utrecht Centraal en Den Bosch te verbeteren. Uit eerder onderzoek van rijk en regio bleek een nieuwe spoorverbinding Breda-Gorinchem-Utrecht onvoldoende kansrijk in relatie tot de investeringskosten. Wel onderzoeken rijk en regio betere busverbindingen over de A27.

Wij schatten in dat mochten op lange termijn dergelijke verbindingen gerealiseerd worden, deze goed aansluiten bij het netwerk van het Wiel met Spaken.

2.7.2 Wiel- en Spaakverbindingen

Veel reacties steunen de doorontwikkeling van het OV-systeem conform het wiel-met-spaken concept, maar ook enkele reacties zijn minder positief over dit concept. Vooral over de uitwerking zijn zorgen en aandachtspunten.

- Waarom wiel én spaken? In een aantal reacties wordt aangegeven dat het logischer lijkt om de spaken te verbeteren in plaats van in te zetten op meer spreiding via tangentialijnen.

Beantwoording:

Nu al zien we dat drukte rondom Utrecht centraal en de binnenstad leidt tot knelpunten in de leefbaarheid en doorstroming. Om deze knelpunten op te lossen stellen we voor om individuele spaken te optimaliseren, bijvoorbeeld door vertramming en/of ondergronds. Daarnaast is het noodzakelijk om de spaken te ontzien, door druk te verspreiden over alternatieve routes via het wiel.

Met dit mobiliteitsplan kiezen we nadrukkelijk ook voor het laatste, omdat we zien dat alleen spaken optimaliseren onvoldoende is. De voorstadstations en wielverbindingen zorgen voor minder druk op de leefbaarheid rondom CS en in de binnenstad. Daarnaast levert de systeemsprong op belangrijke reisrelaties naar bijvoorbeeld het Utrecht Science Park via tangenten een flinke verbetering van de OV-bereikbaarheid op (directe en snellere reismogelijkheden).

- Waarom tram in plaats van bus? Een aantal reacties betreffen de zorg dat tram erg duur is en minder flexibel.

Beantwoording:

De keuze voor tram is alleen verstandig indien de vervoerwaarde zodanig hoog is dat dit niet meer fatsoenlijk met bus kan worden afgewikkeld. Daarnaast zijn andere argumenten zoals comfort en uitstraling relevant, evenals overlast door grote aantallen bussen. Daarnaast gaat van een tramnetwerk een meer structurerende werking uit voor de stedelijk ontwikkeling dan een trambaan. Een trambaan ligt er immers voor een 'eeuwigheid'. In samenwerking met provincie (eigenaar van de tram en concessieverlener) en Rijk (belangrijke financier) zullen we steeds kijken of er een gezonde exploitatie mogelijk is en er goede argumenten zijn om te kiezen voor tram in plaats van hoogwaardige bus. Dit was bij de Uithoflijn ook zo. De verwachte vervoerwaarde was zodanig hoog, dat dit niet meer met bussen afgewikkeld kan worden. In 2040 zal dat op meerdere plekken in Utrecht het geval zijn, omdat het OV-gebruik volgens de prognoses gemiddeld met zo'n 70% zal toenemen, en dus op drukke plekken met 100% of meer.

- Het Wiel met Spaken buiten de gemeentegrenzen. Opgeroepen wordt om in de uitwerking van het Wiel met Spaken concept ook te kijken naar mogelijke samenloop met snelwegen, al dan niet in combinatie met P+R. In verschillende reacties wordt opgeroepen om het netwerk ook uit te werken buiten de gemeentegrenzen.

Beantwoording:

Het Wiel met Spaken concept is gericht op het *daily urban system* van Utrecht en reikt daarmee voorbij de gemeentegrenzen. Omdat het mobiliteitsplan een product van de gemeente Utrecht is, vinden we het niet gepast

om tot buiten de gemeentegrenzen gewenste verbindingen in te tekenen, zie ook paragraaf 2.1. Graag lichten we in deze nota van beantwoording iets meer toe over de kansen die we (ook) buiten de gemeentegrenzen zien:

- Vluchtstrookgebruik of in de toekomst wellicht doelgroepenstroken, waarmee OV-doorstroming (ook bij file op de snelwegen) geborgd kan worden.
- P+R in de regio: voor reizigers uit de regio en verder, waarbij het OV of de fiets niet vanaf de voordeur aantrekkelijker is dan de auto zien we kansen om deze autogebruikers bij P+R voorzieningen in de regio “af te vangen”. Deze P+R locaties liggen buiten de ring Utrecht, waardoor de P+R gebruikers de ring Utrecht niet belasten. Vanaf de P+R is goed OV (over het wiel en de spaken nodig) naar de belangrijke bestemmingen in de regio.
- “Concurrentie” met spoor: op een aantal reisrelaties is het spoor overbelast, bijvoorbeeld tussen Amersfoort en Utrecht. Een hoogwaardige verbinding tussen Amersfoort en het Utrecht Science park kan reizigers verleiden om niet via de overbelaste routes te reizen.

We hebben begrip voor de taken en verantwoordelijkheden van onze partners in deze, waaronder de regiogemeenten, Rijkswaterstaat en de Provincie Utrecht. Gezamenlijk onderzoeken we in U Ned hoe we het P+R- en OV-netwerk kunnen ontwikkelen.

De ingetekende lijnen betreffen gewenste verbindingen. Daarmee nemen we uw (en onze zorgen) over de impact van een dergelijke tramlijn op de omgeving niet weg. Met dit mobiliteitsplan geven we aan dat de wiel- en spaakverbindingen (en de voorstadstations) gewenst zijn om de stedelijke bereikbaarheid te borgen. Het besluit of een (nieuwe) verbinding daadwerkelijk wordt gerealiseerd gebeurt niet met de vaststelling van het mobiliteitsplan. Dat gebeurt pas nadat de hoofdlijnen uit dit mobiliteitsplan zijn uitgewerkt in een mobiliteitsproject dan wel gebiedsontwikkeling. In dat besluit worden alle belangen zorgvuldig meegewogen. Zie paragraaf 2.1 voor meer informatie over de status en het vervolgproces.

- Tramverbinding Lunetten: Er zijn veel zorgen over de inpassing van deze tramverbinding. Bijvoorbeeld ten aanzien van de aantasting van het groen, maar ook naar de gevolgen voor de leefbaarheid in Lunetten in brede zin.

Beantwoording:

De tramverbinding tussen Westraven, Lunetten-Koningsweg en het Utrecht Science Park is een essentieel onderdeel van het OV-netwerk, benodigd om Utrecht-Zuid, de A12-zone en de zuidlob van de regio (Nieuwegein, IJsselstein en verder) een goede OV-bereikbaarheid te geven en daarmee autogebruikers te verleiden om de auto te laten staan. Maar er zijn ook veel reacties over deze verbinding ingediend.

Deze gewenste hoogwaardige bus- of tramverbinding is input voor de [MIRT Verkenning OV en Wonen](#). In de MIRT Verkenning wordt gezamenlijk met Rijk en regio onderzocht hoe deze verbinding er uit kan zien en of er alternatieven mogelijk zijn. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas daarna plaats. De gemeente Utrecht borgt daarbij een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving. Belanghebbenden worden daarbij betrokken.

Uit de figuur Openbaarvervoernetwerk 2040 kan worden opgemaakt dat er al een tracékeuze is gemaakt, terwijl dit nadrukkelijk niet het geval is. We zullen in het mobiliteitsplan duidelijk maken dat er met dit mobiliteitsplan nog geen keuze voor uitvoering of tracé gemaakt wordt.

- Tramverbinding Oostbroek: Er zijn veel zorgen over de inpassing van een tramverbinding door/langs Landgoed Oostbroek.

Beantwoording:

Uit de figuur Openbaarvervoernetwerk 2040 kan worden opgemaakt dat er al een tracékeuze is gemaakt, terwijl dit nadrukkelijk niet het geval is. We zullen in het mobiliteitsplan duidelijk maken dat er met dit mobiliteitsplan nog geen keuze voor uitvoering of tracé gemaakt wordt.

Er heeft een eerste verkenning plaatsgevonden naar deze verbinding. Besluitvorming of deze verbinding er komt, waar deze precies komt te liggen en hoe deze wordt ingepast vindt pas later plaats. De betrokken overheden, waaronder de gemeente Utrecht, borgen daarin een zorgvuldige afweging, waarbij ook nadrukkelijk zal worden meegewogen wat de impact van de verbinding is op de (mens en natuur in de) omgeving.

- Geen extra overstappen: In een aantal reacties wordt de zorg geuit dat het vervangen van buslijnen door een tramlijn leidt tot extra overstappen.

Beantwoording:

De voordelen van een tramlijn zijn dat deze hoogwaardig reizigers kan vervoeren, dat de maximale vervoercapaciteit hoger is en dat de impact en uitstraling op de omgeving positiever is. Voordeel van een bus is dat bussen flexibel kunnen “uitwaaiëren” over de hele regio (en verder), ook als daar relatief weinig vervoerwaarde is.

Met dit mobiliteitsplan benoemen we een aantal corridors, waarop een hoge vervoercapaciteit benodigd is, die niet (alleen) met bussen afgewikkeld kan worden. Onze ambitie is om die corridors zodanig te vertrammen, dat dat de OV-bereikbaarheid vergroot en verdere verstedelijking langs het OV-netwerk mogelijk maakt. Hoe de trams precies moet gaan rijden en hoe daar een zo optimaal mogelijke (bus)dienstregeling bij past moeten we nog onderzoeken. De ambitie is om de eventuele overstap zo makkelijk mogelijk te maken en te compenseren met hogere frequenties, een hogere betrouwbaarheid, kortere reistijden en alternatieve reismogelijkheden via tangenten. Indien een tramlijn gaat rijden is het vanuit exploitatieoverwegingen (te hoge kosten) en leefbaarheid (te veel voertuigen) niet meer gewenst om (alle) parallelle buslijnen te handhaven.

- Speciale spaak binnenstadsas: Er wordt geopperd om ook de binnenstadsas te vertrammen, de vergeten spaak. De binnenstadsas is al tramready; bij de aanleg is al rekening gehouden met mogelijke vertramming op termijn.

Beantwoording:

In het mobiliteitsplan zetten we in op het Wiel met Spaken. Het doel van dit concept is ook om Utrecht Centraal en de binnenstadsas te ontlasten van verkeer. De systeemkeuze en ook de lijnvoering van het OV op de binnenstadsas is nader uit te werken en ligt met dit mobiliteitsplan nog niet vast. Ten opzichte van het vorige mobiliteitsplan is er minder urgentie voor een tram op de binnenstadsas. Dit was ongelukkig verwoord in de inleiding van het hoofdstuk OV, waar stond dat we niet meer inzetten op tram binnenstadsas. Deze zin zullen we vervangen door: “mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen.” Eerst is onder andere realisatie van de Merwedelijn, Waterlinielijn en doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist noodzakelijk. Deze fasering en wat dat betekent om dit technisch mogelijk te maken (doorkoppeling bij station CS) onderzoeken we gezamenlijk met de provincie Utrecht.

- Spaakverbinding De Bilt: In een aantal reacties wordt opgeroepen om de verbinding naar De Bilt via de binnenstadsas te behouden.

Beantwoording:

Met dit mobiliteitsplan kiezen we voor minder verkeer door de binnenstad, zodat we meer ruimte kunnen geven aan de verblijfskwaliteit van de binnenstad. Zoals aangegeven zijn daarvoor rigoureuze maatregelen nodig. Op dit moment wordt samen met de provincie onderzocht wat deze rigoureuze maatregelen precies inhouden en of het daarmee realistisch is om op termijn voor een andere inrichting van de binnenstadsas te kiezen. In dit onderzoek en bij de besluitvorming wordt ook meegenomen wat de mogelijke gevolgen, respectievelijk de consequenties voor de lijnvoering kunnen zijn, evenals de consequenties voor de OV-bereikbaarheid van de binnenstad.

We maken met dit mobiliteitsplan op dit moment dus geen keuze voor een aanpassing van de route van de buslijn naar De Bilt.

- Wiel- en spaakverbindingen Overvecht: in meerdere inspraakreacties wordt aangegeven dat men investeringen in de OV-infrastructuur in Noordwest mist, specifiek het aansluiten van Noordwest op het Wiel. Voorgesteld wordt om het wiel in Overvecht meer door de wijken te laten rijden, zodat meer reizigers kunnen worden opgehaald. Ook wordt voorgesteld om de huidige busverbinding tussen Overvecht en het Utrecht Science Park te versterken, door deze vaker en langer te laten rijden. Gevraagd wordt of er voor een mogelijke tram naar Overvecht al een ruimtereservering gedaan kan worden. Tenslotte wordt opgeroepen om bij de stadsboulevards ook busbanen te realiseren om de doorstroming te borgen.

Beantwoording:

Uit de onderzoeken tot dusver blijkt dat deze wielverbinding vooralsnog te weinig vervoerwaarde heeft om grote investeringen (en een HOV-bediening) te rechtvaardigen. Met een route die verder door de wijken gaat zal deze lokaal wellicht iets meer vervoerwaarde krijgen, maar zal de vervoerwaarde tegelijkertijd weer afnemen, doordat de reistijd langer zal zijn.

In het mobiliteitsplan is aangegeven dat de route Burg van Tuijllkade-Oudenoord een gewenste spaakverbinding is. Uit nader onderzoek en variantenanalyse moet blijken of dit het optimale tracé is, hoe deze spaakverbinding wordt ingepast in de omgeving en welke investeringen daarvoor nodig zijn. Een wielverbinding in Noordwest lijkt vooralsnog onvoldoende vervoerwaarde te hebben om grote investeringen te rechtvaardigen. Voor de Kardinaal de Jongweg lijkt het wel effectief om een busbaan bij de transformatie naar stadsboulevard nader te onderzoeken.

- Doorstroming en snelheid van bussen en trams: het belang van de doorstroming van het OV wordt door meerdere partijen aangegeven.

Beantwoording:

We vinden de doorstroming van het OV van groot belang voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het OV en ook voor de betaalbaarheid ervan. Daarom is het ook van belang (juist ook op bundels van buslijnen) om in te zetten op een vlotte OV-doorstroming. Dat beleid hebben we de afgelopen jaren ingezet en uitgewerkt en dat blijven we doen. Het gaat hierbij zowel om het inzetten op grotere OV-infrastructuur projecten (Wiel met Spaken) maar juist ook om het dagelijkse functionele onderhoudswerk aan de verkeersregelinstallaties om het OV soepel en vlot door te laten stromen in de stad Utrecht.

Naast het OV vinden we ook verblijven, lopen en fiets belangrijk. Afhankelijk van de locatie, de omgeving en de typen verkeer die bij elkaar komen maken we een integrale afweging.

- Er is verwondering over het ongebruikt laten van het tramtracé tussen het Europaplein en het 5 Meiplein met de halte Vasco da Gamalaan (vernieuwd in 2016 - 2020). Er wordt voorgesteld om het deel van het Wiel tussen Papendorp en Europalaan Zuid te leiden via 5 Meiplein en Beneluxlaan. Dat zou investering in enkele dure kunstwerken onnodig maken. Het traject Leidsche Rijn – Lunetten zou dan in combinatie met bovenstaande van het begin af een tramlijn kunnen zijn.
- Handhaven van een tramlijn via het huidige tracé naar Nieuwegein Antonius Ziekenhuis naast de Merwedelijn.

Beantwoording:

Het deel van het Wiel tussen Leidsche Rijn Centrum, Papendorp en Westraven is niet kansrijk voor tramexploitatie omdat de vervoerwaarde veel te laag is. Een hoogwaardig busverbinding is sneller via een nieuwe schakel tussen Westraven en Papendorp dan via de Beneluxlaan. Echter, de beste route is nog onderwerp van studie.

Met de combinatie van Merwedelijn via de Europalaan en tramlijn naar Papendorp via het huidige tracé vinden we dat de wijken in zuidwest uitstekend per tram bediend worden. Een extra, derde tramlijn rijden alleen voor de halte Vasco da Gamalaan is niet rendabel. Bestaande gebruikers van die halte kunnen gebruik maken van de nieuwe halte Europaplein of van buslijn 7 die tegenwoordig ook naar knooppunt P+R Westraven rijdt en daar een overstap biedt op de tram. Het vervoer van en naar Nieuwegein rechtvaardigt een frequente tramlijn (de Merwedelijn, met een sneller verbinding met Utrecht Centraal), maar geen twee tramlijnen.

- Er wordt gepleit om een tram naar Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern via Papendorp.

Beantwoording:

De tramlijn naar Papendorp zou inderdaad verlengd kunnen worden naar Leidsche Rijn. De route van lijn 9 is daar in principe geschikt voor. We zien echter voor de periode tot 2040 onvoldoende potentie. Mogelijk dat op lange termijn dit kansrijk is. Tot 2040 geven we prioriteit aan de tramlijnen zoals genoemd in het mobiliteitsplan, die nodig zijn om voldoende capaciteit te kunnen bieden op drukke OV-corridors en om grootschalige woningbouw te ontsluiten. In Leidsche Rijn is dit niet (meer) het geval.

2.7.3 Basisnet

- Er zijn meerdere reacties en vragen binnengekomen over het behoud en verbetering van specifieke buslijnen (10/20/1/2) en ook de opbouw van het netwerk (transversaal, ringlijnen).

Beantwoording:

In het mobiliteitsplan hebben we gesteld dat het basisnet OV zeker een functie zal blijven vervullen voor de OV-bereikbaarheid van de wijken, ook op de lange termijn. Hoe de provincie dit samen met de gemeente de komende jaren verder uitwerken, is op dit moment nog niet duidelijk. We doen daar ook geen uitspraken over in het mobiliteitsplan. Ieder jaar maken vervoerders in opdracht van de provincie Utrecht een vervoerplan als basis voor de dienstregeling. In dit proces hebben ook partijen die verenigd zijn in het ROCOV een stem om gedetailleerde voorstellen over lijnvoering van tram en bus met provincie en vervoerders te bespreken.

De huidige lijnvoering door de wijken is wat ons betreft een goed aanbod van basisnet. Er zijn vooralsnog geen aanwijzingen dat buslijnen uit de wijken zullen verdwijnen.

- Buslijnen door de binnenstad worden in het mobiliteitsplan door nieuwe transversale busverbindingen beperkt. Juist voor veel ouderen is een OV-reis met één of meerdere overstappen een belemmering, zij willen zo eenvoudig mogelijk de binnenstad bereiken. Hoe meer ouderen verleid worden om gebruik te maken van het OV, hoe minder neiging er zal zijn om duur speciaal vervoer aan te vragen. Zorg voor lijnstructuren die meerdere wijken verbinden en voorkom dat letterlijk alle reizigers moeten overstappen.

Beantwoording:

Het is een dilemma om enerzijds de OV-bereikbaarheid van de binnenstad goed te houden en anderzijds de binnenstadsas te ontlasten van de (te) grote hoeveelheid bussen. Het is daardoor niet meer mogelijk om vanuit elke wijk een directe buslijn naar de binnenstad te laten rijden. We nemen het advies ter harte om bij het optimaliseren van het basisnet te zoeken naar een slimme structuur om overstappen zoveel mogelijk te voorkomen.

2.7.4 Vervoer voor iedereen

- Meerdere reacties gaan in op het belang van de aanpak van vervoerarmoede en de nadruk op de inzet dat iedereen mee moet kunnen doen en dat het OV daar een belangrijke rol in speelt. Doelgroepen moeten nauwkeurig en beter beschreven worden. Daarin spelen meerdere vraagstukken waaronder zorgvuldig ontwerp met veel aandacht voor de details, toegankelijk materieel, toegankelijke reisinformatie en aandacht voor goede looproutes naar toegankelijke bushaltes, Regiotaxi en doelgroepenvervoer een belangrijke rol.

Beantwoording:

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren, ook omdat de taken t.a.v. de Regiotaxi van de provincie overgaan naar de gemeente(n).

Bij OV-knooppunten nemen we een regel op over de toegankelijkheid voor iedereen.

In een figuur op pagina 120 staat een wensplaatje waarop een lantaarn in voetgangersgebied staat. Dit plaatje passen we aan.

Op pagina 94 voegen we de zin toe: Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

2.7.5 Taxi's

- Taxi is een belangrijk onderdeel van de ketenmobiliteit naar gebieden zonder regulier openbaar vervoer en als natransport van (inter)nationale treinreizen. In London rijden rolstoeltoegankelijke taxi's. In dit mobiliteitsplan zouden wij graag zien dat de gemeente streeft naar inclusiviteit en naar een stad waar meerdere gewone taxi's rijden die toevallig ook geschikt zijn voor rolstoelgebruikers, zoals in London.

Beantwoording:

Utrecht is geen London of Amsterdam. De taximarkt in Utrecht is klein. We schatten in dat het voor taxibedrijven niet rendabel is om steeds speciale taxi's voor rolstoelvervoer paraat te hebben. Daarom kunnen we dit kleine segment niet verplicht stellen. Echter, omdat veel taxibedrijven ook doelgroepenvervoer verzorgen, hebben deze zeker de beschikking over taxi's die geschikt zijn voor rolstoelvervoer. Het is dus al mogelijk voor een klant om een dergelijk taxi te bestellen. Als voorbeeld zie www.taxicentralecityutrecht.nl/rolstoeltaxi-utrecht/

2.7.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspiraakreacties ten aanzien van openbaar vervoer leidt tot de volgen aanpassingen van het mobiliteitsplan:

- Duiden van de status van lijnen in de figuur Netwerkkarta 2040.
- Bij OV-knooppunten nemen we een regel op over de toegankelijkheid voor iedereen.
- In het figuur op pagina 120 staat een wensplaatje waarop een lantaarn in voetgangersgebied staat. Plaatje passen we aan.
- Toevoegen: mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een (ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen.
- Toevoegen: bij het optimaliseren van het basisnet zoeken naar een slimme structuur om overstappen zoveel mogelijk te voorkomen.
- Toevoegen bij Vervoer voor iedereen: Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.

2.8 Auto

2.8.1 Voldoende capaciteit van het autonetwerk

- Meerdere reacties gaan over de zorg hoe de stad kan groeien zonder dat er ruimte wordt gecreëerd voor extra autoverkeer. Er zijn immers al veel knelpunten in de stad in de spits. Die worden toch groter indien er meer woningen bij komen en er tegelijkertijd asfalt wordt weggehaald.

Beantwoording:

We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. De wijze waarop we dat doen is vertaald naar de Utrechtse mobiliteitsaanpak.

In de aanpak volgen we voor het autoverkeer zo veel mogelijk het principe van binnen naar buiten werken. Waarbij we ook zoveel mogelijk aansluiten bij de kansen die zich voordoen in de stad, om op deze wijze werk met werk te maken. Daarbij is het van belang dat het autoverkeer kan blijven doorstromen aan de randen van de stad en daarmee blijft onze inzet voor de NRU dat deze zodanig aantrekkelijk is, dat verkeer van en naar de wijken zoveel en zolang mogelijk via de NRU rijdt, zodat in woonwijken en op stedelijke verbindingswegen de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid verbetert.

We denken dat deze ambitie haalbaar is door in te zetten op géén groei van het autoverkeer. De aanpak in 5 stappen geeft aan wat daarvoor nodig is. De modelmatige onderbouwing toont aan dat dit haalbaar is, maar veel belangrijker is dat de trend van de afgelopen 15 jaar laat zien dat het mogelijk is: groei van de stad zonder groei van het autoverkeer.

We constateren echter ook dat er regelmatig een overbelasting van het stedelijk wegennet plaatsvindt. Dit is niet elke dag zo. Dat komt met name door incidentele piekmomenten door evenementen, drukke jaarbeursdagen en als er stevige congestie optreedt op de omringende snelwegen en daardoor meer verkeer door de stad gaat rijden. De aanpak wil beiden situaties voorkomen: ten eerste vangen we incidentele pieken op buiten de ring.

Parkeercapaciteit van de jaarbeurs wordt uitgeplaatst naar de rand van de stad en zelfs naar de regio. Tevens willen we afspraken maken dat dit incidentele piekverkeer niet meer in de spitsen naar Utrecht komt. Ten tweede gaan we met Rijkswaterstaat in U Ned verband onderzoeken hoe we er gezamenlijk voor kunnen zorgen dat er minder files op de snelwegring staan. We noemen dit altijd 'enige doorstroming' op de snelwegring. Hierdoor hoeft het stedelijk wegennet in de spitsen minder verkeer te verwerken. Daardoor wordt het mogelijk om hier en daar ook capaciteit weg te halen.

- Suggestie om meer wegen af te sluiten voor auto ten behoeve van de fiets

Beantwoording:

Het afsluiten van wegen is geen doel op zich en kan leiden tot een slechtere autobereikbaarheid als er geen andere manier is om bij de bestemming te komen. Daarom willen we dit alleen toepassen indien er een concrete aanleiding is en er voldoende alternatieve routes met voldoende wegcapaciteit zijn. Door een andere weginrichting kan een weg al veel aantrekkelijker en veiliger voor fietsers worden gemaakt. Mogelijk kan in sommige gevallen in overleg met de buurt een transformatie van een weg wenselijk en mogelijk zijn. Dit kan dan meegenomen worden bij de mogelijkheid om parkeren in woonstraten te vervangen door een andere inrichting.

2.8.2 Autoverkeer aan de noord- en westkant van Utrecht

- We missen een duidelijke visie van de gemeente om de toegenomen autoverkeersdruk in Noordwest als gevolg van eerdere ingrepen (loskoppelen van een volwaardige op- en afrit naar/van de A2 bij de Douwe Egberts) structureel op te lossen. Zeker gezien de voorgenomen maatregelen in de A-zone en de uitlegwijken met de verwachte autoverkeersdruk op de bestaande weginfrastructuur. We missen daar een extra spaak. Een metropool kan niet zonder die spaak, zeker niet als de gemeente ook kijkt naar herontwikkeling van een deel van de Lage Weide.
- De WSB speelt een cruciale rol in het afwikkelen van de verkeersstromen in Noordwest. Met het voorgenomen profiel, de inrichting van de Thomas à Kempisweg als plantsoen, zonder aanvullende maatregelen in zowel Zuilen, Overvecht als Kanaleneiland-Noord, verwachten wij daar een verkeersinfarct met ernstige verslechtering van het leefklimaat. Wij adviseren de gemeente spoed te zetten aan het uitbreiden van de capaciteit op de NRU als noordelijk ventiel (met of zonder verlaagde ligging en ongelijkvloers kruisingen), en te komen met een visie voor extra ventiel in Noordwest.
- Bij de inrichting van de WSB zien wij nog onvoldoende hoe de verschillende modaliteiten naast elkaar kunnen bestaan. Er is naast ruimte voor de auto (één baan in beide richtingen, ruimte nodig voor OV én fietsverkeer (zowel snel- als langzaam fietsverkeer). Ook hulpverleners moeten gebruik kunnen maken van deze cruciale verbinding (wellicht via de aan te leggen OV-baan).

Beantwoording:

De Westelijke Stadsboulevard (WSB) is een voorbeeld van concrete vertaling van de aanpak in de buurten en als onderdeel van het stedelijke netwerk. Hier wordt naast de herinrichting van de wegen anders reizen gestimuleerd (mobiliteitsmanagement) en doseren we het autoverkeer aan het begin en het eind van de WSB wanneer de verkeersdruk op de WSB te groot dreigt te worden (dynamisch verkeersmanagement) zodat het verkeer op de WSB waaronder het OV blijft rijden. Hierdoor wordt de leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor de omliggende buurten verbeterd en geborgd. Met de 5 stappen van de Utrechtse Mobiliteitsaanpak verbeteren we, zonder extra auto-infrastructuur te realiseren en daarmee meer autoverkeer te faciliteren en aan te trekken, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad met haar wijken en buurten. En ontstaat er meer ruimte voor alle vervoersstromen op de Westelijke Stadsboulevard en op de kruisende verbindingen. Doormiddel van monitoren houden we een vinger aan de pols en kan worden bijgestuurd op de vijf stappen uit de Utrechtse Mobiliteitsaanpak, wanneer de situatie daarom vraagt. Hiermee verbetert naar onze mening de autobereikbaarheid van Noordwest, vooral qua betrouwbaarheid, maar soms wel met een iets langere reistijd per auto.

Het realiseren van een extra 'spaak' oftewel invalsroute vanaf de A2 leidt ons inziens alleen maar tot meer autoverkeer.

In het mobiliteitsplan is voor het autoverkeer het besluit dat het college heeft genomen n.a.v. de studie Noordwest verwerkt.

- In verschillende reacties wordt ingegaan op de aanpassing aan de Ring Utrecht A27/A12 en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Zo zijn er zorgen over het miljoenentekort op het project NRU en de gevolgen voor o.a. de verkeersdruk en leefbaarheid in Overvecht. Voorgesteld wordt om nogmaals meer budget vrij te maken om de NRU conform het zogenoemde spoor 1 uit te voeren. Ook wordt opgeroepen om geen aanpassingen aan de bak Amelisweerd te doen en de snelheidslimiet op dat tracé terug te brengen naar maximaal 80 km/uur. Ook wordt onduidelijk gevonden hoe de NRU is opgenomen in het mobiliteitsplan.

Beantwoording:

Het huidige tekort om het Voorlopig Ontwerp met twee onderdoorgangen en een viaduct te realiseren is nu vastgesteld op 62 miljoen euro (zie raadsbrief van 9 april 2021). Als gevolg van het voorziene tekort hebben wij in de raadsbrief van 22 september 2020 gemeld dat de kans op een gunstige afloop van spoor 1 kleiner is geworden. Op dit moment zien de drie partijen ook geen mogelijkheden om het budget voor de NRU te verhogen. Met het Rijk en de provincie hebben wij afgesproken om nu geen nieuwe activiteiten onder spoor 1 te starten en de focus in 2021 te verleggen naar spoor 2; het onderzoeken van kansrijke alternatieve oplossingsrichtingen voor de NRU die passen binnen het beschikbare budget. We werken - vanuit de oorspronkelijke doelstellingen van de NRU (verbetering bereikbaarheid, verkeersveiligheid/oversteekbaarheid en leefbaarheid) - alternatieven uit in een variantenstudie. Alternatieve oplossingen worden niet alleen gezocht in een verbeterde doorstroming van de NRU, maar ook in het beïnvloeden van de vervoersvraag. Hierbij kan gedacht kan worden aan verbetering van de fietsroutes en OV en aanpassing van rijsnelheden en parkeermogelijkheden. Daarnaast speelt o.a. de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer/ verkeersveiligheid en het verminderen van de barrièrewerking van de NRU (aansluiting Noorderpark bij Overvecht en verbeterde relatie met de forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie) een grote rol in de zoektocht naar alternatieve oplossingen. De effecten en gevolgen van een eventuele nieuwe variant van de NRU met mogelijke aanvullende maatregelen worden daarbij in beeld gebracht. Eind 2021 zijn de resultaten bekend en wordt duidelijk of er kansrijke alternatieven zijn voor het Voorlopig Ontwerp uit 2020. Bestuurders besluiten dan ook over het vervolg van het project NRU.

Ten aanzien van de aanpassing Ring Utrecht A27/A12 is het Tracébesluit Ring Utrecht door de minister vastgesteld en daarmee uitgangspunt voor het Mobiliteitsplan en de NRU. Dit is ook onderdeel van de verkeersmodellen. Het besluit is nog niet onherroepelijk omdat er nog juridische procedures lopen. Voor de stad blijft het van belang dat verkeer de ring Utrecht snel kan bereiken, om verkeer door de wijken te beperken. De NRU heeft daar een belangrijke functie in. Het moet een aantrekkelijk alternatief zijn voor routes door de stad. Maar niet zo aantrekkelijk dat het een grote aanzuigende werking heeft op doorgaand nationaal verkeer tussen de A27 en de A2. Dit is zoeken naar een goede balans. Voor meer informatie, zie de bijlage "Aanpak uitwerking spoor 2 NRU 2021" bij de raadsbrief van 9 april 2021. In het Mobiliteitsplan wordt de functie van de NRU voor de stad, nu en in de toekomst, verduidelijkt.

- Voorgesteld wordt om het autoverkeer in en door Overvecht niet te laten groeien, door parkeerplaatsen weg te halen en wegen door de wijken te knippen voor het autoverkeer. Suggestie is daarbij om te beginnen met het leefbaarder maken van de erftoegangswegen en buurtontsluitingswegen, alvorens de stedelijke verbindingswegen aan te pakken.

Beantwoording:

Lokale maatregelen in de wijk, zoals knippen van wegen zonder stedelijke functie en het weghalen van parkeerplaatsen kunnen goede ideeën zijn. Deze ideeën kunnen onder andere meegenomen worden bij verstedelijkingsvraagstukken voor Overvecht.

2.8.3 Autoverkeer aan de zuid- en oostkant van Utrecht

- Op pagina 101 van de Mobiliteitsnota schrijft u "Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de, in verhouding tot andere delen van de stedelijke ring, hoge auto intensiteit". Daartoe overweegt u de viaducten bij het Herculesplein en 't -Goylaan te wijzigen in gelijkvloerse kruisingen. Ons inziens is dit een onzinnig geld verspillend idee. Waarom wit u, een deel van een goed functionerende binnenstedelijke verbindingsweg, de viaducten in de Waterlinieweg bij het Herculesplein en 't-Goyplein omzetten naar gevaarlijke gelijkvloerse kruisingen.

Beantwoording:

Er zijn meerdere redenen om dit te overwegen. Ten eerste slechten we door het weghalen van de viaducten op de pleinen fysiek en mentaal de barrière tussen de aanliggende wijken. Ten tweede vertragen we hierdoor de doorgaande autostroom. Daardoor wordt de Waterlinieweg minder aantrekkelijk voor sluipverkeer van de A27. De Waterlinieweg blijft wel de meest logische route voor noord-zuidverkeer binnen de stad aan de oostzijde van Utrecht.

- U geeft aan dat u de route van Kanaleneiland naar de A12 via Papendorp logischer wilt maken door de omrijd route in Papendorp te verkorten. Hierdoor wordt autoverkeer verleid om vanaf de A12 via Papendorp naar de Jaarbeurs en het centrum en het noordelijk deel van de Merwedekanaalzone te rijden. Heeft u inzicht in de effecten van deze maatregel? Wordt met deze maatregel de problematiek van de Europalaan niet (deels) verschoven naar andere routes en wijken?

Beantwoording:

De effecten van deze maatregel is doorgerekend in het kader van het mobiliteitsplan. Aangezien de maatregel onderdeel is van een groter maatregelpakket, kunnen we niet het effect van de maatregel zelf bepalen. Wel zien we dat er inderdaad een verschuiving optreedt (zie figuur op pagina 160 in het mobiliteitsplan). Het netto-effect van alle maatregelen samen is dat de Europalaan-zuid rustiger wordt dan in 2015. Of het extra autoverkeer op de nieuwe route door Papendorp en over de prins Clausbrug zonder extra maatregelen kan worden afgewikkeld is nader te onderzoeken. Hiervoor geldt dat hoe effectiever andere maatregelen zijn in het beperken van autoverkeer (in de spits), des te makkelijker wordt het om dit extra verkeer te faciliteren. Dat geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de op- en afritten. Voor geheel Zuidwest geldt dat we zien dat ondanks de grote groei van het aantal woningen en banen, de automobilititeit in, van en naar Zuidwest nauwelijks toeneemt. Er vindt dus een forse verschuiving in vervoerwijze keuze plaats. Voor de wijk Kanaleneiland lijkt deze herverdeling niet tot nieuwe problematiek te leiden. Deze situatie gaat er wel vanuit dat er in 2040 niet of nauwelijks meer autoverkeer naar de Jaarbeurs rijdt, omdat bezoekers voor het merendeel aan of buiten de snelwegring parkeren.

- Nieuw verkeer van de MWKZ zal de Europalaan, Wilhelminalaan en overste Den Oudenlaan (over)belasten, waardoor de route Balijelaan/Vondellaan nog minder aantrekkelijk voor verkeer vanuit het oosten of zuiden zal zijn en derhalve nog meer overloop zal geven op Rijnlaan c.q. W.A. Vultostrat (etc.).

Beantwoording:

Door de maatregel doseren van de route via de Albatrosstraat zal er geen toename zijn van verkeer op deze oost-westroute. Dat betekent dat er ook geen toename zal zijn van verkeer op de route Vondellaan-Balijelaan en er geen verschuiving plaatsvindt naar de route via de W.A. Vultostraat. Het autoverkeer van de MWKZ kan voldoende via de Europalaan-Zuid worden afgewikkeld omdat we daarvoor ruimte creëren door ander autoverkeer via Papendorp te laten rijden. Bovendien zal er sowieso veel minder verkeer naar het centrum en de Jaarbeurs rijden, omdat we meer parkeren aan de rand van de stad en in de regio organiseren in plaats van parkeren bij de Jaarbeurs.

- Er zijn vragen over de noodzaak en gevolgen van een mogelijke nieuwe regionale ontsluitingsweg parallel aan de A12 die in het mobiliteitsplan genoemd is als optie bij grootschalige verstedelijking in de A12-zone, onder ander voor de Galecopperzoom.

Beantwoording:

In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Bij voorkeur lossen we het mobiliteitsvraagstuk op zonder extra autocapaciteit. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht.

- Naar aanleiding van de mogelijke plannen tot het éénbaans maken van de Graadt van Roggweg op grond van doel 6: hoe gaat de gemeente de toegangswegen voor de auto naar het Stationsgebied/Beurskwartier beschikbaar houden?

Beantwoording:

De bereikbaarheid van de Jaarbeurs blijft geborgd via de Martin Luther Kinglaan en de Overste den Oudenlaan. De versmalling van de Graadt van Roggweg ligt pas na deze toevoeroute voor de Jaarbeurs, aangezien de logistieke afhandeling van de Jaarbeurs grotendeels via P2/P4 plaats zal gaan vinden. Het versmallen van de Graadt van Roggweg is onderdeel van het doseren op de Westpleinroute, waardoor wij verwachten dat op de gehele route de doorstroming van het autoverkeer voldoende zal blijven. Door het ontmoedigen van gebiedsvreemd verkeer tussen west en noordoost is er voldoende wegcapaciteit voor bestemmingsverkeer van het centrum.

2.8.4 Nood- en hulpdiensten

- Ten aanzien van de stadsboulevards wordt gevraagd om deze te voorzien van vrije busbanen ten behoeve van HOV en de nood- en hulpdiensten.

Beantwoording:

Bij voorkeur regelen we de doorstroming voor OV en nood- en hulpdiensten, zonder daar extra infrastructuur voor aan te leggen. Deze extra infrastructuur maakt de kruisingen en oversteken namelijk complexer en in sommige gevallen verkeersonveiliger. Vrijliggende busbanen vergen bovendien een forse investering en hebben een grote impact op de omgeving, dus willen we deze alleen aanleggen indien we daar een hoogwaardige buslijn willen laten rijden waar dus veel reizigers profijt van hebben. In die situaties kunnen ook nood- en hulpdiensten hiervan gebruik maken. In andere gevallen proberen we met andere maatregelen de doorstroming van het en OV en nood- en hulpdiensten te borgen. Zo kan voor stadboulevards net als bij 't Goylaan gekozen worden voor dynamisch verkeersmanagement in de vorm van doseren. Daardoor blijft de doorstroming van het verkeer grotendeels geborgd en kunnen OV en nood- en hulpdiensten door blijven rijden. In de planuitwerking bekijken we expliciet de gevolgen voor doorstroming OV en nood- en hulpdiensten en verkeersveiligheid en betrekken daar actief de betrokken instanties bij.

2.8.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspiraakreacties ten aanzien van autoverkeer leiden tot de volgende aanpassingen van het mobiliteitsplan:

Aanpassing mobiliteitsplan:

- We verduidelijken de stand van zaken rondom en de gemeentelijke inzet op de NRU.
- We verduidelijken de inzet rondom een eventueel onderzoek naar de regionale verbindingsweg parallel aan de A12.

2.9 Multimodale reis

Ten aanzien van multimodaal reizen worden er in verschillende reacties suggesties gedaan.

- Graag de P+R-locaties zo goed mogelijk aansluiten bij het hoofdwegenet.

Beantwoording:

Dit is ook onze ambitie. Door P+R locaties nabij het hoofdwegenet te realiseren, liggen deze voor veel reizen logisch op de route tussen herkomst en bestemming. De zoekgebieden in de kaart in het mobiliteitsplan zijn daarom ook gekoppeld aan de snelwegen.

- Graag het autoverkeer zo vroeg mogelijk afvangen.

Beantwoording:

Dit is ook onze ambitie. We maken wel onderscheid naar verschillende doelgroepen. Ten aanzien van bewoners binnen de ring Utrecht verwachten we dat het niet aantrekkelijk is om in een P+R (ver) buiten de ring te parkeren, want dan ligt deze P+R voor veel reizen niet logisch op de route. Ten aanzien van forensen (die veelal op werkdagen eenzelfde route afleggen) lijkt het ons kansrijk om de P+R zo dicht mogelijk bij de woning te realiseren, afhankelijk van hoe goed het natransport per OV en fiets vanaf die P+R locatie te organiseren is.

- Om bezoekers met bestemming stad te ontmoedigen gebruik te maken van de Ring, wordt gedacht aan een transferium (P+R) op de A27. Mogelijk kan er weer een treinstation komen bij Groenekan.

Beantwoording:

In het mobiliteitsplan hebben we een zoekgebied opgenomen voor een P+R langs de A27 en spoorlijn richting Hilversum. Het ligt voor de hand om daarbij gebruik te maken van een bestaande op-/afrit en/of treinstation, maar ook de optie ter hoogte van Groenekan zullen we meenemen in de verdere uitwerking van de Regionale parkeerstrategie die in U Ned verband wordt verricht.

- Zorg voor een goede kwaliteit van de P+R locaties in brede zin van het woord. Denk daarbij aan een gevarieerd aanbod van mobiliteitsdiensten, digitale en fysieke toegankelijk, (sociaal) veilig voor- en natransport, comfortabel wachten en goede reisinformatie. Opgemerkt wordt dat verleiden ook met kwaliteit en comfort van de totale reis te maken heeft en dat daar meer voor nodig is dan de standaardrichtlijnen en ontwerpeisen toepassen.

Beantwoording:

Eens. In de tekst op pagina 107 hebben we beschreven wat we denken dat nodig is om te verleiden. Dit betreft inderdaad veel meer kwaliteit dan dat in de praktijk gebruikelijk is. De invulling van deze kwaliteiten is voor elke P+R maatwerk.

2.10 Goederenvervoer

Er is brede steun voor efficiënter en schoner goederenvervoer. In verschillende reacties worden suggesties gedaan om hier concreet invulling aan te geven en worden zorgen geuit over de (mogelijke) overlast van goederenvervoer.

- Er worden zorgen geuit over de toename van pakketbezorgers, die overlast en onveilige situaties met zich mee brengen door fout parkeren. De gemeente wordt opgeroepen deze te weren, beter te handhaven en voorlichting te doen. Er worden veel suggesties gedaan voor het stimuleren van samenwerking van lokale ondernemers om bezorgingen te bundelen en met schone voertuigen te doen.

Beantwoording:

In het mobiliteitsplan is opgenomen dat efficiënte bevoorrading beter ingepast wordt om de impact op de leefomgeving te verminderen. Daarbij is ook aangegeven dat Utrecht gaat stimuleren om (in pandige) afleverpunten voor pakketten op buurt en straatniveau te realiseren. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd om de ervaren drukte in de woonstraten te verminderen (blz. 114/115). Hierbij wordt geen voorwaarde gesteld welke pakketten wel en niet aan huis mogen worden beleverd.

- Waar blijven de nieuwe concepten voor de bevoorrading van winkels en bedrijven met kleinere, schone voertuigen?

Beantwoording:

Als stad gaan we niet zelf nieuwe bevoorradingconcepten ontwikkelen, maar we stimuleren de markt wel via regelgeving en maatregelen om toe te werken naar een slimme, schone en beter ingepaste stadslogistiek (blz. 116). De introductie van een Zero Emissie zone in 2025 en het weren van te zwaar verkeer in de binnenstad zijn enkele randvoorwaarden die de transitie van de stadsdistributie via nieuwe bevoorradingconcepten en type voertuigen kunnen versnellen.

- Kunnen leegstaande parkeergarages tot Centrum Hub worden omgebouwd?

Beantwoording:

Parkeergarages kennen hoogtebeperkingen. Een vrachtwagen kan een P-garage niet inrijden. Overslag in een garage van vrachtwagen naar een kleiner voertuig is daarom niet voor de hand liggend.

- Kunnen er niet meer service- en afhaalpunten in wijken worden ingericht om pakketten op te halen?

Beantwoording:

Het is onze ambitie om meer service- en afhaalpunten in de wijken te realiseren. In het mobiliteitsplan is opgenomen dat efficiënte bevoorrading beter ingepast wordt om de impact op de leefomgeving te verminderen. Daarbij is ook aangegeven dat Utrecht gaat stimuleren om (in pandige) afleverpunten voor pakketten op buurt en straatniveau te realiseren. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd om de ervaren drukte in de woonstraten te verminderen (blz. 114/115).

- Welke mogelijkheden ziet u om de aan- en afvoer over langere afstand ook per schip te laten plaatsvinden en de overslaglocaties geschikt te maken voor overslag van schip naar schip?

Beantwoording:

We zijn met partijen in gesprek die de binnenstad willen bevoorraden per water om de aanvoer van goederen ook via het stadswater te doen. Op Lage Weide en in de Liesbosch is een haven om goederen van grote schepen op kleine schepen te zetten en naar de binnenstad te vervoeren. Omdat de goederenstromen die de stad in gaan veelal een regionale herkomst hebben, betreft het een regionale aanpak. We zoeken dan ook de aansluiting met de provincie en landelijke aanpak van modal shift.

- In het verlengde hiervan willen we ervoor pleiten om, voor zover dat nu al niet het geval is, de kavels en percelen langs binnenhaven van Lage Weide exclusief te bestemmen voor watergebonden bedrijvigheid. Hiermee worden de (door)groeimogelijkheden voor vervoer over water gewaarborgd. Ook willen we u vragen om bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (woningbouw, recreatie) er zorg voor te dragen dat de gebruiksmogelijkheden van havenfaciliteiten niet worden beperkt

Beantwoording:

De combinatie van transport over de weg, het spoor en water is één van de kwaliteiten van Lage Weide die we behouden. Daarnaast willen we in dit gebied geen menging met wonen omdat dat de mogelijkheden voor bedrijven in dit gebied beperkt. Met de Ruimtelijke Strategie Utrecht en het mobiliteitsplan worden geen kavels en/of percelen bestemt. Bij een nieuw bestemmingsplan of wijziging van het huidige bestemmingsplan van Lage Weide wordt hieraan verder invulling gegeven. Er is op dit moment geen zicht op welke termijn dat aan de orde is.

- De bevoorrading in de binnenstad is al jarenlang een bron van overlast. Insprekers missen het gevoel voor urgentie en vragen om concrete maatregelen op afzienbare termijn. Inwoners wensen dat de overlast wordt weggenomen en dat daarvoor een concreet implementatieplan voor komt.

Beantwoording:

Wij herkennen dat bevoorrading overlast met zich mee kan brengen. Door de (groei van) bevoorradingstromen duurzaam en efficiënt te organiseren proberen we deze overlast te beperken. Ook zullen maatregelen om het erfgoed te beschermen (door te zwaar verkeer te weren in grote delen van de binnenstad) en de introductie van een Zero Emissie zone in de binnenstad leiden tot een transitie van type voertuigen. Deze voertuigen zullen kleiner, schoner en stiller worden, waardoor de overlast van bevoorrading verkeer naar verwachting afneemt. Het is echter niet mogelijk om de overlast volledig weg te nemen. We gaan geen concreet implementatieplan voor de aanpak van overlast van bevoorrading in de binnenstad in het mobiliteitsplan opnemen, maar zullen wel zoeken naar maatwerk-oplossingen in samenspraak met de buurt, om overlast van bevoorrading te beperken op locaties in de stad als daar noodzaak toe is.

- In het mobiliteitsplan 2040 schrijft u over een “efficiënter en schoner goederenvervoer, inzetten op water etc. (pag. 32, 60 en 112). Op de verbeelding op pagina 113 staan 4 laad- en losplaatsen ingetekend aan het Merwedekanaal, waarvan 2 in de Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 en 2 in deelgebied 6. Wat is de bedoeling m.b.t. goederenvervoer over water in relatie tot het Merwedekanaal? Hoe gaat dat samen met de bevaarbaarheid voor schepen van en naar de Veilinghaven, de roei- en zeilactiviteiten en het wonen op het water?
- In het mobiliteitsplan (pag. 114) staat: “Het Merwedekanaal kan mogelijk gebruikt worden voor het aanvoeren van bouw materiaal voor de ontwikkelgebieden die ernaast liggen, zoals de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier.
- Hebben deze laad- en losplaatsen een blijvende functie na voltooiing van de bouw?
- Welke voorzieningen hebben deze laad- en losplaatsen?

Beantwoording:

Goederenvervoer over water is een duurzaam alternatief om volumes goederen met minder bewegingen efficiënt de stad in en uit te vervoeren. We onderzoeken de mogelijkheden in de Visie Stadswater, ook in relatie tot andere gebruikers/ belanghebbenden van het Merwedekanaal zoals de roeiers en woonbootbewoners.

Gemeente Utrecht zet in op het vervoeren van goederen over water, omdat hiermee een zinvolle bijdrage aan efficiënt vervoer van goederen kan worden gerealiseerd. De meeste laad- en losplaatsen die in de stad worden gerealiseerd, zullen een permanent karakter hebben. De voorzieningen zijn afhankelijk van het type goederen dat wordt overgeslagen. Per locatie kan deze verschillen. In het mobiliteitsplan worden geen specifieke kenmerken voor een laad en loslocatie opgenomen.

- Er ontbreekt een gedegen visie op de leefbaarheid rondom het belangrijke inrijpunt Blauwkapelseweg en omgeving in het mobiliteitsplan 2040. De Blauwkapelseweg en Kleine Singel is aan de gehele Oostkant van de stad Utrecht het enige overblijvende inrijpunt (na het afwaarderen van de Maliebaan) en dat deze ook

nog eens doodlopend is. Er ontbreekt een natuurlijke doorstroming van het verkeer, met gevolgen voor de leefbaarheid van de omgeving. Veel van het bevoorradingsverkeer dient niet op de Blauwkapelseweg te zijn, maar gaat juist richting de vele winkels en supermarkten op de Biltstraat en Voorstraat. De oproep is om de last gelijkmatiger te verdelen door een tweede in prik punt op te nemen, zoals bijvoorbeeld de Biltstraat.

Beantwoording:

Voor het goederenvervoer wordt in het mobiliteitsplan 2040 uitgegaan van maatwerk. Dit maatwerk is belangrijk om efficiënter en duurzamer te kunnen beleveren, maar ook de impact van goederenverkeer over de stad te spreiden. Dus niet een enkele weg een gebied in en uit. De wegen die aangegeven zijn op kaart, zijn de voorkeurswegen om de stad in en uit te rijden. Omdat goederenvoertuigen een route maken met meerdere stops, rijden zij verder op het onderliggende wegennet om op hun afleverlocatie(s) te komen. Vanwege die route met meerdere stops, zal een groot deel van de voertuigen via de ene voorkeursweg inrijden en de andere voorkeursweg uit.

2.11 Slim parkeren

2.11.1 Autoparkeren

In de Parkeervisie “Ruimte voor de Buurt”, die tegelijkertijd met dit geactualiseerde mobiliteitsplan is uitgewerkt, wordt vastgelegd op welke manier het parkeerbeleid in Utrecht bijdraagt aan een gezonde en leefbare stad, die voor alle doelgroepen bereikbaar en toegankelijk is. De kern van de parkeervisie is beschreven in het mobiliteitsplan onder de stap 4 “Slim parkeren”.

Het doel om meer ruimte op straat te creëren en de leefbaarheid in de stad te verbeteren wordt over het algemeen gedeeld. Uit een deel van de reacties blijkt dat men de gekozen inzet van parkeerbeleid te weinig voortvarend vindt. Een ander deel, vooral bewoners, maken zich juist zorgen of het nog wel mogelijk blijft om in de stad te parkeren en bezoekers te kunnen ontvangen. Hoe de alternatieven voor parkeren dichtbij huis vorm krijgen krijgt wordt nog als te onduidelijk ervaren.

- Kan ik nog wel parkeren in de stad?

Beantwoording:

We zetten in op een vermindering van het aantal auto's in de openbare ruimte. Dit doen we door alternatieven voor parkeren, en alternatieven voor de eigen auto aantrekkelijker te maken. Er zullen op termijn inderdaad locaties zijn in de stad waar weinig of geen autoverkeer komt, maar dat betekent niet dat de hele stad autoluw wordt. Er blijft mogelijkheid voor het parkeren van privé auto's in Utrecht. Hierbij hebben we speciale aandacht voor mensen die minder goed ter been zijn. We vinden het belangrijk dat de stad ook voor deze doelgroep goed toegankelijk blijft.

Bij invoering van betaald parkeren bestaat de mogelijkheid om een parkeervergunning aan te vragen. Ervaring laat zien dat bij invoering van betaald parkeren juist meer ruimte beschikbaar komt voor vergunninghouders. Betaald parkeren is de meest effectieve manier om uitwijkgedrag en parkeeroverlast tegen te gaan. Het afsluiten van een buurt of uitsluitend parkeren voor vergunninghouders heeft meer nadelen dan betaald parkeren. Bezoek kan bijvoorbeeld niet of minder makkelijk in de wijk parkeren. Dit geldt dan ook voor mensen met een beperking, zorgverleners, en aannemers/loodgieters, enzovoort.

In de Parkeervisie leggen we vast wat onze visie is op parkeren in de komende jaren. Deze visie werken we uit in zes concrete uitwerkingsmodules. In het onderdeel Parkeren en toegankelijkheid werken we uit welke maatregelen we nemen om te zorgen dat de stad voor alle doelgroepen toegankelijk blijft, ook de wijken waar we minder mogelijkheid bieden voor parkeren.

- Welke alternatieven komen voor mijn eigen auto in de plaats?

Beantwoording:

We zetten in op het verminderen van geparkeerde auto's in de openbare ruimte. Dat doen we door auto's te verplaatsen naar parkeergarages en parkeerterreinen aan de rand van de stad. Daarnaast stimuleren we alternatieven voor de (eigen) auto, zoals deelmobiliteit, lopen, fietsen en OV.

- Waarom is er niet gekozen voor een generieke invoering van betaald parkeren met hogere tarieven als effectief instrument van mobiliteitsbeleid?

Beantwoording:

Met de nieuwe Parkeervisie geven we aan op welke manier het Utrechtse parkeerbeleid bijdraagt aan een gezonde groei van de stad. Door te sturen op het aantal auto's en ruimte te bieden voor het stallen van fietsen, zorgen we dat stad leefbaar en bereikbaar blijft en dat er ruimte overblijft voor lopen en verblijven, voor spelen en voor groen.

Ons uitgangspunt is een leefbare stad, die voor alle doelgroepen toegankelijk en bereikbaar is. Het opheffen van parkeerplaatsen draagt bij aan een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, maar er zijn ook nog steeds bewoners, bedrijven, en bezoekers die voor hun mobiliteit gebruik maken van een auto.

In ons parkeerbeleid kiezen we ervoor beperkt nieuwe parkeergelegenheid toe te voegen bij gebiedsontwikkelingen en alternatieve vormen van vervoer te stimuleren. In bestaande wijken kiezen we voor meer openbare ruimte ten opzichte van parkeren. Daardoor zal het parkeren in woonwijken geleidelijk verminderen. We houden rekening met een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 0,5-1% (gemiddeld over de stad). Deze mogelijkheid werken we uit in de module "Aanpak parkeren openbare ruimte". Dit gaat hand in hand met het beschikbaar maken van alternatieven. In gebieden waar bewoners en andere belanghebbenden melding doen van parkeeroverlast, voeren we alleen betaald parkeren in als daarvoor voldoende draagvlak is. Wanneer het belang van betaald parkeren de wijk overstijgt, en noodzakelijk is om in aangrenzende gebieden te kunnen ontwikkelen, voeren we zonder draagvlakmeting betaald parkeren in. Het gerichte uitbreiden van betaald parkeren daar waar parkeeroverlast voorkomt zien wij in combinatie met andere maatregelen als geschikte en doelmatige aanpak.

- Kan de gemeente actieve ondersteuning bieden aan buurten en wijken om gezamenlijk het autobezit terug te dringen, bijvoorbeeld door experimenten waarbij buurtbewoners twee maanden hun auto kosteloos elders parkeren en de vrijgekomen parkeerplaatsen tijdelijk ingericht worden met ontmoetingsplekken, een mobiliteitshub (deelauto's en verschillende typen deelfietsen), groenplekken of speelplekken.

Beantwoording:

Op pagina 120 van het mobiliteitsplan wordt aangegeven dat de gemeente een werkwijze gaat ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar mogelijkheden hun eigen straat of buurt anders in te richten. Door bijvoorbeeld kansen voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven en/of spelen.

Zoals aangekondigd in het mobiliteitsplan (pag. 60) werkt de gemeente aan een set van spelregels, waaronder ook het vergunningstelsel deelmobiliteit valt dat eind 2020 door de Raad is goedgekeurd. Een actie is het ontwikkelen een of meerdere arrangementen waar bewoners(collectieven) aanspraak op kunnen maken als zij van deelmobiliteit gebruik gaan maken. Doel daarvan – naast het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteit – is om bewoners te laten ervaren hoe anders hun straat er uit kan zien als er minder auto's geparkeerd staan. Naast onder meer heldere en snelle procedures voor het aanvragen van een parkeervergunning voor gedeelde voertuigen, en het plaatsen van laadpalen voor gedeelde elektrische auto's, gaat het om de mogelijkheid om (tijdelijk of permanent) parkeerplaatsen te onttrekken waarbij er ruimte wordt vrijgemaakt voor andere functies die ten goede komen aan de leefbaarheid (groen, speeltoestellen, straatmeubilair, fietsvlonders, enzovoort). In de Parkeermodule Openbare Ruimte wordt de mogelijkheid om jaarlijks gemiddeld 1% van de parkeerplaatsen te verminderen uitgewerkt.

Bewoners die in een betaald parkeren gebied wonen, kunnen bij het inleveren van hun parkeervergunning een parkeerplek in een van de P+R huren. Als het na enkele maanden toch niet bevalt kan men weer terug naar de oude situatie en de parkeervergunning terugontvangen. In Utrecht kunnen bewoners ook aan het wijkbureau vragen om in aanmerking te komen voor Leefstraten. De straat wordt dan tijdelijk anders gebruikt en ingericht waarbij er minder ruimte is voor autoverkeer en meer ruimte voor ontmoeten. De ideevorming en uitvoering ligt dan grotendeels bij de initiatiefnemers.

- Bewoners en ondernemers maken zich zorgen over de afnemende beschikbaarheid van parkeerplaatsen door het gekozen beleid. Bij die groep is onbegrip waarom (recreatieve) bezoekers/langparkeerders niet sterker worden beperkt zodat wel ruimte voor mensen uit de stad beschikbaar is.
- Maatregelen zullen worden genomen die moeten bewerkstellingen dat voldoende parkeerruimte behouden blijft om te voldoen aan de parkeer-en laad –en losbehoefte van noodzakelijk bestemmingsverkeer zoals bewoners en hun bezoek, winkeliers, bezorging, bevoorrading, laden/lossen, bouw/onderhoud, (huis)arts, gezinszorg, invaliden en dergelijke. De invoering van de afsluiting van de Binnenstad voor gemotoriseerd verkeer van winkel- en recreatiepubliek dient ernstig overwogen te worden. Datzelfde geldt voor een langparkeerverbod in de binnenstad maar dan zal wel voldaan moeten zijn aan de maximaal 15 minuten/750 meter norm voor de bewoners.

Beantwoording:

We streven naar het verminderen van het aantal parkeerplaatsen op straat, dit komt ten goede aan andere functies, zoals verblijven, voetgangers en fietsers. Voor parkeren zijn parkeerplaatsen beschikbaar in parkeergarages aan de rand van de binnenstad en aan de rand van de stad. We stimuleren met tarieven dat winkel- en recreatiebezoek parkeert aan de rand van de stad, maar parkeren aan de rand van het centrum blijft nog steeds mogelijk. Uiteraard willen we de noodzakelijke autoritten en het daarbij horende parkeren mogelijk blijven maken, dus voor het afzetten van of parkeren voor personen die minder goed ter been zijn, mensen met een beperking, (mantel)zorg en nood- en hulpdiensten. Laden en lossen voor bedrijven gebeurt op de daarvoor aangegeven plekken.

Voor bewoners en goederenvervoer gaan we onderzoeken of we kunnen sturen op venstertijden en niet noodzakelijke voertuigbewegingen kunnen beperken door middel van intelligente toegang. We denken dat een dergelijk systeem een bijdrage levert aan het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer. Binnen een dergelijk systeem kunnen specifieke doelgroepen worden toegelaten of geweerd.

2.11.2 Fietsen en fietsparkeren in de binnenstad

- Hoe wordt omgegaan met het nijpend tekort aan fietsparkeervoorzieningen?
- Hoe wordt omgegaan met handhaving van foutparkeerders om de ruimte vrij te spelen voor bijvoorbeeld verblijf en looproute?
- Voorrang voor aanpak fietsparkeren in de binnenstad, bewoners mogen geen belemmering vinden in hun fietsgebruik.

Beantwoording:

Het klopt dat er een tekort is aan fietsparkeerplaatsen. Er wordt constant gewerkt aan het uitbreiden van fietsparkeren. Een deel van dit tekort is de loop van 2020 teruggedrongen door het toevoegen van bijna 1.500 fietsenklemmen in de openbare ruimte. In hetzelfde jaar kwam er een fietsenstalling bij met 700 plekken in het voormalige postkantoor aan de Neude. In de loop van 2021 komen er nog 900 stallingsplekken bij in House Modernes aan de Lange Viestraat.

De vraag naar fietsparkeerplaatsen blijft een constante punt van aandacht. 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, zowel inpandig als in de openbare ruimte.

In de huidige situatie is er alleen sprake van handhaving van gevaarlijk gestalde fietsen, bijvoorbeeld bij nooduitgangen van gebouwen. Handhaving op hinderlijk gestelde fietsen kan pas als er voldoende alternatieve

stallingsplekken beschikbaar zijn. Als er voldoende plekken (in stallingen, rekken en vakken) zijn gerealiseerd om fietsen te parkeren, is het mogelijk om in de directe omgeving daarvan het fietsparkeren op straat niet toe te staan.

- Stallen van de fiets is een probleem: gedrang bij toegangen van stallingen. In hoeverre wordt hier rekening mee gehouden?

Beantwoording:

We herkennen dat het tijdens piekmomenten druk kan zijn bij de toegang van fietsenstallingen. Wij proberen hierop in te spelen door bij de inrichting extra ruimte in richten voor het in- en uitcheckproces. Dat gaat wel ten koste van de beschikbare stallingsruimte, waardoor we een beetje drukte bij de toegang acceptabel vinden. We onderzoeken met U-Stal of er nieuwe technieken zijn die het in- en uitchecken kunnen bespoedigen, waardoor de doorstromingssnelheid verhoogd zou kunnen worden. Uit ervaringen van stallingsmedewerkers blijkt vooral de menselijke factor bij het in- en uitchecken zo nu en dan tot gedrang te leiden.

- Kan er een aanpak fietsendiefstal komen?

Beantwoording:

In 2015 is het Utrechts Actieplan Fietsdiefstal opgesteld. Daarin is een uiteenlopend pakket van maatregelen opgenomen. De gebiedsmanagers veiligheid van de gemeente snijden deze maatregelen toe op de lokale situatie en nemen dit op in wijkveiligheidsplannen. In 2019 is dit plan herijkt. Sinds 2015 is het aantal (geregistreerde) fietsdiefstallen flink gedaald.

Bij uitbreiding van de stallingscapaciteit op stations maken we een afweging welk type stalling gerealiseerd kan worden. Er zijn geen plannen om bij ieder station een bewaakte fietsenstalling te realiseren. Op de meeste stations biedt de NS fietskluizen aan om kostbare fietsen veilig te stallen. Ook zijn we met NS en ProRail in gesprek over mogelijkheden voor innovatieve oplossingen. Naast veilige stallingsmogelijkheden is het ook van belang aandacht te hebben voor de gedragsmatige component van fietsers om diefstal te voorkomen. De gemeente attendeert bewoners op diverse manieren op het veilig stallen van je fiets.

2.11.3 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van parkeren leiden niet tot aanpassingen van het mobiliteitsplan.

2.12 Slim sturen

2.12.1 Meer gemeentelijk verkeer op de snelweg

- Er is zorg dat door de aanpak en maatregelen in het mobiliteitsplan er meer intern verkeer van het stedelijk wegennet naar de snelwegring wordt gedrukt waardoor die drukker wordt en dat door de groei van de stad (meer woningen en banen, vooral aan de Zuidwestzijde) er nog meer verkeer op de snelwegring terecht komt. Dit staat haaks op de ambitie in het mobiliteitsplan om te streven naar enige doorstroming op de snelwegring.

Beantwoording:

De aanpak die de gemeente voorstelt in 5 stappen heeft juist tot doel om niet te laten gebeuren wat met deze zorg wordt geuit. Het totale beleid is erop gericht dat er géén groei van het autoverkeer in, van en naar de stad plaatsvindt ten opzichte van 2015, dus ook niet op de aansluitingen van het stedelijk wegennet op het snelwegennet en ook niet op de snelwegring zelf ten gevolge van verkeer van en naar de stad. We realiseren ons dat er wel een groei is van doorgaand verkeer langs Utrecht, maar om die groei te beperken zijn nationale maatregelen nodig. De onderbouwing bij het mobiliteitsplan toont aan dat deze ambitie van geen groei autoverkeer in, van en naar de stad (voor het deel ten oosten van de A2, dus binnen de snelwegring, maar ook het USP) haalbaar is. Dit komt omdat

maatregelen als thuiswerken en spits rijden en verandering van vervoerwijze de groei van de automobilititeit door nieuwe woningen en banen compenseert.

Ons voorstel is om het principe van geen (of zo weinig mogelijk) groei van het autoverkeer ook regionaal in te zetten. Hierover gaan we graag met de regionale partners en Rijkswaterstaat in gesprek om samen plannen voor de toekomst te maken.

Tevens denken we dat enkele maatregelen die we voorzien voor de stad ook landelijk tot positieve gevolgen voor de druk op het hoofdwegennet kunnen leiden.

2.12.2 Slimme Verkeerslichten

- In verschillende reacties wordt opgeroepen om meer te werken met slimme verkeerslichten, bijvoorbeeld om onnodig wachten te voorkomen en een veilige oversteek te bieden voor mensen die slecht ter been zijn. Daar tegenover wordt in een aantal reacties opgeroepen om verkeerslichten weg te halen en te voorkomen dat nieuwe verkeerslichten geplaatst moeten worden, juist omdat een goed ingepaste, getrapte oversteek veiliger en comfortabeler is.

Beantwoording:

In Utrecht zetten we de komende jaren zoveel mogelijk in om verkeer te sturen en te regelen op netwerkniveau. Verkeerslichten zijn één van de middelen om daar invulling aan te geven. Maar verkeerslichten zijn geen doel op zich. Het verkeer sturen en regelen kan vaak ook door de infrastructuur zo in te richten dat doorstroming en verkeersveiligheid voor alle aanwezige modaliteiten is geborgd. Dan zijn verkeerslichten niet nodig. Op complexere kruispunten kiezen we vaak wel voor verkeerslichten omdat anders de verkeersveiligheid niet kan worden gegarandeerd omdat het simpelweg te druk is met alle modaliteiten die daar samenkomen. Dat is niet nieuw, want dat doen we nu ook al. De huidige verkeerslichten in de stad zijn al zo optimaal mogelijk ingesteld om alle verkeersstromen goed te kunnen afwikkelen in lijn met de beleidskeuzes.

De komende jaren werken we aan een transitie richting nog slimmere verkeerslichten en ook aan andere systemen voor dynamisch verkeersmanagement. Op termijn kunnen we daarmee het verkeer op netwerkniveau beter prioriteren en optimaliseren. De uitgangspunten in het mobiliteitsplan 2040 helpen ons om de komende jaren nog scherpere keuzes maken welke modaliteit we waar prioriteit willen geven. Dat betekent dat op sommige plekken in de stad en op sommige tijdstippen het autoverkeer soms wat langer moet wachten op plekken waar het zo min mogelijk overlast veroorzaakt, zodat het daarna vlotter kan doorrijden richting bestemming. Op die manier dragen we bij aan de leefbaarheid in de stad waardoor langzaam verkeer bijvoorbeeld meer ruimte krijgt om over te steken.

2.12.3 Dosereren als instrument

- Kan doseren op het hoofdwegennet niet worden ingezet om de NRU en het stedelijk wegennet te ontlasten?

Beantwoording:

Dat is de inzet van het mobiliteitsplan. Door te doseren op de snelwegen zou er minder verkeer op de Ring Utrecht (inclusief NRU) terecht komen, waardoor er ook minder sluipverkeer door de stad zal rijden. Om dit te laten werken moet echter nog veel worden uitgezocht. Een van de problemen die hierdoor namelijk zou kunnen ontstaan, is dat doorgaand verkeer langs Utrecht hierdoor gehinderd zou worden. We weten nog niet of je kan doseren op zo'n manier dat er enerzijds een betere doorstroming op de Ring ontstaat (waardoor de tunneldosering ook niet aan hoeft), maar anderzijds doorgaand verkeer niet te veel vertraging oploopt. Dit vergt nader onderzoek in samenwerking Rijkswaterstaat en andere wegbeheerders.

- Kan in overleg met Rijkswaterstaat de tunneldosering in de A2 niet verbeterd worden?

Beantwoording:

Rijkswaterstaat zet tunnel doseren op bij de A2 Leidsche Rijntunnel in, als onderdeel van het veiligheidssysteem van de tunnel, gebaseerd op wetgeving. Om de problemen die ontstaan door tunneldosering aan te pakken moet op netwerkniveau gekeken worden naar het functioneren en de doorstroming op de gehele Ring Utrecht. In het mobiliteitsplan zeggen we dan ook dat enige mate van doorstroming op de Ring Utrecht belangrijk is. Met Rijkswaterstaat, provincie en de andere gemeenten in de regio zijn we in gesprek over onder andere hoe we met de automobilititeit in de regio in de toekomst om moeten gaan. Daar is dit onderdeel van.

- Een vraag is of buiten op straat door middel van bebording beter uitgelegd kan worden waarom mensen voor een rood stoplicht staan, terwijl het lijkt alsof ze gewoon door kunnen rijden zonder dat daar iemand last van heeft.

Beantwoording:

Dit vinden wij een goed aandachtspunt. Door verkeersdeelnemers ook ter plekke uit te leggen wat we van hun verwachten en waarom, zal naar verwachting het draagvlak voor de maatregel toenemen en passen mensen mogelijk hun reisgedrag aan. Deze suggestie nemen we mee in de in de verdere uitwerking van hoe de gemeente invulling wil geven aan de Netwerksturing als onderdeel van Dynamisch Verkeersmanagement.

2.12.4 Vracht- en autoverkeer op busbanen toestaan

- Is het niet mogelijk om de busbaan over de Amethistweg open te stellen voor vrachtverkeer en eventueel ook gewoon verkeer zodat de drukte op 't Goyplein en 't Goylaan afneemt?

Beantwoording:

Nee, dat is niet mogelijk. Als we dat zouden doen, dan verwachten we dat hier zodanig veel autoverkeer zal gaan rijden (onder andere als alternatief voor de drukte op 't Goyplein), dat het wegennet in Hoograven en Tolsteeg zal worden overbelast, met allerlei ongewenste gevolgen voor veiligheid en leefbaarheid. Tevens zou de doorstroming van het busverkeer door Hoograven hierdoor onbetrouwbaar en vertraagd worden.

2.12.5 Geen doorgaand verkeer in Utrecht Science Park

- Voorgesteld wordt om de knips voor het autoverkeer op de Leuvenlaan en Cambridgelaan te plaatsen ter hoogte van de viaducten onder de A27, waardoor er minder verkeer door Rijsweerd zuid zal rijden.

Beantwoording:

Met dit mobiliteitsplan wordt voorgesteld om doorgaand autoverkeer door het Utrecht Science Park onmogelijk te maken, door wegen te "knippen". Dit heeft onder andere te maken een nieuwe strategie voor het parkeren in het USP. Ook het voorkomen van drukke kruisingen van autoverkeer met fietsstromen en OV kan hierbij een rol spelen. De exacte ligging van deze knips is uitwerking. We zullen dit in de legenda toelichten.

2.12.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspiraakreacties ten aanzien van slim sturen leiden tot de volgende aanpassingen van het mobiliteitsplan:

- Bij figuur op p138 aangeven dat ligging van de knips nadere uitwerking is.

2.13 Binnenstad en Zuidpoort

Er zijn uiteenlopende reacties binnen gekomen omtrent de mobiliteitskeuzes in de binnenstad. De meeste insprekers onderschrijven dat het centrum zijn aantrekkelijk dient te zijn voor wonen, werken, bezoek aan stedelijke voorzieningen en recreëren. Velen steunen de voorgestelde aanpak voor de inrichting als autoluw gebied. Er worden

zorgen geuit of met het mobiliteitsplan de toegang van verschillende groepen inwoners wel geborgd wordt en of hieromtrent wel voldoende toetsing heeft plaats gevonden.

Sommigen gaat het niet ver genoeg en vinden het niet noodzakelijk dat alles bereikbaar moet zijn voor alle modaliteiten. Er zijn pleitbezorgers voor een autovrije binnenstad, waar uitsluitend mensen met beperkingen, nood- en hulpdiensten en bezorging mogelijk moet zijn. Anderen pleiten er juist voor om de binnenstad uitsluitend voor vergunninghouders bereikbaar te houden en niet voor bezoekers.

2.13.1 Autoverkeer in de binnenstad

- Er zijn reacties die zorg uiten of de binnenstad goed bereikbaar blijft per auto en voor de deur willen parkeren, met name voor bewoners en er zijn reacties die pleiten voor een autovrije binnenstad. Hierbij wordt ook opgemerkt om niet de gehele binnenstad uniform te behandelen.

Beantwoording:

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.

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 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.

Duidelijk is wel dat in de toekomst niet iedere individuele bewoner nog voor de deur kan parkeren, wat nu in sommige delen ook al het geval is. Bij de verdere uitwerking per straat moet duidelijk worden, op welke straten dat niet meer en op welke straten het nog wel mogelijk blijft.

2.13.2 Voetgangersgebied

- Hoe wordt de bereikbaarheid geborgd voor bewoners als grote delen van de binnenstad een exclusief voetgangersgebied worden? Bereikbaarheid met de fiets en ook voor korte stops met de auto moet voldoende blijven.
- Door de grootte van het voetgangersgebied is fietsen niet mogelijk. Daardoor vormt dit een belemmering voor ouderen, die nog wel per fiets onderweg zijn. Hoe kijkt de gemeente hier tegenaan?
- Overweegt de gemeente fietsers gast te laten zijn in het voetgangersgebied? Men maakt zich zorgen of deze twee groepen verkeersdeelnemers wel samen gaan.
- Kan er meer verblijfruimte (ontmoeting/recreatieve ruimte, speelruimte) speciaal voor bewoners komen, bijvoorbeeld op beperkter toegankelijke binnenterreinen?
- Kan de noodzakelijke omvang van het voetgangersgebied minimaal eens in de vijf jaar te worden geëvalueerd?

Beantwoording:

We kiezen ervoor het gebied waar de drukte van voetgangers groot is, te verruimen en de bezoekers ook uit te nodigen een groter rondje te lopen buiten het kernwinkelgebied. Ook veiligheidsoverwegingen kunnen een overweging zijn. Buiten het kernwinkelgebied zijn immers ook aantrekkelijke winkels en andere voorzieningen. Het klopt dat het streven is het voetgangersgebied in de binnenstad te vergroten. Daarnaast willen we buiten het

voetgangersgebied dat de voetganger in de binnenstad meer ruimte in straten en pleinen krijgt. De voor voetgangers beschikbare ruimte is vaak nu al beperkt onder andere door de ruimte voor (geparkeerde) auto's, terwijl met de groei van de stad het aantal bezoekers aan de binnenstad nog sterk zal toenemen. Net als in andere wijken vergroot dit de kwaliteit van de woonomgeving.

Er blijven routes in de binnenstad die geschikt zijn en blijven voor fietsverkeer (bijvoorbeeld Lange Nieuwstraat, binnenstadsas en Herenroute). Voor doorgaande fietsers zijn de routes langs de singels bedoeld.

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.

In de omgevingsvisie binnenstad wordt verder invulling gegeven aan het concretiseren van deze keuzes. Daarbij worden de belangen van verschillende doelgroepen en verschillende modaliteiten afgewogen.

De omvang van het voetgangersgebied wordt niet perse met enige regelmaat geëvalueerd. Uiteraard zal de gemeente regelmatig monitoren of er geen ongewenste ontwikkelingen of knelpunten ontstaan. In dat geval dat naar een passende oplossing worden gezocht.

2.13.3 Inrichting wegen/deelgebieden

- Waarom is er niet voor gekozen de wegen in de gehele Binnenstad in te richten als woonerf?

Beantwoording:

De gehele Binnenstad is momenteel onderdeel van een 30 km/u gebied. Voor de Binnenstad geldt dat we van de voetganger de maatstaf maken, we richten ons op verblijf; meer mogelijkheden om 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.

- Noordelijk Poortgebied qua inrichting beter aan te sluiten op monumentale singels door een verkeersluwe en groene inrichting in het gehele poortgebied.

Beantwoording:

Ook het noordelijke poortgebied van de Binnenstad kan meeprofiteren van de ambities voor de Binnenstad, zoals meer ruimte voor de voetgangers, meer groen en het gebied alleen nog toegankelijk maken voor bestemmingsverkeer. De inrichting wordt verder uitgewerkt in het kader van de omgevingsvisie binnenstad.

- Verander de Singel Noord fietsroute in een groene toeristische fietsroute ten behoeve van het langzame fietsverkeer en kies niet voor een brug over de Weerdsluis (aantasting historisch stadsgezicht). Ook zorgen: De "nieuwe ingerichte singel", ziet er mooi uit. Het doel, veilig en aangenaam voor fietsers is mislukt. Men maakt zich zorgen als de Singel noord ook zo wordt ingericht.

Beantwoording:

Voor de Singel Noord loopt een project. De Weerdsingel-Oostzijde is een belangrijke fietsroute en zal de komende jaren voor fietsers nog belangrijker worden om de druk op de routes door de binnenstad te verminderen. We hebben het hier dan niet over alleen een toeristische route maar ook een doorgaande route om de Binnenstad heen.

2.13.4 Zuidpoort

- Waarom moeten de plannen integraal worden uitgevoerd en wordt er niet gekozen voor het gefaseerd invoeren van kleinere maatregelen. Aan de hand van het monitoren van het effect, kan dan de vervolgstap bepaald worden.

Beantwoording:

Het Mobiliteitsplan 2040 geeft de kaders op het gebied van mobiliteit. Uitwerking vindt onder andere plaats in gebiedsvisies en projecten. De Zuidpoortstudie onderzoekt specifiek voor de omgeving Ledig Erf welke oplossingen mogelijk zijn om mobiliteits- en leefbaarheidsopgaven op te lossen. Zowel voor het mobiliteitsplan als de Zuidpoortstudie heeft participatie (parallel) plaats gevonden. Op basis van deze participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. De gekozen oplossingsrichtingen dienen wel bij te dragen aan het oplossen van de opgave zoals beschreven in het mobiliteitsplan blz. 136.

Na de keuze voor de gewenste oplossing zal ook een mogelijke fasering onderzocht worden en zullen de maatregelen stapsgewijs worden ingevoerd en gemonitord. Hierbij worden ook de uitstralingseffecten op andere wegen meegenomen. Voor zowel het Ledig Erf als de Vondellaan willen we al op korte termijn inrichtingsplannen maken en uit te voeren, om de huidige verkeersknelpunten aan te pakken.

- In veel reacties wordt een zorg uitgesproken over de impact van de verkeersmaatregelen rondom Ledig Erf op de omgeving. De vraag is in hoeverre de gemeente rekening houdt met de leefbaarheid (met name veiligheid en luchtkwaliteit) in de omliggende straten en buurten van de Zuidpoort, bij de toekomstige verkeersmaatregelen.

Beantwoording:

Op basis van de uitgevoerde participatie concretiseert de studie Zuidpoort welke keuzes de gemeente in de omgeving van Ledig Erf maakt. In de Zuidpoortstudie wordt ook gekeken naar de omliggende straten en buurten in de wijde omgeving van de Zuidpoort. De effecten hier worden meegenomen onze afweging.

- Wat betekent het invoeren van een autoknip voor de bereikbaarheid van de binnenstad en komt er sluipverkeer?

Beantwoording:

Het weren van doorgaand verkeer in de Zuidpoort betekent ook automobilisten met een herkomst en bestemming in de directe omgeving van het gebied (zuidelijke binnenstad - Hoogh Boulant – omgeving Vaartsche Rijn) hier gevolgen van ondervinden. De keuze voor de ingreep in de Zuidpoort houdt hier rekening mee.

Een knip in het autonetwerk betekent dat omliggende buurten en de zuidelijke binnenstad soms alleen via andere routes bereikbaar worden. Het is echter niet zo dat bestemmingen in of rond de binnenstad onbereikbaar worden met de auto.

Bij de uitwerking zal onderzocht worden welke doelgroepen nog gebruik kunnen maken van een intelligente toegang/afsluiting op bijvoorbeeld het Ledig Erf. Dit zijn in ieder geval hulpverleningsdiensten en openbaar vervoer, maar ook kan er gedacht worden aan andere belanghebbenden met een bestemming in de directe omgeving. Ook zal er gekeken worden naar intelligente toegang van de binnenstad. Doordat de route via de Albatrosstraat naar de Catharijnesingel beschikbaar blijft is er een goede alternatieve route beschikbaar. Onderdeel van de oplossing is om te voorkomen dat de Albatrosstraat hierdoor drukker wordt.

- Wat is de ambitie van rondom het Ledig Erf?

Beantwoording:

Het Ledig Erf wordt gezien als verlengde van de binnenstad en er zijn daarom hoge ambities met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte. Voetgangers, fietsers, verblijven en groen hebben het primaat. Autoverkeer drukt in de huidige situatie een zware stempel op de kwaliteit van de openbare ruimte. Daarom is gekozen om alleen lokaal verkeer beperkt door te laten op het Ledig Erf.

- Zijn de bewoners genoeg betrokken bij de plannen?

Beantwoording:

Voor de Zuidpoort heeft via verschillende manieren participatie plaatsgevonden, voor verschillende doelgroepen in de wijde omgeving. De recente inspraak heeft zo'n 2.000 reacties opgeleverd. De verschillende belangen zijn gewogen

en hebben deel uitgemaakt van de brede afweging van bereikbaarheid, verbetering van de Zuidpoort en de consequenties elders.

2.13.5 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inspraakreacties ten aanzien van de binnenstad en Zuidpoort leiden tot een beperkte aanpassing van het mobiliteitsplan, namelijk:

- Kaart Zuidpoort: Aanpassen conform variant 4A.
- Aanpassing tekst: In de periode dat het mobiliteitsplan ter inzage lag, is ook de Verkeersstudie Zuidpoort in participatie gebracht. Daarbij is door B&W als voorkeursvariant variant 4 aangegeven. Naar aanleiding van de ingediende reacties en gesprekken met belanghebbenden is al vroeg in het participatieproces van de studie Zuidpoort een alternatief op variant 4 tot stand gekomen. In deze nieuwe variant 4 Alternatief (4A) blijft het weren van doorgaand autoverkeer op het Ledig Erf gehandhaafd. Wel is de maatregel om doorgaand autoverkeer te weren op de route Albatrosstraat – Vondellaan verplaatst naar de kruising Vondellaan-Bleekstraat. Hier wordt autoverkeer verplicht af te slaan naar de Bleekstraat. Deze maatregel geldt niet voor de bus. Deze aanpassing zorgt er voor dat de Catharijnesingel, de Zuidelijke binnenstad en de parkeergarage Vaartsche Rijn beter bereikbaar zijn voor lokaal autoverkeer dan in de oorspronkelijke voorkeursvariant 4, waarbij de uitstralingseffecten naar het gebied buiten de Zuidpoort minder groot zijn. Wel blijven een aantal aanvullende maatregelen nodig om de negatieve effecten van het verdrijven van het autoverkeer naar omliggende routes te verminderen, zoals het autoluw herinrichten van de route Waalstraat/Diamantweg, optimalisatie van de doorstroming op de route Socrateslaan/'t Goylaan en mogelijke geluidwerende maatregelen. De keuze voor deze (naar aanleiding van de participatie) aangescherpte voorkeursvariant is verwerkt in het mobiliteitsplan 2040.

2.14 Programmeren

2.14.1 Afwegingskader

- Voorgesteld wordt om ook in het afwegingskader op te nemen dat het stedelijk fietsroutenetwerk (inclusief aansluitingen op de snelfietsroutes) wordt versterkt.

Beantwoording

Deze suggestie nemen we over.

2.14.2 Fasering versus eindbeeld

- Het mobiliteitsplan geeft een eindbeeld voor 2040 weer. Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden uitgevoerd. Hoe gaat de gemeente de genoemde stappen faseren en financieren?

Beantwoording:

Voor de grote investeringen zoals in het Wiel met Spaken hebben we een fasering aangegeven die aansluit bij een aantal reeds geplande grote ruimtelijke ontwikkelingen (onder andere Merwedekanaalzone en USP). De voor die ontwikkeling benodigde investeringen in voetgangers, fiets, deelmobiliteit en parkeren borgen we door die vanuit de gebiedsontwikkeling te laten plaatsvinden. Door deze koppeling te leggen kunnen we makkelijker benodigde cofinanciering op de investeringen organiseren bij zowel het Rijk als de markt.

Ten tweede is het van belang om in te zetten op maatregelen die juist investeringen voorkomen, zoals afspraken over thuiswerken en spitsmijden via werkgevers en onderwijsinstellingen.

Een deel van de fasering bestaat echter ook uit het adaptief programmeren wanneer zich kansen voordoen. Dus wanneer grote investeringen in het spoor of hoofdwegennet plaatsvinden, vragen we of in dat plangebied gewenste

maatregelen kunnen worden meegenomen (zogenaamde bijbestellingen). Soms kan dit tegen kosten die lager zijn dan bij een losstaande investering. Ook bundelen we daarmee overlast door de uitvoering (maar één keer). Tenslotte zorgen we ervoor dat de netwerken die logisch ontwikkelen. Zo passen we een bus- of autoroute pas aan als de alternatieve route op orde is. Daarbij hanteren we de strategie “werken van binnen naar buiten”, zoals genoemd in paragraaf 8.3 van het mobiliteitsplan.

Vooruitlopend op grote investeringen in b.v. nieuwe tramlijnen, zal ook continu het busnetwerk in samenhang met knooppunten en P+R doorontwikkeld blijven worden met meer hoogwaardige busverbindingen. Aangezien deze flexibeler zijn, kan ook al op de wat kortere termijn een goede Ov-bereikbaarheid geborgd worden, ook in relatie tot (nieuwe) P+R. Dit kan ook kleinschalige, tijdelijke investeringen vergen.

2.14.3 Wat is er uit het eerdere mobiliteitsplan al gerealiseerd?

- Wat is al gerealiseerd uit de vorige versie van het mobiliteitsplan? En waarom zijn bepaalde punten die in 2020 afgerond moeten zijn, nog niet afgerond?

Beantwoording:

Veel ambities uit het mobiliteitsplan uit 2016 zijn al gerealiseerd of in voorbereiding, maar zeker niet alles. Een aantal ambities zit nog in de pijplijn om vóór 2025 uitgevoerd te worden, binnen de scope van het vorige mobiliteitsplan (bijvoorbeeld de westelijke stadsboulevard en enkele fietsprojecten). Met name op OV-gebied waren de ambities uit 2016 niet voldoende concreet. Dit is inmiddels concreter gemaakt met het Wiel met Spaken. Met name voor de grotere projecten waar ook financiering van derden nodig is, vergt de voorbereiding om tot besluitvorming te komen veel tijd. En veel projecten zijn gekoppeld aan gebiedsontwikkeling die vaak in de praktijk door complexiteit en externe factoren vertraagt.

2.14.4 Tijdelijke situaties

- Hoe wordt ervoor gezorgd dat in elke tussenfase en situaties waarin werkzaamheden plaatsvinden ook bereikbaarheid en veiligheid wordt geborgd?
- Zorg ervoor dat tijdelijke situaties voldoen aan de normen en minder overlast opleveren.

Beantwoording:

Het is niet altijd mogelijk om bij gebiedsontwikkeling tijdelijke situaties die gepaard gaan met hinder te voorkomen. We zorgen ervoor dat tijdelijke situaties wel zoveel mogelijk voldoen aan minimale functionaliteit (met name veiligheid), maar tijdelijke situaties zijn niet altijd optimaal en kwalitatief hoogwaardig. Hier is niet altijd ruimte voor en dit zou tot hogere investeringskosten leiden.

Voor de grotere projecten in de stad stelt de gemeente als eis dat er een bereikbaarheids- en veiligheidsplan wordt opgesteld. Hiermee wordt bereikt dat ook tijdens de bouw de omgeving bereikbaar blijft en er geen onveilige situaties ontstaan, zie [Toolbox bouwhinder | Gemeente Utrecht](#).

2.14.5 Kosten en baten

- Hoe wordt er geprioriteerd indien er onvoldoende middelen beschikbaar komen en/of projecten duurder uitvallen dan nu ingeschat?

Beantwoording:

De investeringsraming bij het mobiliteitsplan is ordegrrootte € 2,5-4 miljard. Het betreft een periode van 20 jaar. In de afgelopen 20 jaar is een groter bedrag in de regio Utrecht geïnvesteerd. Er is geen zekerheid op het beschikbaar komen van (rijks)middelen op de korte termijn. Deze onzekerheid is geen reden om de ambitie bij te stellen. Eventueel prioriteren in de toekomst betekent naar verwachting het uitstellen van faseringsstappen. Tegelijkertijd kunnen andere onvoorziene ontwikkelingen, bijvoorbeeld ander reisgedrag van mensen, leiden tot bijstellen van de ambitie.

Het faseren en prioriteren zal naar verwachting overwegend met de regionale partners plaatsvinden. In het mobiliteitsplan staat een eerste idee van wat wij vanuit de gemeenten een logische fasering zouden vinden.

Deze investeringsopgave van het mobiliteitsplan maakt onderdeel uit van de investeringsstrategie bij de RSU 2040. Deze strategie wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

- Hoe wordt de toename van de exploitatiekosten van het openbaar vervoer betaald?

Beantwoording:

Het OV-netwerk is niet zodanig uitgewerkt dat een exploitatiekostenraming voor 2040 te maken is. We schatten in dat de ontwikkeling van het OV-netwerk zonder een toename van de overheidsbijdrage in de exploitatiekosten mogelijk is.

De gemeente gaat ervan uit dat door de forse groei van het aantal reizigers (50-65%) de opbrengsten uit reizigersvervoer ook fors toenemen. Deze extra opbrengsten zouden een groot deel van de hogere exploitatiekosten moeten opvangen. Daarbij denken we ook dat een relatieve afname van de druk in de spits en tegelijkertijd een relatief hogere bezetting buiten de spits leidt tot een beter exploitatiemodel. De investeringen in het OV-netwerk zijn voor een belangrijk deel gericht op een vlotte en betrouwbare doorstroming, waarmee wij denken dat er een relatief hoge kostendekkingsgraad behaald kan worden.

Tenslotte denken we dat er door gedeeltelijke vertramming van het busnetwerk en het bundelen van lijnen via het wiel en aantakken op knooppunten er een efficiënter lijnennet kan ontstaan. Tegelijk zien we dat de exploitatie van het OV en van P+R meer en meer verweven zullen worden. Dit komt samen bij afspraken die we met grote werkgevers zullen maken over anders reizen en parkeren op afstand. Bij de verdere planvorming van de OV-projecten zal exploitatie een belangrijk aandachtspunt moeten zijn.

2.14.6 Samenwerking met regio en Rijk

- Hoe wordt het regionale belang bij plan- en besluitvorming over mobiliteitsmaatregelen in de stad meegenomen?

Beantwoording:

Wij hechten veel waarde aan samenwerking en dialoog met de stad en partners in en buiten de regio. In het kader van de actualisering van het mobiliteitsplan heeft een uitgebreid participatieproces plaats gevonden. Hierin zijn zowel bewoners, belangenorganisaties en regionale partners betrokken geweest. Uiteraard heeft Corona beperkingen met zich meegebracht. Dat is zo goed en kwaad als het kon opgevangen door online- bijeenkomsten. Desalniettemin zijn wij blij met de brede steun voor de doelen en uitgangspunten van het mobiliteitsplan.

Van belang is dat mobiliteit het stedelijk niveau overstijgt. We werken nauw samen met regionale partners en het Rijk. In november 2020 is de visie “Utrecht Nabij – Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen” in U Ned verband uitgewerkt. Dit is het ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid voor de Metropoolregio Utrecht in 2040. De concept-documenten mobiliteitsplan 2040 en RSU 2040 van de gemeente Utrecht zijn hierin als strategisch inbreng van de gemeente meegenomen. Komende jaren wordt dit ontwikkelperspectief in U Ned verband uitgewerkt in verschillende [programmaonderdelen](#). Voor de lange termijn (2040) betreft dit drie gebiedsonderzoeken, de Mobiliteitsstrategie 2040 en het Programma Knooppunten. Voor de middellange termijn (2030) betreft het onder andere de [MIRT Verkenning OV en Wonen](#).

Bij plan- en besluitvorming over mobiliteitsmaatregelen in de stad zullen we altijd de consequenties voor de regio meewegen, mede op basis van inzichten die worden opgedaan in de regionale samenwerking. Grote investeringsbesluiten zullen altijd samen met de regionale partners worden genomen, mede omdat we gezamenlijk de plannen uitwerken en/of samen investeren. Ook indien de planvorming binnen de gemeente plaatsvindt, zullen wij logischerwijs regionale partners betrekken bij die planvorming.

2.14.7 Herijking gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten

- In tegenstelling tot het eerdere “Mobiliteitsplan 2025 Slimme Routes Slim Regelen”, missen we in het mobiliteitsplan 2040 wel een duidelijk overzicht van uitvoeringsprojecten. We begrijpen uiteraard dat programmering uit het eerdere plan nog doorloopt en dat op weg naar 2040 in het nieuwe plan nog niet alle projecten gedefinieerd zijn, maar we zien wel uit naar de herijking van verschillende gebiedsprogramma’s en uitvoeringsprogramma’s.

Beantwoording:

Op basis van het mobiliteitsplan 2040 zullen de gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsprojecten waarover nog besluitvorming over moet plaatsvinden, daar waar de inhoud afwijkt van het mobiliteitsplan, worden geactualiseerd. Tijdens het opstellen van het mobiliteitsplan is reeds uitvoering met de gebiedsontwikkelingen afgestemd. Een deel van de uitwerking van het mobiliteitsplan zal ook in de gebiedsontwikkelingen plaatsvinden, onder andere traceren en inpassing, maar ook de integrale belangenafweging. Samen met het herijken van uitvoeringsprogramma’s, de resultaten van de Rijk-regio samenwerking in U Ned en andere regionale samenwerking en de inzichten uit de jaarlijkse monitoring, zal dat leiden tot jaarlijkse bijstelling van de programmering en prioritering in het MPR.

2.14.8 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

Inpraakreacties ten aanzien van programmeren leidt tot één aanpassing van het mobiliteitsplan. We voegen bij het afwegingskader toe: “wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?”

2.15 Kwantitatieve onderbouwing

2.15.1 Groei prognoses

- Zijn de gehanteerde prognoses voor de groei van de stad wel plausibel?

Beantwoording:

Al sinds het jaar 2000 is Utrecht relatief de snelst groeiende stad van Nederland en in absolute zin een goede tweede (na Amsterdam). De groei prognoses gaan uit van een groei die niet hoger ligt dan de groei van de afgelopen 20 jaar. Binnen deze periodes zullen er jaren zijn dat de groei iets lager ligt, maar ook periodes dat de groei harder gaat. De afgelopen jaren (voor Corona) is eerder de groei sneller gegaan dan verwacht dan langzamer. Naar verwachting zal de groei na Corona weer fors aantrekken, mede gezien de nog steeds zeer grote vraag naar woningen en de hoge huizenprijzen.

2.15.2 Verkeersmodel mobiliteitsplan in relatie tot landelijke inzichten

- Voor verstedelijkingsvraagstukken in de regio Utrecht te hanteren prognosemodellen zouden zoveel mogelijk gebaseerd moeten zijn op actuele inzichten van kennisinstituten zoals KiM, PBL en CPB en beter op elkaar afgestemd moeten zijn.

Beantwoording:

Voor het opstellen van een referentievariant voor de verkeersmodelprognoses voor het mobiliteitsplan is juist goed gekeken naar actuele inzichten van genoemde partijen. Uiteraard baseert het verkeersmodel van de gemeente zich op het bekende WLO2015-scenario “hoog” dat ook de basis is voor landelijke en regionale modellen van de planbureaus, Rijkswaterstaat en ProRail. De gehanteerde uitgangspunten over verstedelijking in de gemeente Utrecht sluiten een op een aan bij regionaal en met het Rijk afgesproken woningbouwopgave, passend in het WLO-scenario. Maar ook voor andere uitgangspunten is aangesloten bij de uitgangspunten zoals die ook door de planbureaus worden gehanteerd, bijvoorbeeld over de ontwikkeling van tarieven, autobezit, autokosten, autobezetting, reistijdwaardering, goederenvervoer en internationaal. Alle mobiliteit (goederenvervoer, autoverkeer, spoorvervoer) die geen relatie heeft met de regio Utrecht is 1 op 1 overgenomen uit het NRM-west. Hetzelfde geldt voor de uitgangspunten over de kwaliteiten van het regionale en nationale netwerken (hoofdwegennet, dienstregeling op het spoor). Voor het spoor hebben we de meest actuele informatie van ProRail over de referentiedienstregeling 2030 gebruikt.

Om ook voor verkeers- en vervoersprognoses voor de mobiliteit in de stad tot een goede referentie te komen, is het verkeersmodel geactualiseerd naar de meest recente inzichten. Hiervoor hebben we enerzijds gebruik gemaakt van de meeste actuele data van het CBS (autobezit per wijk in Utrecht is inmiddels lager dan eerdere CBS-data aangaf, ook al stijgt autobezit landelijk gezien), van het KiM (de KiM-analyse “mobiliteit in stedelijk Nederland uit 2019” geeft aan dat het autogebruik in stedelijk gebied in de periode 2005-2015 relatief is afgenomen ten gunste van fiets en OV, in tegenstelling tot het landelijk gemiddelde).

Deze actuele informatie van de planbureaus hebben we gecombineerd met actuele inzichten uit de gemeentelijke monitor van het (vorige) mobiliteitsplan, die dit beeld bevestigt voor de periode 2015-2019.

Om deze recente inzichten te vertalen naar een plausibele ontwikkeling van de mobiliteit tot 2040, hebben we de techniek van het verkeersmodel aangepast om deze ontwikkeling te kunnen nabootsen. Zo is een gedateerde parameter om de autoreistijden realistisch na te bootsen vervangen door een plausibeler parameter die vooral de situatie bij aankomst en vertrek in de wijken (vooral in relatie tot parkeren) beter nabootst. Deze verbeteringen hebben geleid tot een realistischer prognose die veel beter aansluit dan eerdere versies van het verkeersmodel op de te verwachten ontwikkeling van de mobiliteit op basis van de actuele inzichten van de planbureaus en het KiM. Hiermee wijken we overigens niet af van uitgangspunten zoals die in regionale en nationale modellen worden gebruikt, maar hebben we een lokale detaillering en actualisering van de mobiliteitssituatie in de gemeente zelf toegevoegd.

Wij brengen onze opgedane kennis over lokale verkeersmodellering graag in regionale vraagstukken in waar verkeersmodellen worden gebruikt in de regio Utrecht, zoals via het programma U Ned.

2.15.3 Hanteren van een bandbreedte of gevoeligheidsanalyse

- Zou het gezien de onzekerheid over de effecten van bepaalde, soms ook relatief nieuwe mobiliteitsmaatregelen op de termijn 2040 niet beter zijn om met meerdere scenario's of gevoeligheidsanalyses te werken?

Beantwoording:

We zien inderdaad dat er veel onzekerheden zijn rondom ontwikkelingen in mobiliteitsgedrag en het effect van beoogde maatregelen, en ook wat er gebeurt als verschillende maatregelen gecombineerd worden. We hebben ervoor gekozen om deze onzekerheidsmarge op effecten niet door middel van het doorrekenen van meerdere varianten per stap en/of meer referentiesituaties of meerdere mogelijke effecten van maatregelen in beeld te brengen. Dat zou geleid hebben tot een veel langere doorlooptijd van het proces tot opstellen van het mobiliteitsplan en een complexere rapportage. Daarom brengen we de onzekerheid in effecten in beeld, door met expert judgement een bandbreedte op het berekende effect aan te geven. In het mobiliteitsplan is zo een ruime bandbreedte in mogelijke effecten op de groei per vervoerwijze gegeven. De groei per vervoerwijze is naar onze inschatting de belangrijkste indicator voor hoe de belasting van het multimodale mobiliteitssysteem zich gaat ontwikkelen en wat dit betekent voor knelpunten, leefbaarheid en veiligheid.

We realiseren ons goed dat deze onzekerheden er zijn. Daarom is de onderbouwing van het mobiliteitsplan vooral een indicatie dat met de gepresenteerde aanpak het mogelijk zou moeten zijn om de gestelde doelen te behalen. De doorrekening is niet geschikt en dus ook niet gebruikt om individuele maatregelen te beoordelen of effecten op specifieke wegen in beeld te brengen. Daarvoor is eerst veel meer uitwerking nodig. We geven in het plan ook aan dat in de loop van de tijd op basis van monitoring waarschijnlijk ook adaptief bijgestuurd dient te worden op het behalen van de doelen.

De effecten van Corona-maatregelen op reisgedrag van mensen is ook zo'n grote onzekerheid waarvan niemand de structurele effecten kan inschatten. Daarom zijn die ook niet meegenomen in onze berekeningen.

2.15.4 Zorg over specifieke maatregelen in het autonetwerk

- Het mobiliteitsplan brengt onvoldoende in beeld wat de consequenties en risico's zijn van enkele maatregelen om te sturen op routekeuze van autoverkeer, met name op het functioneren van het hoofdwegennet en aansluitingen op het hoofdwegennet.

Beantwoording:

Het mobiliteitsplan stelt maatregelen voor om meerdere doelen waaronder bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen bereiken. Daarbij kijken we uiteraard naar wat de maatregelen kunnen betekenen voor de plek en de stad, maar we vinden ook belangrijk wat het doet voor het functioneren van het hoofdwegennet. We stellen immers dat de Ring altijd enige mate van doorstroming moet hebben. Volgens onze, weliswaar grove, doorrekeningen leiden de voorstelde maatregelen als onderdeel van een totaalpakket niet tot een toename van autoverkeer op het hoofdwegennet en specifieke aansluitingen ten opzichte van de referentiesituatie. We realiseren ons wel dat een enkele maatregel ter plekke tot een verandering kan leiden. Daarom vinden we het belangrijk om samen met de partners naar de uitwerking van dergelijke maatregelen te kijken indien het effect heeft op het wegennet van die partners. Het mobiliteitsplan maakt vooral duidelijk wat onze inzet bij die gezamenlijke uitwerking is.

2.15.5 Relatieve in plaats van absolute cijfers

- In het mobiliteitsplan zijn alleen relatieve cijfers (groeicijfers en vervoerwijzekeuze) gepresenteerd en geen absolute cijfers. Hierdoor is het niet mogelijk individuele maatregelen of effecten op specifieke wegen te beoordelen. Waarom?

Beantwoording:

De doorrekening met het verkeersmodel van het mobiliteitsplan is bedoeld om in beeld te brengen of op gemeentelijk schaalniveau het totale pakket van maatregelen (van de 5 stappen samen) leidt tot een situatie die past bij de gestelde doelen. Deze doorrekening heeft niet als doel om individuele maatregelen te kunnen beoordelen of iets te kunnen zeggen over de situatie op specifieke wegen in 2040. Daarvoor zijn de maatregelen onvoldoende concreet uitgewerkt. Om wel iets te kunnen zeggen over het absolute effect per maatregel of voor en specifieke weg, zullen nauwkeuriger berekeningen in gebiedsprogramma's, netwerkstudies of projecten gedaan moeten worden.

2.15.6 Beperkingen van het verkeersmodel

- Wat kan wel en wat niet met het verkeersmodel worden berekend? Er wordt geconstateerd dat het verkeersmodel lopen en het daarvoor noodzakelijke loopnetwerk geen hoge prioriteit geeft. Het komt niet voor bij de analyse vervoerwijze (modal split).

Beantwoording:

Het verkeersmodel dat is gebruikt is gemaakt om de verkeersstromen voor vrachtverkeer, autoverkeer, OV en fietsverkeer in beeld te brengen, op het schaalniveau van de regio, gemeente, hoofdwegen en openbaar vervoerlijnen. Het model gebruikt een gebiedsindeling die te grof is om verplaatsingen onder 1 kilometer goed in beeld te brengen. Veel van deze verplaatsingen vallen binnen de gebieden (zones) waarmee gerekend wordt. Deze zeer korte verplaatsingen vallen dan ook buiten de berekeningen.

Ook al vinden we het belangrijk dat er meer gelopen wordt, kunnen we dat helaas niet berekenen. Ook kunnen we hierdoor geen cijfers op buurniveau leveren.

Naast het detailniveau van het verkeersmodel is ook een beperking dat er geen data beschikbaar is op een lager schaalniveau om te verifiëren of het verkeersmodel plausibele effecten kan berekenen.

Voor studies voor specifieke gebiedsontwikkelingen wordt daarom soms een verfijning van het verkeersmodel toegepast of een andere analyse-instrument gebruikt.

2.15.7 Effecten van Corona

- In welke mate zijn de effecten van Corona meegenomen?

Beantwoording:

De Coronamaatregelen van het Rijk leiden tot aanpassing van het reisgedrag van mensen gedurende de periode dat de maatregelen gelden. De vraag is of er een structureel effect blijft op dit reisgedrag als de maatregelen worden opgeheven. Alhoewel meerdere partijen onderzoek doen naar dit structurele effect door middel van enquêtes, blijkt het erg lastig om dit duidelijk te krijgen. Er zou een structureel effect in de vorm van thuiswerken kunnen blijven (dus minder mobiliteit en dus een lagere groei), maar ook een effect op vervoerwijze keuze. Partijen uit de OV-sector denken dat er een vertraging in de groei zit van ongeveer 5 jaar. Dus de prognoses voor 2020 zouden pas in 2025 gerealiseerd worden. Maar zij zeggen niets over de langere termijn (2040).

Omdat we hieraan niet kunnen rekenen, hebben we dit ook niet gedaan. We constateren wel dat de effecten die we in Corona-tijd zien, kansen bieden voor onze aanpak. Zo zien we kansen voor meer fietsgebruik, vooral op regionale afstanden, zien we kansen voor meer thuiswerken én reizen buiten de spits. Ook zien we dat mensen de kwaliteit van hun omgeving belangrijker zijn gaan vinden dan bereikbaarheid. Indien mensen niet meer elke dag naar hun werk gaan, dan is reistijd wellicht minder belangrijk en beleving van de reis juist belangrijker. Dit biedt ook kansen voor fiets en OV.

We hebben ook vertrouwen in dat reizigers terugkeren in het OV zodra dit niet meer wordt ontmoedigd. De reizigerstevredenheid van de reizigers die nu nog wel in het OV zitten lijkt onverminderd hoog¹.

Indien de effecten van Corona op reisgedrag structureel groot blijven (en dus niet wegebben na verloop van tijd), dan verwachten we ten opzichte van de berekeningen een lagere totale mobiliteit (denk aan enkele procenten, vooral in de spits), langere verplaatsingen (maar niet elke dag in de week), relatief meer lopen en een (nog) hoger gebruik van de fiets.

2.15.8 Resultaten verkeersmodel

- In het Mobiliteitsplan 2040 zijn de effecten van de diverse verkeersmaatregelen kwantitatief doorgerekend. Conclusie is dat de verkeersdruk en de verschuiving van verkeersstromen in en rond de stad beheersbaar blijft. Doorgaand autoverkeer door de stad verplaatst zich meer naar de Ring, waardoor de verkeersdruk op de stedelijke verbindingswegen beheersbaar blijft. Door de Utrechtse mobiliteitsaanpak zijn voldoende alternatieven voor de (eigen) auto beschikbaar. Sommige sprekers uiten twijfels bij deze conclusie en beargumenteren dit met de stelling dat de stad immers blijft groeien.

¹ [Klanttevredenheid_ov-reizigers_2020_tijdens_COVID-19.pdf.aspx](https://klanttevredenheid.ov-reizigers.2020.tijdens.COVID-19.pdf.aspx) (crow.nl)

Beantwoording:

De groei van de stad leidt inderdaad tot een grote groei van de mobiliteit. De inzet is om enerzijds deze groei te beperken (met stap 1 slim bestemmen en stap 2 anders reizen), maar ook om de groei voornamelijk met lopen, fiets en OV op te vangen (stap 3). De berekeningen tonen aan dat er op stadniveau voor het gebied ten oosten van de A2 geen groei van het autoverkeer zal optreden. Dit betekent niet dat alle nieuwe inwoners, werknemers en bezoekers niet met de auto mogen/gaan reizen, want dat is niet realistisch. Het betekent dat de bestaande inwoners, werknemers en bezoekers minder met de auto gaan reizen, zodat er ruimte komt voor autoverplaatsingen van nieuwe inwoners, werknemers en bezoekers, maar dat deze effecten samen niet leiden tot meer autogebruik.

- In het mobiliteitsplan wordt geen verklaring gegeven voor de (volgens de mobiliteitsmonitor gerealiseerde) verandering in de modal split van de afgelopen jaren. Het is beslist geen autonome ontwikkeling geweest want in andere steden gebeurde dit niet. Hoe is die verandering gerealiseerd? Welke fietsprojecten zijn opgeleverd? Utrecht doet het op fietsgebied behoorlijk goed de laatste jaren. Maar wat is er verder nodig voor 2040? Wat kunnen we hiervan leren voor de mobiliteit tot 2040? Hoe kunnen we zorgen dat deze verandering zich versterkt voortzet? We vragen om de ontwikkeling van de modal split in de afgelopen periode te analyseren en verklaringen daarvoor in het mobiliteitsplan op te nemen.

Beantwoording:

Op pagina 20 van het mobiliteitsplan zijn enkele verklaringen gegeven voor deze trend van verschuiving in de modal split. Het komt naar verwachting door ene combinatie van bewustwording bij inwoners over duurzame vervoerwijzen, het gemeentelijke beleid op het stimuleren en faciliteren van de fiets en het minder ruimte geven aan de auto. Dit is zeker niet alleen in Utrecht het geval. In alle grote steden in Nederland is deze trend te zien, zie Mobiliteit in stedelijk netwerk. Het mobiliteitsplan beschrijft vervolgens in de hoofdstukken over slim bestemmen, anders reizen en netwerken op orde hoe de gemeente deze trend wil continueren en versterken.

- Er wordt gesuggereerd dat de kaart op pagina 160 geen realistisch beeld laat zien omdat er geen groei op het stedelijk wegennet zit, o.a. rond de NRU en Einsteindreef.

Beantwoording:

De kaart op pagina 160 laat het effect van het mobiliteitsplan zien. Aangezien de opwaardering van de NRU al besloten was, zat deze al in de referentie en is deze dus niet meegenomen in de effecten van dit mobiliteitsplan. Ter verduidelijking: de gele lijnen, dus ook de Einsteindreef en de NRU betekenen dat er wel degelijk een (kleine) toename is van het autoverkeer t.o.v. 2015, maar een afname t.o.v. de referentiesituatie in 2040 zonder maatregelen.

- We zijn benieuwd naar de uitwerking van de lange termijn doelen van het mobiliteitsplan. Hoe hoog wordt het verwachte aandeel fietsgebruik?

Beantwoording:

Zoals in de taartdiagrammen op pagina 154 is aangegeven stijgt het aandeel fiets van 32% in 2015 naar 39% in de situatie zonder extra maatregelen en 41% in de situatie met het maatregelenpakket van het mobiliteitsplan.

- Uit de cijfers komt naar voren dat het fietsgebruik als aandeel in het aantal ritten door uitvoering van het mobiliteitsplan niet toeneemt, de modal split fiets is in tabel 5: 38%, net als in de referentiesituatie in tabel 4. Dat is, op zijn zachts gezegd, vreemd; het maatregelenpakket waarmee fietsen wordt gestimuleerd zou dus geen invloed hebben op de modal split? Het fietsgebruik kan en moet met de maatregelen hoger liggen dan in de referentie.

Beantwoording:

Zoals in de taartdiagrammen op pagina 154 is aangegeven stijgt het aandeel fiets van 32% in 2015 naar 39% in de situatie zonder extra maatregelen en 41% in de situatie met het maatregelenpakket van het mobiliteitsplan. Het fietsgebruik ligt dus hoger dan in de referentiesituatie. Het ligt niet veel hoger dan in de referentiesituatie omdat er

ook een kleine verschuiving van fiets naar OV plaatsvindt. Het OV-netwerk wordt immers relatief sterker verbeterd dan het fietsnetwerk, aangezien het fietsnetwerk in de referentie al erg goed is.

- Deze cijfers gelden voor de modal split, gerekend over alle ritlengtes. Bij nadere bestudering blijkt dat het plan er wel voor zorgt dat de zeer korte ritten, tot 2,5 km, vaker met de fiets worden gemaakt. Dat terwijl lopen ook wordt gestimuleerd, waardoor het te verwachten is dat er veel minder korte trips met auto, fiets of OV worden gemaakt. Volgens de voorspelling daalt het aantal korte trips slechts met 2.000, van 482 naar 480. Op de afstanden van 2,5 tot 15 kilometer (en langer) daalt het fietsgebruik ten opzichte van de referentiesituatie. Alleen in de verplaatsingen met een afstand tot 2,4 km stijgt het fietsgebruik. Het stijgt ook in de referentiesituatie al van 31% in 2015 naar 38% in 2040. Welke maatregelen zijn daarvoor nodig? Welke extra maatregelen worden uitgevoerd voor de schaa sprong fiets? We vinden het onwaarschijnlijk dat na een schaa sprong fiets en het fietsnetwerk op orde brengen het fietsgebruik maar zo weinig stijgt.

Beantwoording:

Het verkeersmodel heeft als beperking dat korte ritten tot 1 kilometer onvolledig gesimuleerd worden vanwege de grove gebiedsindeling. Tevens zit de modaliteit lopen niet in het verkeersmodel. De beoogde grotere rol voor lopen is niet met het verkeersmodel te berekenen en zit dan ook niet in de resultaten.

Op alle afstanden tussen de 2,5 en 27,5 kilometer neemt het aantal fietsbewegingen niet toe in vergelijking met de referentiesituatie, omdat een deel van de fietsritten naar het OV verschuiven. Tegelijkertijd schuiven er ook verplaatsingen van de auto naar de fiets. Netto levert dat ongeveer evenveel fietsverplaatsingen op. Belangrijk is dat fiets en OV samen een grotere rol pakken op deze afstand.

Dat het fietsverkeer in de referentiesituatie al relatief belangrijker wordt, betekent dat sowieso fors in de capaciteit van het fietsnetwerk geïnvesteerd moet worden. Het gepresenteerde fietsnetwerk waarin meer parallelle routes zijn gecreëerd om fietsverkeer te kunnen spreiden is juist gebaseerd op deze constatering.

Het aandeel fiets ligt niet veel hoger dan in de referentiesituatie omdat er ook een kleine verschuiving van fiets naar OV plaatsvindt. Het OV-netwerk wordt immers relatief sterker verbeterd dan het fietsnetwerk, aangezien het fietsnetwerk in de referentie al erg goed is.

- Als de schaa sprong fiets goed wordt uitgevoerd, kan het niet anders of het fietsgebruik op deze afstanden neemt sterk toe ten opzichte van de referentie. Zelfs als het OV wordt verbeterd (gebruik stijgt van 21% in de referentie naar 24% met het maatregelpakket). Op korte afstanden is de fiets immers het snelste en handigste voertuig. Op de regionale verbindingen liggen er plenty kansen voor de e-bike en speed-pedelec. Worden deze wel gerealiseerd? Met leen-e-bakfietsen is de fiets zelfs voor de grootschalige perifere detailhandel van belang.

Beantwoording:

Dat klopt deels. Het fietsgebruik neemt inderdaad fors toe ten opzichte van de auto op lokale en regionale verplaatsingen. Echter, door de sterke kwaliteitsverbetering van het OV-netwerk verschuift een deel van het fietsverkeer naar het OV, naast dat het OV ook een deel van het autoverkeer overneemt.

- In de cijfers over modal split blijkt het aantal autoritten in, van en naar Utrecht zelfs te stijgen van 679.000 per etmaal naar 744.000 per etmaal. Die 65.000 extra autoritten blijven kennelijk buiten de Ring, bijvoorbeeld op USP of in Leidsche Rijn. Wij denken dat die gebieden zoveel extra autoverkeer niet aan kunnen zonder het OV of fietsverkeer te veel te hinderen. Het mobiliteitsplan heeft juist de extra inzet op de fiets nodig om naar minder autoritten te gaan in 2040. Vooral op de korte ritten (tot 15 kilometer) valt relatief veel winst te behalen, daarom moet er extra worden ingezet op hoog fietsgebruik. Ook buiten de Ring.

Beantwoording:

De stijging van het aantal autoritten vindt alleen plaats in, van en naar het gebied ten westen van de A2, dus Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn. Het autoverkeer van en naar het USP neemt af. Dit komt door de geplande woningbouw conform het Masterplan Leidsche Rijn. In Vleuten-De Meern en Leidsche Rijn (c-zone) is rekening gehouden met de autogroei van deze woningbouw. Naar verwachting levert dit in het algemeen geen problemen op

voor fiets en OV, omdat de infrastructuur daar veelal gescheiden is uitgevoerd. Door het mobiliteitsplan vindt ook in die wijken een verschuiving van auto naar fiets en OV op.

2.15.9 Verkeersveiligheid kwantificeren

- Het valt op, dat geen analyse wordt gegeven van de te verwachten verkeersveiligheid. Die analyse is nodig, omdat de laatste jaren het aantal verkeersongevallen weer sterk toe neemt, met name het aantal ernstige verkeersongevallen van de kwetsbare verkeersdeelnemers: fietsers en voetgangers. Het gaat daarbij vooral om enkelvoudige ongevallen die nauw samenhangen met de inrichting van de weginfrastructuur. Het aantal ernstige enkelvoudige ongevallen neemt al jaren onrustbarend toe. Deze cijfers worden vaak niet opgemerkt door bestuurders omdat dit type ongeval niet voorkomt in politieregistraties. De gegevens zijn wel af te leiden uit ziekenhuisregistraties. We denken, dat het belangrijk is om die gegevens te betrekken in de analyse van de verkeersveiligheid. Voor de registratie van voetgangersongevallen is het nog ingewikkelder. De ongevallenregistratie schiet tekort doordat valincidenten op straat niet tot de categorie verkeersongevallen worden gerekend. Dit is relevant ook voor hoofdstuk 10 waar verkeersveiligheid, dus ook die van voetgangers, aan de orde moet komen. (168)

Beantwoording:

Het onderwerp verkeersveiligheid is voor de gemeente heel belangrijk. Dit zit verweven in meerdere elementen van de visie; inzet op lopen en fietsen, het verbeteren van loop- en fietsnetwerken, onder meer met rustige routes naar drukke routes, snorfiets naar de rijbaan, meer 30 km/u gebied, enzovoort.

Om te kunnen kwantificeren wat deze verbeteringen opleveren voor de verkeersveiligheid is eerst een verdere uitwerking van de plannen nodig. Tevens is het gebruikte verkeersmodel niet geschikt om verkeersveiligheid te berekenen.

Omdat verkeersveiligheid lastig is uit te rekenen, is monitoring juist belangrijk. Verkeersveiligheid is onderdeel van de monitoring van het mobiliteitsplan. Utrecht heeft juist als een van de weinige provincies een uitgebreid systeem voor monitoring van ambulancedata en daardoor zicht op enkelvoudige ongevallen.

De verschillende acties van afgelopen jaren hebben overigens geleid tot een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Dit tegen de achtergrond van een groeiende stad, en een lichte stijging van de landelijke trend in slachtoffers.

2.15.10 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

De gestelde vragen en de beantwoording ten aanzien van de onderbouwing leiden niet tot aanpassing van het mobiliteitsplan.

2.16 Monitoring en evaluatie

2.16.1 Uitwerking monitoring

- In een aantal reacties wordt opgeroepen om meer vooraf inzichtelijk te maken wat de effecten van beoogde maatregelen zijn. Ook wordt door enkele insprekers een concretere uitwerking van bijvoorbeeld een SMART monitorprogramma of handelingsperspectief gemist.

Beantwoording:

Het mobiliteitsplan geeft een visie en aanpak voor de mobiliteit tot 2040. Onderdeel hiervan is een schets per modaliteit hoe we de netwerken willen verbeteren om dit mogelijk te maken. Met het mobiliteitsplan wordt geen uitspraak gedaan over individuele maatregelen, tenzij deze expliciet nodig zijn voor het functioneren van de netwerken. De maatregelen zelf worden in vervolgprocessen verder geconcretiseerd en onderzocht, waarbij meerdere uitwerkingen nog naast elkaar worden gezet. Dit vindt plaats in gebiedsverkenningen en gebiedsvisies. Op

basis van die uitwerkingen vindt ook pas besluitvorming over projecten plaats. Daarom kunnen we nu geen effecten van afzonderlijke maatregelen in beeld brengen.

Onderdeel van het Utrechtse planproces is vooraf zo goed mogelijk inschatten en inzichtelijk maken wat effecten op het plangebied en daarbuiten zijn. Voor het mobiliteitsplan hebben we dat nu gedaan door effecten op stedelijke schaalniveau in beeld te brengen. Bij de verdere uitwerking zal dat ook voor afzonderlijke maatregelen gebeuren, voorafgaand aan besluitvorming.

Met het mobiliteitsplan stellen we de kaders voor monitoring en evaluatie. We zijn van mening dat deze kaders passen bij het abstractieniveau van het mobiliteitsplan.

2.16.2 Aanvullende data-inwinning

- Vervang in het mobiliteitsplan de OVIN/ODIN-grafieken met “Methodebreuk” toegelichte stippellijn op pagina 19 met jarenlange “trends” in auto-, fiets- en OV-gebruik binnen de stad. Ingewijden weten dat het OVIN/ODIN -project van CBS de afgelopen jaren getroffen werd door bezuinigingen, waardoor overheden met deze CBS-cijfers geen vergelijking meer met voorgaande jaren kon uitvoeren. Daarom vinden wij het nuttig en noodzakelijk dat regio en stad informatieverwerving op het gebied van mobiliteit en ruimte zelf gericht oppakken en doelen en eisen stellen aan de (online verkregen) informatie en data die nodig en beschikbaar zijn voor het formuleren en het monitoren van de voortgang in (behaalde) doelen.

Beantwoording:

De gemeente Utrecht maakt voor haar monitoring gebruik van meerdere bronnen. Zo gebruiken voor CBS-data (onder andere het OVIN/ODIN) maar ook data uit gemeentelijke bronnen, waaronder een bewonersenquête (het OVIN/ODIN betreft ook een enquêtemethode). De meerwaarde van het gebruik van OVIN/ODIN-data is dat de gegevens voor alle regio's in Nederland op eenzelfde wijze worden verkregen en analyses op elk schaalniveau op eenzelfde wijze kunnen plaatsvinden. Daardoor zijn ook diverse onderzoeken die op die data zijn gebaseerd (van b.v. het CBS, het CPB/PBL en het KIM) ook voor de Utrechtse situatie toepasbaar. Indien de gemeente deze data zelf zouden moeten inwinnen, nemen de kosten van onderzoek fors toe én zijn de resultaten van het onderzoek niet meer vergelijkbaar met data voor andere steden en regio's. Ook is het dan veel lastiger om onderzoeken van andere partijen voor de Utrechtse situatie te gebruiken.

Daarnaast maakt Utrecht voor andere delen van de monitor gebruik van data uit eigen bronnen en de genoemde eigen bewonersenquête.

2.16.3 Verbreden monitoring op meer regionale doelen

- Omdat onzekerheden groot zijn en de verschillen van inzicht in hoe het verkeer zich zou kunnen ontwikkelen nog zo uit elkaar lijken te liggen is het goed om af te spreken om te gaan monitoren hoe de werkelijke ontwikkelingen gaan. Daarbij moet het zowel gaan om input (worden de veronderstelde maatregelen ook daadwerkelijk genomen zoals bedoeld), output (wat is het effect van deze maatregelen als onderdeel van het geheel aan ontwikkelingen dat plaatsvindt) en outcome (worden de gestelde doelen ook daadwerkelijk gehaald, bijvoorbeeld waar het de groei van het autoverkeer in de stad en op het cordon van de Ring betreft). Gelet op de implicaties van uw plannen lijkt het goed om de monitoring op gemeentelijke plandoelen te verbreden met monitoring op meer regionale doelen.

Beantwoording:

De gemeente is het eens dat het goed is om continu te monitoren of de inzet van het beleid (nemen van maatregelen) en de effecten ervan voldoende leiden tot de gestelde doelen. Aangezien een groot deel van de mobiliteit op regionale schaal plaatsvindt, zien wij zeker meerwaarde om dit ook in regionaal verband te doen, samen met RWS, provincie en U10.

2.16.4 Belang monitoring in verband met Corona en ander reisgedrag

- Het is van belang om goed te monitoren op effecten die anders zijn dan verwacht, zoals corona/reisgedrag.

Beantwoording:

Gezien de onzekerheid over de structurele aard van verandering in reisgedrag ten gevolge van de Corona-maatregelen is het zeker van belang om dit goed te monitoren. We verwachten dat het pas over enkele jaren duidelijk wordt in welke mate reisgedrag structureel is aangepast. We houden er rekening mee om onze inzet bij te sturen als dit uit de monitoring nodig blijkt te zijn.

2.16.5 Concrete doelen ten aanzien van klimaat

- In het mobiliteitsplan staan geen concrete doelen ten aanzien van het klimaat, waarom?

Beantwoording:

Wij vinden een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen van groot belang. In de RSU 2040 wordt deze opgave meegenomen. Voor mobiliteit voor de stad is het moeilijk om hier concrete doelen op te stellen. CO₂-uitstoot is niet of nauwelijks te meten op het schaalniveau van de stad. Echter, indirect zit het belang van de bijdrage aan de klimaatdoelen wel degelijk in de visie en de aanpak. De inzet op duurzame mobiliteit en geen groei van het autoverkeer ondanks de grote groei van de stad is een doel dat bijdraagt aan de klimaatdoelstelling. We gaan ervan uit dat het wagenpark in 2040 deels elektrisch is (dus in totaal minder uitstoot door verkeer), maar nog zeker niet volledig elektrisch is (anders was er vanuit klimaatoverwegingen geen aanleiding om op minder autoverkeer te sturen).

Stimuleren van elektrisch rijden ondersteunen en faciliteren we met het huidige beleid, maar erop sturen is alleen op nationaal niveau effectief met daarop gerichte fiscale prikkels. De gemeentelijke inzet op klimaatdoelen is concreter en effectiever te bereiken met gemeentelijk beleid door maatregelen op het gebied van woningbouw, energietransitie, waterberging en hittestress (vergroening), enzovoort. Dat zijn thema's die in de RSU 2040 worden opgepakt.

2.16.6 Gevolgen van deze beantwoording voor de teksten en kaartbeelden in het mobiliteitsplan

De gestelde vragen en de beantwoording ten aanzien van de monitoring leiden niet tot de volgende aanpassing van het mobiliteitsplan:

- Toevoeging: Dat we met deze mobiliteitsaanpak een bijdrage aan de klimaatdoelstelling leveren.

3. Wijzigingen in mobiliteitsplan 2040

In dit hoofdstuk staat een overzicht van de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraakreacties of ambtshalve (tekstuele verduidelijkingen en laatste inzichten) zijn doorgevoerd in het mobiliteitsplan 2040.

3.1. Wijzigingen in het mobiliteitsplan 2040 naar aanleiding van de inspraakreacties

In onderstaande tabel staan de wijzigingen naar aanleiding van reacties, vragen en suggesties uit de inspraakreacties van bewoners en de reacties van de adviespartners.

Pagina oud	Was	Wordt	Motivatie in NvB
Meerdere	"Minder valide"	"Mensen met een beperking"	Zie 2.2.3
38 64 101 125	De inrichting van de openbare ruimte moet zo helder '...' zijn Kruispunten moeten goed '...' oversteekbaar Goed '...'oversteekbaar Prioriteit voor de voetganger zit vooral in korte routes en voldoende kansen om '...' over te	"en veilig" toe te voegen bij de teksten over inrichting van de openbare ruimte, (wandel) routes en oversteekbaarheid. Op p125 alleen het woord "veilig" toevoegen	Zie 2.2.3
71, 74, 77, 81, 84, 86, 88, 91, 92, 96, 99, 105, 108, 111, 113, 130, 131, 132, 134,136,138 140,		Disclaimer in de legenda van alle netwerkkarten toegevoegd: <i>N.B. De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.</i>	Zie 2.1.3
92	We vinden het belangrijk dat iedereen zo gelijkwaardig mogelijk kan deelnemen aan de maatschappij.	Na deze zin toevoegen: "we willen dan ook invulling geven aan het VN-verdrag Handicap om de rechten en waardigheid van mensen met een beperking te beschermen met betrekking tot mobiliteit."	Zie 2.2.3
67	Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de eerste plaats op lokale schaal. Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken.	Ook voor voetgangers denken we in netwerken, maar wel in de op lokale schaal en op stedelijk niveau als het gaat om de hoofdroutes. Om lopen aantrekkelijker te maken, is een zeer fijnmazig netwerk nodig, met korte en directe routes die aansluiten op voorkeuren van de voetganger. Die worden zo ingericht, dat deze vanzelfsprekend en begrijpelijk zijn. We gaan voetgangersnetwerken en verbeterprogramma's op lokaal niveau per wijk uitwerken, en op stedelijk niveau als het gaat om hoofdroutes. Daarbij hebben we specifieke aandacht voor loop- en wandelroutes naar voorzieningen, knooppunten, groen/natuur en aansluitingen op omliggende wijken en buurten.	Zie 2.5.4

67	Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op: • Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum • Veilige schoolomgeving en schoolroutes • Routes rondom verzorgingshuizen • Groen in de wijk en verbindingen naar parken	Bij het uitwerken en uitvoeren van een verbeterprogramma wordt de nadruk gelegd op: • Bereikbaarheid en voetgangersvriendelijkheid van het wijkwinkelcentrum • Veilige schoolomgeving en schoolroutes En routes van en naar: • Voorzieningen • Knooppunten • Sportaccommodaties • Rondom verzorgingshuizen • Groen in de wijk en naar parken • Omliggende wijken en buurten	Zie 2.4.2 en 2.5.1
75	De routes volgen meestal rustige straten of groene verbindingen en liggen bijvoorbeeld in de nabijheid van scholen.	Toevoegen aan einde zin: “en sportaccommodaties”.	Zie 2.4.2
71	H.6.2, Kaart 1, Fietsnetwerk 2040	Enkele routes aangescherpt, aangevuld en/of beter gepositioneerd	Zie 2.6.10
77	H.6.2, Kaart 3, Opgaven fietsnetwerk 2040	Diverse routes aangescherpt, aangevuld en/of beter gepositioneerd.	Zie 2.6.10
75/76	Nieuwe paragraaf toevoegen na paragraaf “sturen op gedrag”:	Inpassing fietsinfrastructuur Bij het realiseren of aanpassen van fietsinfrastructuur houden we rekening met een goede inpassing in de omgeving en een goede vormgeving met aandacht voor verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, voetgangersvoorzieningen, groen, biodiversiteit (flora en fauna), verlichting, belijning aan beide zijden en sociale veiligheid. Rode asfaltverharding is het uitgangspunt is bij de aanleg van routes in het hoofdfietsnetwerk om aantrekkelijkheid en herkenbaarheid te bevorderen.	Zie 2.6.10
79, 139 en 173	Doorfietsroutes	Hoofdfietsroutes	Zie 2.6.10
81	Figuur Openbaar vervoer netwerk 2040	Aangeven bij deze figuur in legenda: “De lijnen in deze kaarten geven gewenste verbindingen weer. Bij nieuwe verbindingen is dit indicatief. Er is nog geen tracékeuze gemaakt.”	Zie 2.1.3 en 2.7
87	Om de overstap op deze OV-knooppunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken, is het belangrijk om ze comfortabel vorm te geven overdekt, beschut, korte loopafstanden, goede stallingsvoorzieningen, Kiss&Ride en mogelijk andere voorzieningen zoals horeca en winkels.	Toevoegen aan einde zin: “en toegankelijk voor iedereen”.	Zie 2.7.4
90	De vervoerstromen op de binnenstadsas in 2040 zijn niet groot genoeg om een tram te rechtvaardigen vanuit capaciteitsoverwegingen.	Toevoegen na deze zin: “mogelijk dat vertramming van de binnenstadsas op termijn wenselijk is vanuit andere overwegingen dan capaciteit. Een	Zie 2.7.2

		(ondergrondse) tramlijn over de binnenstadsas is dan een interessant perspectief. Om het OV-netwerk tijdig van voldoende capaciteit en kwaliteit te voorzien geven we prioriteit aan de hiervoor genoemde verbindingen. “	
91	H.6.3, Kaart 4+, Tramnetwerk 2040	Speciale spaak voor binnenstad toegevoegd.	Zie 2.7.2
91	Primaire functie van dit basisnet is een goede bediening van de wijken, waardoor de loopafstanden naar de haltes beperkt worden.	Na deze zin voegen we toe: “Bij het optimaliseren van het basisnet zoeken we naar slimme routing zodat overstappen zoveel mogelijk wordt voorkomen.	Zie 2.7.3
94	Ook de betaalbaarheid van OV voor iedereen is een aandachtspunt.	Op pagina 94 voegen we na deze in toe: “Het uitgangspunt is dat de reguliere vervoermiddelen voor iedereen toegankelijk zijn.”	Zie 2.7.4
100-102		Nieuw kader toevoegen: Inzet op de NRU De gemeente zet in op het functioneren van de NRU als onderdeel van de Ring Utrecht. Dit vereist een zodanige doorstroming (‘enige doorstroming’) dat autoverkeer logischerwijs zo snel mogelijk naar de NRU rijdt en de route via de WSB en via de Kardinaal de Jongweg minder logisch worden. Tevens in de inzet dat de oversteekbaarheid van de NRU verbetert voor voetgangers en fietsers en dat de leefbaarheid in de omgeving verbetert. Welke vormgeving hiervoor nodig is wordt onderzocht in het project NRU.	Zie 2.8.2
120	Foto met lantaarn in voetgangersgebied	Foto aanpassen of vervangen zodat geen lantaarn in voetgangersgebied.	Zie 2.7.4
136	Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad wordt steeds belangrijker en vraagt om een fatsoenlijke, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes vanaf de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe, vooral als alternatief voor de route door de binnenstad en komen allemaal langs het Ledig Erf. Het Ledig Erf is ook een interessante plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015.	Opgave: Aan de zuidzijde van de binnenstad, in de Zuidpoort, komen veel vervoerstromen samen. De voetgangersroute van station Vaartsche Rijn naar de zuidelijke binnenstad (en ook naar Rotsoord) wordt steeds belangrijker en vraagt om een veilige, ruime oversteek bij het Ledig Erf. De fietsroutes in het gebied langs de singels, de Venuslaan, de Gansstraat/ Koningsweg, de Jutfaseweg en de Vondellaan nemen in belang toe en vormen belangrijke alternatieve routes voor de routes door de binnenstad. Dit vraagt om goede veilige routes in het gebied in samenhang met ruimte voor de voetganger. Het Ledig Erf vormt hier een centrale en (historisch) belangrijke plek voor ontmoeten en verblijven. Het aantal fietsers zal hier groeien met 150% ten opzichte van 2015.	Zie 2.13

	Oplossing: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend. Er is daar onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto naast elkaar een plek te geven en voor mengen zijn er te veel fietsers. Om fietser en voetganger voldoende ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken. Voor een goede doorstroming van het OV en voldoende ruimte om de grote fietsstromen te laten oversteken, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat er altijd voldoende doorstroming is en fietsers en voetgangers met voldoende prioriteit en veilig kunnen oversteken. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen. Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door: - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartste Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase. - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel/Bleekstraat–Vondellaan meer prioriteit te geven bij oversteken en inrichten als fietsstraat of fietssingel. - Doorgaand autoverkeer dat nu via het Ledig Erf rijdt, om te leiden via de Albatrosstraat als ze in de omgeving een bestemming hebben en via de Waterlinieweg als ze alleen door het gebied heen rijden. Bestemmingsverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade kan er nog wel komen. - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV te borgen door middel van het (in de spits) doseren van het autoverkeer op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV steeds prioriteit te geven boven het autoverkeer. De drukte in de Albatrosstraat	Oplossingen: Voor het fiets- en voetgangersknooppunt Ledig Erf is het optimaliseren van de huidige verkeerslichten of het doseren van doorgaand autoverkeer niet toereikend als invulling van de opgave. Er is op het Ledig Erf onvoldoende ruimte om voetganger, fiets en auto veilig een plek te geven. Om fietser en voetganger meer ruimte te geven, is het nodig om het Ledig Erf autoluw te maken. Ook voor de rest van het Zuidpoortgebied, is de oplossing om te zorgen dat er minder autoverkeer door het gebied rijdt, zodat fietsers en voetgangers veilig kunnen oversteken, waarbij we zorgen dat het openbaar vervoer kan doorstromen en de parkeergarage Vaartsche Rijn bereikbaar blijft. De omgeving van station Vaartsche Rijn, Ledig Erf en zuidelijke binnenstad wordt door deze maatregelen een aantrekkelijke en veilige woon-, werk- en verblijfsomgeving en beter bereikbaar voor iedereen. Keuzes: Deze oplossingen geven we vorm door: - De Ooster- en Westerkade in te richten als belangrijke voetgangers- en hoofdfietsroute tussen de Jutfaseweg – station Vaartsche Rijn – Ledig Erf en de zuidelijke binnenstad. De planvormingsfase voor deze herinrichting bevindt zich in de afrondende fase. - De drukke hoofdfietsroute Gansstraat – Ledig Erf – Catharijnesingel meer prioriteit te geven bij oversteken en in te richten als fietsstraat of fietssingel en het Ledig Erf tussen de Tolsteegbrug en Vaartsche Rijnbrug als shared space of plein in te richten met veel groen. - Autoverkeer naar de Catharijnesingel, dat nu via het Ledig Erf rijdt, te weren en om te leiden via de route Albatrosstraat–Vondellaan–Bleekstraat. Overig doorgaand verkeer zonder bestemming in het gebied wordt omgeleid via de Waterlinieweg. Autoverkeer van en naar de zuidelijke binnenstad en de omgeving Ooster- en Westerkade blijft mogelijk. De toegankelijkheid van het Ledig Erf door doelgroepenverkeer, waaronder de nood- en hulpdiensten, te waarborgen door middel van de inzet van intelligente toegangssystemen,	
--	--	--	--

	zal hierdoor niet toenemen en opstopping van autoverkeer rondom Vaartsche Rijn wordt hierdoor voorkomen. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd.	- Op de kruising Bleekstraat-Vondellaan autoverkeer te verplichten af te slaan naar de Bleekstraat. Hierdoor wordt doorgaand autoverkeer op de route Albatrosstraat – Baden Powellweg- Vondellaan geweerd. De Vondellaan wordt hierdoor veel rustiger en wordt heringericht zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers en de inpassing van groen (bomen e.d.). - De leefbaarheid in de Albatrosstraat en een goede doorstroming voor OV op de route Vondellaan – Albatrosstraat te borgen door het autoverkeer indien nodig (in de spits) te doseren op de route Balijelaan – Vondellaan – Albatrosstraat – Rubenslaan en OV hierbij prioriteit te geven boven het autoverkeer. De verkeersdruk in de Albatrosstraat neemt hierdoor niet toe. De hoofdfietsroute Albatrosstraat wordt, voor zover een goede doorstroming van het openbaar vervoer daar binnen het bestaande profiel ruimte voor biedt, verbeterd. - Om sluipverkeer als gevolg van de maatregelen te voorkomen is autoverkeer tussen Jutfaseweg en de Vondellaan niet meer mogelijk en wordt op de Gansstraat eenrichtingsverkeer ingesteld indien dat nodig blijkt.	
136	H.8.2, Kaart 4, Zuidpoort	Kaart aangepast conform variant 4A	Zie 2.13
138	Kaart Utrecht Science Park	In de legenda toevoegen bij niet meer faciliteren doorgaand verkeer: “(exacte locatie nader uit te werken)”.	Zie 2.12.5
139	Keuze a	Aan einde van alinea toevoegen: “Hoe het weren van doorgaand verkeer vorm kan krijgen en hoe parkeercapaciteit bereikbaar wordt voor autoverkeer is nader uit te werken.”	Zie 2.12.5
141	Een mogelijke maatregel die onderzocht wordt, is een regionale weg parallel aan de A12 waar de A12-zone voor wat betreft auto-ontsluiting op aan kan takken.	Vervangen door: “In U Ned verband wordt onderzocht in welke mate een regionale parallelstructuur een kansrijke maatregel is voor het ontwikkelen en ontsluiten van de A12-zone én het ontlasten van de A12 zelf. Pas als na maximale inzet op gedrag, fiets en OV er een forse restopgave op de weg blijft bestaan, kan de parallelweg een mogelijke oplossing bieden. Hoe deze eruit zou kunnen zien zal dan ook in U Ned moeten worden onderzocht.”	Zie 2.8.3
143	Voorbeeld: Doseren van een route Laatste zin: Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij	Toevoegen: “kan passeren. Als de gemeente doseren inzet laten we de weggebruiker ter plekke weten dat er actief wordt gedoseerd vanaf dat punt, zodat de weggebruiker begrijpt waarom hij langer dat nodig lijkt moet wachten.”	Zie 2.9.5

149	J: Wordt het gebruiken van fiets- en OV-routes om de binnenstad en stationsgebied heen gestimuleerd?	Invoegen nieuw punt J: “Wordt het hoofdfietsnetwerk als geheel (inclusief aansluiting op regionale fietsroutes) versterkt?” Huidige punt J en verder laten staan, maar doornummeren (huidig J wordt K, enz)	Zie 2.14.8
160	Effecten op klimaat CO2	Aan einde paragraaf toevoegen: “door een groter aandeel elektrisch en geen groei van het autoverkeer dragen we bij aan de klimaatdoelstellingen.	Zie 2.16.6

3.2. Overige wijzigingen (voortschrijdend inzicht o.b.v. parallelle processen en foutjes)

In het mobiliteitsplan 2040 zijn ten opzichte van de inspraakversie een aantal wijzigingen doorgevoerd. De wijzigingen hebben tot doel om het mobiliteitsplan te verduidelijken, aan te scherpen, te actualiseren (o.b.v. nieuwe inzichten) en tekst en afbeeldingen beter met elkaar in overeenstemming te brengen.

De ambtshalve wijzigingen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Pagina	Was	Wordt	Motivatie
Elk hoofdstuk	Kaders met wijzigingen ten opzichte van het mobiliteitsplan uit 2016	Deze kaders komen te vervangen	In de inspraakversie van het mobiliteitsplan waren deze kaders opgenomen om duidelijk te maken wat de wijzigingen zijn t.o.v. het vorige plan uit 2016, aangezien het mobiliteitsplan 2040 een actualisering betreft. In de definitieve versie is het overbodig om deze wijzigingen inzichtelijk te houden.
14	Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht en de MIRT-verkenning OV en Wonen.	Dit mobiliteitsplan laat de Utrechtse inzet zien voor de verschillende programmalijnen uit U Ned, waaronder de uitwerking van het verstedelijkingsperspectief <u>Utrecht Nabij</u> en de <u>MIRT-verkenning OV en Wonen</u> .	Actuelere informatie
14	Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan programma's binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.	Daarbij kun je denken aan omgevingsvisies voor de verschillende gebieden in de stad, maar ook aan studies en/of projecten binnen mobiliteit, zoals bijvoorbeeld verkeersmanagement of fiets.	Toevoeging omdat er op onderdelen uitwerking benodigd is in zowel projecten als studies.
24	H.2.2, Kaart 1, Verwachte capaciteitsknelpunten in fietsnetwerk.	Enkele rode routes toegevoegd o.b.v. Sweco-onderzoek.	Bron: Nieuw onderzoek van Sweco, 2020

38	H.3.4, Kaart 1, A, B- en C-zones uit het mobiliteitsplan uit 2016 met nieuwe A-zones.	In de kaart is de 'A-zone nieuw' uitgebreid met Jaarbeursgebied tussen Merwedekanaal en Overste den Oudelaan.	Dit deel van het Jaarbeursterrein was per abuis niet ingetekend als A-zone
43	Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2021 afgerond.	Deze onderzoeken worden naar verwachting in 2022 afgerond.	Voortschrijdend inzicht U Ned
46	H.4.1, Kaart 1, Zachte en harde plancapaciteit voor verstedelijking tot 2040 (Bron: uitgangspunten RSU)	Meest actuele kaart uit RSU opgenomen.	Voortschrijdend inzicht RSU
60	Om te komen tot grootschalig én verantwoord gebruik gaan we sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem, het stimuleren schone en gezonde deelmobiliteit, maar ook op het borgen van maatschappelijke waarden als veiligheid, duurzaamheid en inclusiviteit. Daarom ontwikkelen we een set aan spelregels en verankeren dat in de regelgeving. We zetten in op een systeem met vergunningen.	We sturen op de integratie van deelmobiliteit in ons mobiliteitssysteem. Utrecht heeft daarbij een duidelijk eindbeeld voor ogen: bewoners hoeven in de toekomst geen (privé)auto meer voor de deur te hebben, omdat ze kunnen vertrouwen op een systeem van deelmobiliteit dat volledig voorziet in de mobiliteitsbehoefte. Een stad waar het kiezen voor deelmobiliteit vanzelfsprekender is dan het bezitten van een auto vereist het gerichte inzet op het vergoten van het deelaanbod én het verbeteren van de kwaliteit daarvan. Deelmobiliteit is relatief nieuw en ontwikkelingen gaan snel. Hoe we, samen met aanbieders van deelmobiliteit, deze kwantitatieve en kwalitatieve schaa sprong gaan realiseren werken we daarom uit. Een eerste actie is de introductie van een vergunningenstelsel voor deelmobiliteit.	De ambitie op het terrein van deelmobiliteit was beschreven in de (concept) Koers Deelmobiliteit. Gekozen is om een duidelijk onderscheid te maken tussen visie en studie/projecten. Visie en ambitie horen thuis in het mobiliteitsplan. Nadere uitwerking in de vorm van concrete acties vindt plaats in studies en projecten.
65	H.6.1, Kaart 1, Voetganger 2040	Opmaak en legenda aangepast. Aanpassingen conform RSU, omgevingsvisie MWKZ, tunnel – en bruggenstudie.	Verbeterde opmaak en consistentie met overig beleid
69	H.6.1, Kaart 2, Opgaven voetganger 2040	Titel kaart aangepast. Bruggen en tunnels teruggebracht tot twee categorieën. Aanpassingen conform RSU, omgevingsvisie MWKZ, tunnel – en bruggenstudie.	Verbeterde opmaak en consistentie met overig beleid
70	Papragraaf Op weg naar wereldfietsstad	Toevoegen aan einde alinea: Het toenemende belang van de rol van de fiets in de mobiliteit wordt door Rijk en regio's erkent in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. In dit toekomstbeeld wordt gewerkt aan landelijke doelstellingen en een nationale investeringsstrategie.	Recent is door Rijk en regio's afgesproken om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets op te stellen.
71, 74 en 77	Fietskaarten	Verschillende verbeteringen en verduidelijkingen, naast de aanpassingen die uit de beantwoording van de inspraakreacties volgen.	Duidelijkere kaarten, consistentie tussen studies, adviezen en kaarten.

71, 74, 77, 128, 140	Fietsbrug over Merwedekanaal tussen Kanaleneiland en Hoograven via Jutfasepunt.	Geen fietsbrug van Jutfasepunt naar Hoograven.	Uit extra onderzoek blijkt dat een fietsbrug over de Vaartsche Rijn vanaf de Jutfasepunt naar de Karperstraat in Hoograven weinig toegevoegde waarde heeft voor de stad. Misschien komt er op termijn wel een wandelbrug. Dit is n.a.v. de inspraakreacties aangepast in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone. In het mobiliteitsplan is deze wijziging in alle kaarten waarop de fietsverbindingen staan verwerkt. De wandel- en fietsbrug van de Zeenhaenkade over het Merwedekanaal naar de Jutfasepunt is niet aangepast. Hiermee ontstaat in de toekomst een nieuwe fietsverbinding via de Jutfaseweg richting station Vaartsche Rijn/Ledig Erf.
73	Paragraaf Hoofd fietsroutes sluiten aan op regionaal fietsnetwerk en P+R-voorzieningen	Toevoegen aan einde alinea: De ontwikkeling van het regionale hoofd fietsnetwerk wordt door provincie en gemeenten geactualiseerd en uitgewerkt in een regionaal fietsnetwerkplan.	Recent is door Rijk en regio's afgesproken om een Nationaal Toekomstbeeld Fiets en een regionaal toekomstbeeld fiets op te stellen
81, 83, 84, 86, 96, 108	OV-kaarten	Tramverbinding Papendorpleijn doorgetrokken vanaf knooppunt Papendorp tot P+R.	Ontbrekende stuk toegevoegd.
108 en 111	Kaarten multimodale reis	Fietsroute tussen station LRC en Lage Weide toegevoegd	Consistentie met RSU.
121	Invoering betaald parkeren De gemeente continueert haar beleid als het gaat om invoering betaald parkeren. Dit vindt alleen plaats door middel van draagvlakmeting in de betreffende buurt. Daarnaast kiest de gemeente in geval van grootschalige ontwikkelingen in de wijk aan de voorkant voor invoering betaald parkeren in een omliggende wijk (en in het ontwikkelgebied zelf indien daar openbare parkeerplaatsen worden gerealiseerd), om te voorkomen	Invoering betaald parkeren Betaald parkeren is van oudsher een effectief middel om op lokaal niveau parkeeroverlast tegen te gaan. Hierbij is draagvlak van bewoners en andere belanghebbenden in de wijk een belangrijke factor. De invoering van betaald parkeren draagt echter ook bij aan een beperking van het autoverkeer, en stimuleert het gebruik van andere vervoersmiddelen. Daarmee is betaald parkeren een belangrijke randvoorwaarde voor de verdere verdichting van de stad. Op een aantal ontwikkellocaties is beperking van het autoverkeer	Consistentie met Parkeervisie

	dan in omliggende buurten eerst parkeeroverlast ontstaat en pas na een draagvlakmeting dit probleem kan worden opgelost met de invoering van betaald parkeren. Hiervoor wordt per gebiedsontwikkeling apart een besluit genomen. Dit mobiliteitsplan bevat geen voorstel voor verhoging van de parkeertarieven.	noodzakelijk om (grote aantallen) woningen te kunnen bouwen. In deze gebieden kan zonder draagvlakmeting betaald parkeren worden ingevoerd. Dat geldt ook voor de gebieden die grenzen aan deze ontwikkellocaties. Voorwaarde hierbij is wel dat wordt aangetoond dat invoering van betaald parkeren noodzakelijk is om de hoeveelheid verkeer die de stad in komt te beperken. Ook rondom Transferia is het in sommige gevallen wenselijk om (zonder draagvlakmeting) betaald parkeren in te kunnen voeren. Parkeerders kunnen anders te makkelijk uitwijken naar omliggende gebieden en daar parkeeroverlast veroorzaken, terwijl de transferia leeg blijven staan.	
134	H.8.2, Kaart 3, Stationsgebied-Noordwest	Fietsroute via Weerdsingel toegevoegd; foutieve weergave hersteld.	Foutief weergegeven in eerdere kaart
143	Kader Voorbeeld: doseren van een route Laatste zin: Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij	Binnen deze strategie is het essentieel dat het openbaar vervoer altijd de wachtrij kan passeren.	Tekst in kader was niet afgemaakt.
150	Dit hoofdstuk Programmering zal na het ter inzage leggen van het mobiliteitsplan worden aangepast op de verstedelijkingskeuzes uit de concept-RSU en de verder uitgewerkte investeringsstrategie.	Deze zin verwijderen	De RSU maakte het niet noodzakelijk om programmering aan te passen.

Bijlage 1: Overzicht inspraakreacties en beantwoording

De beantwoording per inspraakreactie is opgenomen in een aparte bijlage: *Overzicht inspraakreacties en beantwoording*.